

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ÉVÉNEMENT MARITIME

DÉCOUVERTE D'UNE VOIE D'EAU

À BORD DU VRAQUIER «DORADO»
DANS LA BAIE DE SEPT-ÎLES,
FLEUVE SAINT-LAURENT (QUÉBEC)
18 OCTOBRE 1995

RAPPORT NUMÉRO M95L0147

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

Découverte d'une voie d'eau

à bord du vraquier «DORADO»

dans la baie de Sept-Îles, fleuve Saint-Laurent (Québec)

18 octobre 1995

RAPPORT NUMÉRO M95L0147

Résumé

Le 7 septembre 1995, le vraquier cyprote «DORADO» a appareillé de Sepetiba, Brésil, chargé de minerai de fer, à destination de Contrecoeur (Québec). Dans les jours qui ont suivi, l'équipage a découvert une voie d'eau dans un ballast. À deux reprises, on a effectué des réparations sommaires pour colmater la voie d'eau, mais l'équipage n'a pas réussi à aveugler cette dernière.

Après avoir déchargé sa cargaison à Contrecoeur le 30 septembre 1995, le navire s'est rendu à Port-Cartier (Québec) où il a pris un chargement de 28 500 tonnes métriques de grains. Le 18 octobre, les autorités canadiennes ont procédé à une inspection de la coque du «DORADO» qui a confirmé la présence d'une voie d'eau.

This report is also available in English.

Autres renseignements factuels

Fiche technique du navire

Nom	«DORADO»
Port d'immatriculation	Limassol, Chypre
Pavillon	Chypre
Numéro officiel	709542
Genre	Vraquier
Jauge brute	18 443,04 tonneaux
Longueur	185,93 m
Tirant d'eau	Avant : 10,01 m Arrière : 10,78 m
Construction	1974, Séville, Espagne
Propulsion	Un moteur Sulzer de 8 496 kW
Équipage	29
Propriétaires	Marinepioneer Shipping Ltd. Nicosie, Chypre

Le 5 septembre 1995, le «DORADO» fait l'objet d'une inspection que les autorités brésiliennes jugent indispensable avant tout chargement de minerai de fer en vrac à Sepetiba. Une société de classification, autre que celle du navire, conclut que le navire est dans un état de navigabilité satisfaisant. Le 7 septembre, après avoir chargé 30 796 tonnes métriques de minerai de fer, le navire appareille de Sepetiba à destination du Canada.

Dans les jours qui suivent, l'équipage découvre une voie d'eau dans le ballast n° 7 bâbord. Le 22 septembre 1995, le navire mouille à Five Fathom Hole, au large des Bermudes, pour y souder une tôle doublante à l'extérieur du bordé de muraille.

À l'arrivée du navire dans les eaux canadiennes le 27 septembre 1995, aucune avarie n'est signalée lors du rapport au Centre de trafic maritime.

Après le déchargement de la cargaison de minerai à Contrecoeur le 30 septembre, une deuxième tôle doublante est soudée à l'intérieur du ballast n° 7 bâbord, au droit de celle installée aux Bermudes. La société de classification n'est pas informée de ces réparations sommaires.

Le navire se rend à Port-Cartier, et le 13 octobre 1995, y complète un chargement de 28 500 tonnes métriques de grains. Entre-temps, Transports Canada est informé de la présence d'une voie d'eau dans le ballast n° 7 bâbord. Transports Canada autorise le navire à appareiller de Port-Cartier à la condition que le navire mouille dans la baie de Sept-Îles.

Le 18 octobre, au cours d'une inspection sous-marine effectuée dans la baie de Sept-Îles, la société de classification et Transports Canada découvrent la présence d'une tôle doublante sur le bordé de la muraille bâbord au droit du ballast n° 7. Une ouverture est pratiquée dans la cloison avant de la salle des machines pour accéder au ballast. On constate que la voie d'eau est due à la corrosion de la soudure continue supérieure de la virure de bouchain. Après la découverte de la voie d'eau par les inspecteurs de Transports Canada, la compagnie affirme qu'elle avait jugé que l'avarie ne compromettait pas l'état de navigabilité du navire, de sorte qu'aucun détail concernant cet événement n'avait été consigné dans le journal de bord ni dans le journal des sondages.

