

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

ABORDAGE

**ENTRE LE NAVIRE DE PÊCHE « EAGLE » IMMATICULÉ
AUX É.-U. ET LA BARGE PORTE-WAGONS « AQUA TRAIN »
IMMATICULÉE AUX É.-U. ET REMORQUÉE PAR LE
REMORQUEUR « CRAIG FOSS » IMMATICULÉ AUX É.-U.
DANS LE PASSAGE CHATHAM, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE
LE 28 MAI 1995**

RAPPORT NUMÉRO M95W0021

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

ABORDAGE

ENTRE LE NAVIRE DE PÊCHE « EAGLE » IMMATRICULÉ AUX É.-U.
ET LA BARGE PORTE-WAGONS « AQUA TRAIN » IMMATRICULÉE AUX É.-U.
ET REMORQUÉE PAR LE REMORQUEUR « CRAIG FOSS » IMMATRICULÉ AUX É.-U.
DANS LE PASSAGE CHATHAM, EN COLOMBIE-BRITANNIQUE
LE 28 MAI 1995

RAPPORT NUMÉRO M95W0021

Résumé

À 1 h 10, le 28 mai, le navire de pêche « EAGLE », en provenance de Ketchikan, en Alaska, qui faisait route vers le sud à destination de Seattle dans l'État du Washington, a abordé la barge porte-wagons « AQUA TRAIN » chargée qui était tirée par le remorqueur « CRAIG FOSS ». Le remorqueur avait appareillé à Prince Rupert et faisait route vers le nord avec sa barge, à destination de Whittier, en Alaska. L'abordage s'est produit à deux milles à l'est de l'extrémité nord de l'île Melville, dans le passage Chatham, alors que la visibilité était moyenne.

L'accident n'a pas fait de blessés ni été la cause de pollution. L'ancre du « EAGLE », qui se trouvait à l'avant du gaillard, a été légèrement endommagée et la coque de la barge « AQUA TRAIN » a été éraflée et bosselée.

This report is also available in English.

¹ Toutes les heures sont exprimées selon l'HAP (Temps universel coordonné moins 7 heures).

RENSEIGNEMENTS DE BASE

Fiche technique des bâtiments

Nom	« CRAIG FOSS »	« AQUA TRAIN »	« EAGLE »
Port d'immatriculation	Seattle, Wa.	Seattle, Wa.	Seattle, Wa.
Pavillon	É.-U.	É.-U.	É.-U.
Numéro officiel	507964	653562	917711
Type	Remorqueur	Barge porte-wagons	Palangrier
Jauge brute	298 tonneaux	6 249 tonneaux	145 tonneaux
Équipage	7	Aucun	6
Longueur	35,35 m	129,54 m	23,53 m
Tirant d'eau	Avant : 4,26 m Arrière : 4,87 m		Avant : 3,47 m Arrière : 3,47 m
Construction	1944, Tampa, Floride	Chungmu, Corée du Sud	La Barte, Alabama
Propulsion	2 diesels 16 cylindres GM, une hélice à pas variable	Aucune	Diesel Caterpillar 12 cylindres, 624 BHP, une hélice à pas fixe
Propriétaires	Foss Maritime Co. Seattle, Wa., É.-U.	Foss Maritime Co. Seattle, Wa., É.-U.	Polmar Fisheries Inc. Seattle, Wa., É.-U.

Description des bâtiments

Le « EAGLE » est un palangrier en acier; la timonerie se trouve en avant du milieu du bâtiment. Le « CRAIG FOSS » est un remorqueur classique en acier et l'« AQUA TRAIN » est une barge porte-wagons en acier à pont unique, sans propulsion. Tous les bâtiments possédaient un certificat d'inspection de la Garde côtière des États-Unis.

Le « EAGLE » et le « CRAIG FOSS » étaient tous deux équipés de deux radars et de deux radiotéléphones VHF.

