

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

ÉCHOUEMENT

**DU PÉTROLIER "FIFI"
SUR LES BATTURES DE MANICOUAGAN
(QUÉBEC)
21 JANVIER 1995**

RAPPORT NUMÉRO M95L0001

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet accident dans le seul but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

ÉCHOUEMENT

du pétrolier «FIFI»
sur les battures de Manicouagan (Québec)
21 janvier 1995

RAPPORT NUMÉRO M95L0001

RÉSUMÉ

Le 21 janvier 1995, le «FIFI» était à la dérive dans la baie Comeau (Québec) en attente de pilotes pour remonter le Saint-Laurent. On se référait au radar et à une carte à petite échelle pour contrôler la position du navire. Le courant a drossé le navire sur les battures de Manicouagan (Québec).

AUTRES RENSEIGNEMENTS FACTUELS

Fiche technique du navire

Nom	«FIFI»
Port d'immatriculation	Grimstad, Norvège
Pavillon	Norvégien
Numéro officiel	8920361
Genre	Pétrolier
Jauge brute	21 142 tonneaux
Longueur	164,71 m
Tirant d'eau	Avant : 10,95 m Arrière : 11,10 m
Construction	1993, Kherson, Ukraine
Propulsion	Diesel B&W, 7 943 kW, entraînant une hélice à pas fixe.
Propriétaires	Fram Tankers VII Ltd Monrovia, Liberia

Le 21 janvier 1995, le pétrolier «FIFI» faisait route sur le fleuve Saint-Laurent après avoir traversé l'Atlantique à destination de Montréal (Québec) avec un chargement de 25 000 tonnes métriques de naphta. Vers 10 h, on a informé le navire qu'il devait se rendre dans la baie Comeau pour prendre deux pilotes du Saint-Laurent à son bord. Les pilotes embarquent habituellement à Les Escoumins (Québec), mais les graves conditions de glace à la station de pilotage interdisaient l'utilisation des bateaux pilotes. Le navire avait seulement la carte de l'Amirauté britannique n° 307, à l'échelle de 1:225 000, à bord. À 13 h 38, le vent soufflait du nord-est à environ 20 noeuds et le courant portait au sud-ouest. On a mis le navire sur un cap au 090° (V) et la machine principale a été stoppée à la position approximative de 49°13,1'N, 068°04,3'W, pour attendre l'arrivée des pilotes prévue pour 15 h. Avant de quitter la timonerie, le capitaine a demandé à l'officier de quart de garder le navire sur un cap au 090° (V) et d'utiliser la machine si le navire se mettait à dériver vers la batture. On a vérifié la position du navire à quelques reprises à l'aide du radar, mais la position n'a pas été pointée sur la carte. L'aide au pointage radar automatique (APRA) n'a pas été utilisée.

À 14 h 11, le navire a soudainement abattu sur tribord. On a alors utilisé la machine en vue de redresser le navire et de l'éloigner de la batture. La manoeuvre a été inefficace puisque le «FIFI» était déjà échoué à la position 49°12,6'N, 068°05,5'W. Le navire a été renfloué le lendemain vers 18 h 25 avec l'aide de deux remorqueurs et à la faveur de la marée haute. Le «FIFI» n'a subi aucune avarie et on n'a signalé aucun blessé ni aucune pollution par suite de cet événement.

Toutes les heures sont exprimées en HNE (temps universel coordonné (UTC) moins cinq heures), sauf indication contraire.

ANALYSE

À son arrivée dans la baie Comeau, le navire a été mis sur un cap au 090° de façon à permettre de l'éloigner de la batture située à l'ouest par simple démarrage de la machine en marche avant si celui-ci s'en approchait trop. Bien que le capitaine n'ait pas spécifiquement averti l'officier de quart qu'un courant portant au sud-ouest drossait le navire vers la batture de Manicouagan, l'officier a déclaré qu'il savait qu'il y avait un tel courant dans la baie. Les *Instructions nautiques* publiées par le Service hydrographique du Canada indiquent que ce courant de marée a une vitesse moyenne d'environ deux noeuds le long des battures de Manicouagan.

Des études ont déterminé que l'évaluation d'une situation s'effectue à trois niveaux différents :

- Premièrement, l'opérateur doit percevoir les éléments de la situation. Pour ce faire, on peut se servir de divers outils, dont les cartes.
- Ensuite, l'opérateur doit intégrer cette information, c'est-à-dire qu'il doit former une vue cohérente de la situation actuelle dans sa mémoire immédiate.
- Finalement, l'opérateur doit projeter cette information dans l'avenir, c'est-à-dire qu'il doit aller au-delà de la situation immédiate, ce qui, sur le plan de la sécurité, constitue l'objectif final.

Ces trois niveaux comportent divers stades de traitement de l'information qui peuvent présenter des lacunes et aboutir à une évaluation incomplète ou inexacte de la situation. Même si l'opérateur réussit à combler ces lacunes, son évaluation de la situation immédiate ne constitue qu'une photographie de sa situation à un moment donné.

L'escale du «FIFI» dans la baie Comeau n'était pas prévue au départ du navire, il n'y avait donc pas à bord de carte à grande échelle appropriée à la navigation près de cette côte. Sur la carte utilisée lors de l'attente des pilotes, un mille marin est représenté par une distance d'environ 8 mm, ce qui ne permettait pas de visualiser efficacement les déplacements du navire sur de courtes distances.

Le «FIFI» se trouvait à environ un mille marin à l'est de la batture lorsque la machine a été stoppée. Il s'est échoué environ 33 minutes plus tard. Durant ce temps, l'officier de quart n'a pas réussi à évaluer complètement la situation et il ne s'est pas rendu compte que le navire était sur le point de s'échouer. L'utilisation de l'APRA du radar aurait augmenté les chances d'évaluer efficacement la vitesse à laquelle le navire dérivait.

CONCLUSIONS

1. Le personnel navigant savait qu'il y avait du courant dans la baie.
2. On se référait à une carte à petite échelle qui n'était pas appropriée à la navigation côtière.
3. L'officier de quart n'a pas réussi à évaluer complètement la situation.
4. Le navire a dérivé en direction des battures sans qu'on évalue correctement la vitesse à laquelle il dérivait.
5. L'aide au pointage radar automatique (APRA) du radar n'a pas été utilisée.

CAUSES ET FACTEURS CONTRIBUTIFS

Le pétrolier «FIFI» s'est échoué sous l'effet du courant en bordure des battures de Manicouagan parce qu'on n'a pas évalué correctement la dérive. On se référait à une carte à petite échelle qui rendait difficile l'évaluation de la dérive, et l'aide au pointage radar automatique (APRA) du radar n'a pas été utilisée.

Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. La publication de ce rapport a été autorisée le 10 mai 1995 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Zita Brunet et Hugh MacNeil.