Par la suite, la société de classification délivre un Certificat provisoire de classe au navire à la condition qu'il subisse les réparations nécessaires après le déchargement de la cargaison de grains à Recife, Brésil. Ainsi, le 19 octobre, Transports Canada autorise le «DORADO» à appareiller de la baie de Sept-Îles.

Au cours d'un voyage antérieur en 1995, le navire avait pris une gîte prononcée sur bâbord entre Matanzas, Vénézuéla, et Mourmansk, Russie. Après le déchargement de la cargaison à Mourmansk, on avait découvert une voie d'eau dans le ballast n° 4 bâbord, voie d'eau qui a été aveuglée sous la surveillance de l'opérateur. Cependant, quelques jours plus tard, on rapportait de nouveau une voie d'eau dans le ballast.

Un peu plus d'un an auparavant, le «DORADO» s'était retrouvé dans des circonstances similaires alors qu'il était au Canada. En effet, le 19 avril 1994, aucune avarie n'a été signalée aux autorités canadiennes à l'entrée du navire dans les eaux territoriales. Le 21 avril, il est arrivé à l'état léger au poste d'amarrage n° 28 du port de Québec (Québec) pour effectuer un chargement de grains à destination de la Libye. Durant le chargement le 26 septembre, la Direction de la sécurité des navires de Transports Canada a été informée d'une voie d'eau dans le ballast n° 4 tribord.

Selon cette déclaration, au moment où le navire avait fait escale à La Nouvelle-Orléans, en Louisiane, au printemps 1994, on avait embauché un plongeur pour étancher une voie d'eau dans le bordé de fond, au droit de l'aspiration du ballast n° 4 tribord. Une rupture transversale dans le bordé de fond avait été étanchée avec de la garniture, puis on avait coulé du ciment par-dessus pour former un batardeau. Les avaries et les réparations n'ont pas été signalées à la société de classification à La Nouvelle-Orléans, et l'événement n'a pas été consigné dans le journal de bord.

Transports Canada a arrêté le chargement de grains, même si certains officiers supérieurs du navire contestaient la perte de navigabilité. Une inspection sous-marine effectuée en présence des inspecteurs de Transports Canada et de la société de classification a permis de constater que la soudure en bout au droit du couple 123½ sur le bordé de fond tribord était corrodée et que de la garniture coulait par l'ouverture.

Par le passé, le Bureau s'est dit inquiet du fait que des navires qui ont des défauts de fonctionnement graves connues obtiennent l'autorisation d'entrer dans les eaux canadiennes et constituent une menace pour la

vie humaine, les biens et l'environnement. Dans son rapport sur un événement semblable survenu en 1990, le Bureau a recommandé qu'en vue d'identifier facilement les navires inférieurs aux normes et de permettre de prendre les mesures appropriées au moment où ces navires demandent l'autorisation d'entrer dans les eaux canadiennes :

Le ministère des Transports fasse en sorte que les renseignements se rapportant aux inspections par l'État du port soient mis à la disposition des Services du trafic maritime.
(M93-13 publiée en décembre 1993)

Transports Canada a laissé savoir que la Garde côtière canadienne (GCC) examinerait les procédures d'exploitation pour s'assurer que les données pertinentes sur les inspections par l'État du port seraient mises à la disposition des autorités concernées pour leur permettre de prendre des décisions éclairées. À l'heure actuelle, Transports Canada, la GCC et le BST ont mis sur pied un groupe de travail interministériel pour échanger et partager des données, comme les renseignements se rapportant aux inspections par l'État du port.

Analyse

Malgré l'obligation de se conformer à la Règle 11(c) de la convention SOLAS, la compagnie n'a signalé les voies d'eau ni à la société de classification, qui est chargée de délivrer le certificat pertinent, ni aux autorités du pays dans lequel le navire faisait escale, soit Transports Canada. Dans les cas précités, les réparations effectuées sous la surveillance de la compagnie n'ont pas eu les résultats escomptés.