Événements ayant mené à l'abordage

« EAGLE »

Le « EAGLE » a appareillé à l'état lège à Dutch Harbour, en Alaska, pour se rendre à Seattle, dans l'État du Washington et a fait une courte escale à Ketchikan. Il a quitté Ketchikan à 15 h et est passé au large de Lord Island vers 23 h. À 24 h, alors que le bâtiment naviguait en direction sud dans le passage Chatham et qu'il venait de dépasser le phare de Green Island, l'équipe de la passerelle formée de deux matelots de pont a été relevée. Le patron se trouvait sur le pont et, comme la relève a été effectuée à sa satisfaction, il est descendu dans sa cabine et a ordonné qu'on l'appelle une fois à Lucy Island.

Le patron du « EAGLE » avait 11 années d'expérience en mer comme pêcheur et il avait, par le passé, navigué dans les eaux intérieures de la Colombie-Britannique environ deux fois par an. Il ne possédait aucun brevet de compétence en bonne et due forme et il n'était pas tenu d'en posséder un en vertu de la réglementation américaine.

Le « EAGLE » naviguait à sa vitesse maximale normale de 8 noeuds et les

deux matelots de pont se partageaient les tâches à la timonerie. Le matelot à la barre était assis au pupitre de commande du côté tribord de la timonerie et il avait les commandes du moteur ainsi que les aides électroniques à la navigation à portée de la main. Le deuxième matelot se trouvait à bâbord et assurait la vigie.

Le matelot à la barre du « EAGLE » avait 20 ans d'expérience en mer, acquise principalement dans l'industrie de l'affrètement, dans les eaux du sud. Il travaillait sur le « EAGLE » depuis 3 mois seulement et connaissait peu les eaux de la Colombie-Britannique. Il possédait un permis d'exploitation de bâtiment de 50 tonnes délivré par la Garde côtière des États-Unis.

Le matelot à la barre du « EAGLE » naviguait au radar en se guidant, dans une certaine mesure, sur les aides à la navigation lumineuses, mais ne relevait pas sa position sur la carte. Le pilote automatique était enclenché et réglé sur le cap 180° (V). Les radiotéléphones VHF étaient en service et réglés sur la voie 16; le navire n'était pas en liaison avec les Services des communications et de trafic maritimes (SCTM) de Prince Rupert.

Alors que le navire approchait de l'île Melville, le matelot de pont à la barre a aperçu trois échos sur l'écran radar et il a cru qu'il s'agissait de Lucy Island, de Tugwell Island et d'Alexandra Bank. Il pouvait voir des feux devant et il a présumé qu'ils se trouvaient sur Lucy Island. Il ne savait pas que le remorqueur « CRAIG FOSS » et sa barge se trouvaient au nord de Lucy Island.

Il a été établi que le « EAGLE » a dévié de son cap et qu'il se trouvait trop à l'ouest pour passer à l'est de Lucy Island; une correction de cap de 30° à bâbord a été effectuée (le pilote automatique indiquait donc un cap vrai de 150°). Après avoir corrigé le cap, le matelot de quart a aperçu sur le devant bâbord, à une distance d'environ 0,5 mille, un navire qui a plus tard été identifié comme étant le « CRAIG FOSS ». À l'aide du radiotéléphone VHF, il a tenté en vain d'entrer en contact avec le navire sur la voie 16. Comme la pluie et la bruine gênait la visibilité à l'intérieur de la timonerie, il s'est placé entre le radar et l'aileron de passerelle. Il a jugé que les deux navires disposaient d'assez d'espace pour se croiser en toute sécurité et il a vu l'autre navire modifier son cap quelque peu sur tribord. Il a également noté que l'autre navire avait trois feux de tête de mât et un feu de côté rouge.

L'autre navire a de nouveau modifié son cap sur tribord alors qu'il se trouvait à 0,25 mille, mais il est tout de même demeuré sur le devant bâbord et, au moment où les deux navires se sont trouvés dans une position très rapprochée, le matelot a débrayé le moteur principal pour ralentir le navire et éviter l'abordage. Le remorqueur est alors passé par le travers bâbord, à une distance estimée à 300 pieds (92 m). Lorsque le remorqueur a dépassé l'arrière du navire, le matelot a rembrayé le moteur et augmenté la puissance, puis le « EAGLE » a poursuivi sa route.

Selon le rapport de l'équipage du « EAGLE », à ce moment, la mer était peu agitée, le vent soufflait légèrement du sud-ouest, il tombait une faible bruine et la visibilité était d'environ deux milles, mais les feux côtiers étaient visibles d'une distance beaucoup plus grande.

² Auparavant, il s'agissait des Services du trafic maritime (STM).

Peu avant l'accident, les prévisions du courant de marée pour la partie nord du passage Chatham indiquaient une direction nord et une vitesse maximale d'un noeud.

« CRAIG FOSS »

Le « CRAIG FOSS » effectuait son service régulier de transport de wagons entre Prince Rupert et Whittier, en Alaska, et remorquait la barge porte-wagons « AQUA TRAIN » chargée.

À 23 h 23, le 27 mai, le « CRAIG FOSS » a signalé sa présence aux SCTM alors qu'il passait au large de Petrel Rock et on lui a indiqué que le remorqueur « COMOX ARGUS », qui tirait une barge, naviguait vers le sud dans le passage Chatham et devait atteindre Lucy Island à 1 h 15. À 23 h 45, le deuxième lieutenant s'est rendu à la timonerie pour relever le capitaine et prendre la barre. Le capitaine l'a informé de la circulation dans les environs et de la présence du « COMOX ARGUS », puis il est descendu dans sa cabine.

Le capitaine et l'officier de quart du « CRAIG FOSS » étaient tous deux titulaires d'un brevet de compétence délivré par la Garde côtière des États-Unis et ils connaissaient bien leur navire ainsi les eaux dans lesquelles ils naviguaient. Le capitaine travaillait depuis 26 ans dans l'industrie du remorquage et il occupait le poste de capitaine depuis 1981. L'officier de quart avait 20 ans d'expérience en mer, dont six dans l'industrie du remorquage.

Peu après minuit, on s'est préparé à naviguer en eaux libres et la remorque a été allongée. La longueur totale de la remorque entre le treuil du remorqueur et l'extrémité avant de la barge était d'environ 656 m. La remorque était constituée d'un câble métallique de 579 m, de deux longueurs de chaîne de 27 m et d'une patte d'oie de 27 m.

À 0 h 25, le 28 mai, le « CRAIG FOSS » et la barge «AQUA TRAIN» se trouvaient au large de Lucy Island et faisaient route sur un cap de 341° (V), à une vitesse d'environ 8 noeuds. L'officier naviguait au radar et en se guidant sur les caractéristiques naturelles des lieux. Le pilote automatique était enclenché. Le matelot de quart se trouvait dans la timonerie et assurait la vigie.

À 0 h 28, après avoir contacté les SCTM et alors qu'il se trouvait au large de Lucy Island, le « CRAIG FOSS » a reçu un appel du « COMOX ARGUS » sur la voie VHF 71, qui est la voie désignée des SCTM dans le secteur, et il a été convenu que les deux navires se croiseraient par bâbord. Cependant, les bandes audio des STM indiquent que le « CRAIG FOSS » et le « COMOX ARGUS » se sont contactés à nouveau entre 0 h 36 et 0 h 38 et que les deux interlocuteurs ont alors déterminé que les deux navires ne se croiseraient pas comme ils l'avaient cru, mais que le « COMOX ARGUS » croiserait plutôt un autre navire. Au cours de la conversation radiotéléphonique, l'interlocuteur du « COMOX ARGUS » a confirmé qu'il se trouvait à l'est de l'archipel Moffatt et l'officier de quart du « CRAIG FOSS » a présumé qu'il avait identifié l'autre remorqueur et sa barge sur le radar à une distance de six milles, à environ 5° à bâbord sur l'avant. Cependant, il a plus tard constaté que l'écho radar était celui du «EAGLE».