Étant donné que le navire était en service depuis une vingtaine d'années et que la plupart des vraquiers qui font naufrage sont des navires de plus de 15 ans, il incombait à la compagnie d'être d'autant plus vigilante quant à l'entretien de ce navire et de signaler à la société de classification tout défaut pouvant compromettre l'état de navigabilité du navire. Dans deux des cas, on a déterminé que la corrosion avait contribué à la détérioration de la coque et, plus particulièrement, à la détérioration des soudures du bordé.

En adoptant le Code international de gestion de la sécurité le 4 novembre 1993, l'Organisation maritime internationale (OMI) a invité les compagnies à mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité à tous les niveaux de la compagnie, tant à bord des navires qu'à terre. Étant donné que le Code n'entrera en vigueur qu'en 1998 pour les vraquiers, l'OMI ne peut que promouvoir le Code pour le moment. Une bonne gestion de la sécurité permet de s'assurer qu'un navire demeure conforme aux dispositions de la réglementation.

¹

Le «RIO ORINOCO» avait encore des défauts au niveau des machines et du mécanisme de commande du pas de l'hélice, mais le capitaine ne les a pas mentionnées aux STM. N'étant pas au courant des défauts du navire, ECAREG a donné au «RIO ORINOCO» l'autorisation d'entrer dans les eaux canadiennes, et le navire s'est échoué au large de l'île d'Anticosti par suite d'une panne de machine (Rapport du BST n° M90L3025).

Contrairement à l'esprit du Code, la compagnie a évalué elle-même le risque et l'importance des voies d'eau à bord du «DORADO». Elle a jugé que les avaries ne compromettaient pas l'état de navigabilité du navire, ce qui explique que les événements n'aient pas été consignés dans les registres du navire.

Les inspections ont permis de constater que les avaries étaient importantes, au point où, en 1994, le «DORADO» a dû être mis en cale sèche pour y subir des réparations permanentes.

Le navire faisait l'objet d'une panoplie de certificats d'inspection qui, bien que valides, ne reflétaient pas fidèlement le fait que l'état de navigabilité du navire était compromis. La validité des certificats est basée sur une entente entre la compagnie et la société de classification qui délivre les certificats. Si l'une ou l'autre des parties ne respecte pas ses engagements, les certificats sont sans valeur, et la vérification de ces certificats dans le cadre d'inspections de contrôle par l'État du port n'est que peine perdue. Si les autorités canadiennes n'avaient pas été informées de la présence de voies d'eau à bord du «DORADO», le fait que l'état de navigabilité du navire était compromis lors de ces événements serait passé inaperçu.

Conclusions

1. La compagnie a jugé que les voies d'eau découvertes par l'équipage ne compromettaient pas l'état de navigabilité du navire.
2. La société de classification n'a pas été informée que le navire avait subi des avaries, et elle n'a donc pas surveillé les réparations.
3. Les réparations effectuées sous la surveillance de la compagnie n'ont pas eu les résultats escomptés.
4. Les avaries et les réparations n'ont pas été consignées dans les registres du navire.
5. Les voies d'eau compromettaient l'état de navigabilité du navire.
6. À l'arrivée du navire dans les eaux canadiennes le 27 septembre 1995, aucune avarie n'a été signalée.
7. Dans les deux cas survenus au Canada, on a déterminé que la soudure du bordé était corrodée.
8. Le Certificat de construction du navire ne reflétait pas fidèlement le fait que l'état de navigabilité du navire était compromis.

9. La compagnie n'avait pas mis en oeuvre un système de gestion de la sécurité.
10. Les autorités et les sociétés de classification ne peuvent pas promouvoir un système de gestion de la sécurité sans la participation des compagnies.

Causes et facteurs contributifs

Des voies d'eau ont compromis l'état de navigabilité du navire. La défaillance de la soudure due à la corrosion a provoqué les voies d'eau dans les doubles-fonds du navire.

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 17 septembre 1997 par le Bureau qui est composé du Président Benoît Bouchard et des membres Maurice Harquail, Charles H. Simpson et W.A. Tadros.