Alors que le « EAGLE » se trouvait à environ deux milles et qu'il ne montrait qu'un feu de côté rouge, l'officier de quart a tenté de le contacter sur la voie VHF 13 et, comme il n'a pas obtenu de réponse, il a modifié son cap de 15° sur tribord. Un mille plus loin, l'officier a effectué un autre changement de cap de 15° sur tribord et il a de nouveau tenté, en vain, de contacter le navire qui s'approchait. Le navire qui s'approchait suivait une route parallèle et les deux navires étaient pour se croiser de près.

Les deux navires se sont croisés par le travers à une distance estimée à 600 pieds (180 m) selon l'officier du « CRAIG FOSS ».

Selon les renseignements signalés par l'officier du « CRAIG FOSS », à ce moment la mer était moyennement agitée, le vent soufflait du sud-est à 25 noeuds, il pleuvait légèrement et les feux côtiers étaient visibles jusqu'à six milles.

Aucun des navires n'a exécuté de manoeuvres ni fait de signaux d'avertissement en vue de communiquer avant l'abordage. Il a été établi par la suite que le « EAGLE » n'était pas équipé d'un sifflet comme l'exige le *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*.

L'abordage

Alors que les navires se trouvaient presque par le travers l'un de l'autre, à l'est de l'île Melville, l'officier de quart à bord du « CRAIG FOSS » a de nouveau changé de cap de 15° sur tribord et mis le cap sur 026° (V).

Il a perdu le « EAGLE » de vue comme celui-ci est passé sur l'arrière du travers. Cependant, le radar montrait bien que le navire de pêche se dirigeait entre le remorqueur et la barge, mais il n'y avait pas de mouvement ni de bruit indiquant qu'un abordage avait eu lieu.

Alors que les navires se sont croisés par le travers et que le « EAGLE » se déplaçait à sa vitesse maximale, la vigie a poussé un cri pour avertir son officier de quart qu'il y avait une barge en arrière du remorqueur.

Un changement de cap de 20° sur tribord a été effectué sur-le-champ et, comme le navire a commencé à virer, la proue du « EAGLE » qui se déplaçait à une vitesse estimée à six noeuds, a heurté le côté bâbord avant de la barge « AQUA TRAIN » à un angle d'environ 35°. Le « EAGLE » a été repoussé et il a gîté d'environ 20° sur tribord, puis il a chassé le long du côté bâbord de la barge. Il s'est finalement écarté de la barge lorsque le patron s'est rendu à la timonerie et a débrayé le moteur. Le patron a ensuite stoppé le navire pour évaluer les dommages. L'abordage est survenu à 1 h 10 à la position 54° 24' 6" N et 130° 38' 1" O.

À 1 h 13, le « CRAIG FOSS » a signalé l'accident aux SCTM en précisant qu'on ne savait pas s'il y avait eu abordage ou quasi-abordage. Les SCTM ont par la suite communiqué avec le « EAGLE » qui a confirmé qu'un abordage avait eu lieu. Les deux navires sont entrés en contact, puis ont repris leur route lorsqu'il a été établi que ni l'un ni l'autre n'avait besoin d'aide.

Analyse

Après avoir communiqué avec le « COMOX ARGUS » À 0 H 36, l'officier de quart du « CRAIG FOSS » avait l'impression qu'il était pour croiser le « COMOX ARGUS » et il pensait que l'écho radar provenait du bâtiment remorqué par le « COMOX ARGUS ». Le « COMOX ARGUS » naviguait en direction sud. Il avait appareillé à Anyox, dans la baie Granby, en Colombie-Britannique, et il avait pénétré dans le passage Chatham par Portland Inlet. Il suivait donc, dans le passage Chatham, une route plus à l'est que celle empruntée par le « CRAIG FOSS ». Le remorqueur et la barge qui se dirigeaient au sud étaient passés au large de Lucy Island à environ sept milles au sud de la position où s'est produit l'abordage à 1 h 08, deux minutes avant l'accident. Lorsque le « CRAIG FOSS » s'est approché du « EAGLE » que l'officier de quart a confondu avec le « COMOX ARGUS », il ne s'est pas inquiété de la proximité de l'autre navire sur son avant bâbord jusqu'à ce que ce dernier effectue un changement de cap à bâbord alors que les deux navires étaient éloignés d'environ deux milles. De plus, l'autre navire n'a pas répondu à l'appel par radiotéléphone et il ne montrait qu'un feu de côté rouge.

Comme le « EAGLE » a plus de 20 m de longueur, il était tenu par la réglementation de se mettre en liaison avec les SCTM. S'il s'était conformé à la réglementation, il aurait dû utiliser la voie VHF 71 et les deux navires auraient été informés de la présence et des intentions de l'autre.

Le matelot de quart à bord du « EAGLE » a observé les feux de remorquage sur le remorqueur, mais il ne s'est pas rendu compte que le remorqueur tirait une barge tant que la présence de celle-ci ne lui a pas été signalée par la vigie. Il s'affairait à manoeuvrer pour passer à l'est de Lucy Island.

La voie VHF 13 utilisée par le « CRAIG FOSS » sert aux communications entre navires aux États-Unis. Elle n'est pas utilisée fréquemment au Canada et il y aurait peu de chances qu'un navire canadien dans le secteur relevant des SCTM de Prince Rupert maintienne une veille radio sur cette voie.

Faits établis

1. Le « EAGLE » n'a pas signalé sa présence aux SCTM comme l'exige la réglementation pour un navire de cette taille.
2. Le responsable du quart à bord du « EAGLE » n'a pas identifié correctement le navire qui s'approchait parce qu'il a mal interprété l'affichage radar.
3. Le responsable du quart à bord du « EAGLE » n'a pas reconnu les feux de remorquage sur le remorqueur.
4. L'officier de quart à bord du « CRAIG FOSS » a mal identifié le navire qui s'approchait jusqu'à ce que l'abordage soit imminent.
5. L'officier de quart à bord du « CRAIG FOSS » a tenté de communiquer avec l'autre navire sur la voie VHF 13 alors que cette voie n'est pas utilisée à cette fin dans les eaux canadiennes.
6. Aucun des navires n'a exécuté de manoeuvres ni fait de signaux pour communiquer et il appert que le « EAGLE » n'était pas équipé d'un sifflet comme l'exige le *Règlement international de 1972 pour prévenir*

les abordages en mer.

Causes et facteurs contributifs

L'abordage s'est produit parce que le matelot à la barre du « EAGLE » ne s'est pas aperçu sur le radar ni à vue que le « CRAIG FOSS » remorquait une barge et, par conséquent, il a dirigé le « EAGLE » entre le remorqueur et la barge. Deux autres facteurs ont contribué à l'accident : le «EAGLE» ne s'est pas mis en liaison avec les Services des communications et du trafic maritimes (SCTM) de Prince Rupert et le matelot responsable du quart s'affairait à manoeuvrer pour passer à l'est de Lucy Island. De plus, si l'officier de quart du « CRAIG FOSS » avait constaté plus tôt que le navire qui s'approchait n'était pas le « COMOX ARGUS », il aurait passé plus au large de ce dernier.

Le présent rapport conclut l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. Par conséquent, le Bureau, composé du président, Benoît Bouchard, ainsi que des membres, Maurice Harquail et W.A. Tadros, en a autorisé la publication, le 25 juillet 1996.