

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR UN ACCIDENT MARITIME

ENVAHISSEMENT ET NAUFRAGE

DU BATEAU DE PÊCHE « NANCY PAULA »
DEVANT LE PHARE DE L'ÎLE NOTION, BAIE TRINITY
(TERRE-NEUVE)
LE 1^{er} JUILLET 1996

RAPPORT NUMÉRO M96N0063

Le Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada 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 un accident maritime

Envahissement et naufrage
du bateau de pêche « NANCY PAULA »
devant le phare de l'île Notion, baie Trinity
(Terre-Neuve)
le 1^{er} juillet 1996

Rapport numéro M96N0063

Résumé

Alors que le « NANCY PAULA » faisait route vers l'anse Gooseberry pour y débarquer sa prise constituée d'environ 11 tonnes métriques de capelan, le bateau a été submergé par deux grosses lames. La réserve de flottabilité a été détruite et le bâtiment a coulé si rapidement que l'équipage n'a pas eu le temps de mettre les gilets de sauvetage ni de demander de l'aide avant l'abandon.

This report is also available in English.

Autres renseignements de base

Fiche technique du navire

Nom	« NANCY PAULA »
Port d'immatriculation	St. John's (T.-N.)
Pavillon	Canada
Numéro officiel	329075
Type	Navire de pêche
Jauge brute	25 tonneaux
Longueur	14,6 m
Propulsion	Moteur diesel Cummins, 228 kW
Construction	1967, Fortune Bay (T.-N.)
Propriétaire/exploitant	M. G. White, Newville (T.-N.)

Le « NANCY PAULA » était un navire de type « Cape Islander » d'une largeur d'environ 4 m au milieu. Le pont arrière, d'une longueur de 7,6 m environ, était entouré d'un pavois de 83 cm percé de sabords de décharge. Le bâtiment possédait un certificat d'inspection de sécurité (SIC 29), valide jusqu'au 9 avril 1999.

Le navire a quitté Catalina le 1^{er} juillet 1996 à 5 h, ce qui coïncidait avec le début de la période locale d'ouverture de la pêche au capelan. En prévision du transport des prises, on avait installé des épontilles partant du fond de la cale à poisson et montant jusqu'à environ 0,3 m du dessous du pont, afin de diviser la cale à poisson en neuf compartiments non étanches mesurant chacun environ 1,3 m sur 1,3 m. Le plein des citernes à carburant avait été fait à Catalina et celles-ci contenaient à peu près 1 325 litres de carburant diesel marin.

Le bâtiment a capturé environ 11 340 kg de capelan au large de Deer Harbour et le poisson a été distribué également dans la cale à poisson. Le panneau de la cale à poisson était fermé, mais la fermeture n'était pas étanche et le panneau n'était pas verrouillé. Pleine, la cale à poisson pouvait contenir environ 19 050 kg de capelan.

Le « NANCY PAULA » suivait une route au sud-ouest et tanguait légèrement faisant tête à la lame, en se dirigeant vers l'anse Gooseberry où il devait débarquer la prise. Les conditions météorologiques étaient bonnes avec un vent du sud-ouest de 25 à 30 noeuds et une mer d'environ deux mètres.

¹ Toutes les heures sont exprimées selon l'HATN (Temps universel coordonné [UTC] moins 2,5 heures), à moins d'indication contraire.

Soudain, vers 16 h, alors que le « NANCY PAULA » avait le phare de l'île Notion par le travers à environ 900 m, il a essuyé par le travers bâbord dans la mer tourmentée deux grosses lames à peu d'intervalle. Les paquets de mer ont inondé le pont arrière, provoquant un enfoncement de l'arrière et une forte gîte sur bâbord. Le « NANCY PAULA » s'est alors enfoncé jusqu'à l'immersion des ouvertures non protégées de la cale à poisson et d'autres compartiments sous le pont, et il a coulé.

Le propriétaire/exploitant n'a pas eu le temps de se servir du radiotéléphone très haute fréquence (VHF) pour demander de l'aide; lui-même ainsi que les autres membres de l'équipage, avaient de l'eau jusqu'aux cuisses quand ils ont abandonné le navire pour monter dans le bateau de travail. Celui-ci était remorqué à l'arrière sur la hanche tribord.

L'équipage du « NANCY PAULA » a été recueilli par un autre navire de pêche. Après l'embarquement dans le bateau de travail, le propriétaire/exploitant s'était dirigé vers un autre navire de pêche au lieu de piquer vers la terre la plus proche, car ce secteur de la baie Trinity est très peu peuplé.

Au moment du naufrage, il y avait à bord du « NANCY PAULA » les cinq membres de l'équipage, ainsi que le fils du propriétaire/exploitant qui ne participait pas à l'expédition de pêche. Il y avait un nombre suffisant de gilets de sauvetage pour toutes les personnes à bord même si, en l'occurrence, ils n'ont pas été utilisés à cause de l'abandon précipité.

Le navire a coulé par environ 172 m de fond et il n'y a pas eu de signe visible de pollution.

Avant le naufrage du « NANCY PAULA », les enquêtes sur les naufrages du « MISS STEPHANIE II » (rapport numéro M94C0016 du BST) et du « MARWOOD » (rapport numéro M94W0065 du BST) avaient indiqué que la non-étanchéité des couvercles de panneaux de cale à poisson était une des causes de ces deux accidents. Les avis de sécurité maritime 05-94 et 05-96, touchant la nécessité de réexaminer les exigences concernant les panneaux de cale à poisson pour garantir la navigabilité des bateaux de pêche, ont été envoyés à la Garde côtière canadienne ainsi qu'au ministère des Pêches et des Océans.

Le naufrage du « NANCY PAULA » a de nouveau mis en évidence les dangers potentiels associés aux panneaux non étanches.

Pêche au capelan

Les dangers du transport du capelan sont bien connus. Il s'agit d'un poisson très glissant qui, à moins d'être arrimé dans des

compartiments séparés, peut causer le même effet de carène liquide que de l'eau. En tant que petit navire de pêche évalué à plus de 15 tonnes de jauge brute se livrant à la pêche au capelan, le « NANCY PAULA » devait faire approuver ses caractéristiques de stabilité par la Garde côtière canadienne, mais cela n'avait pas été fait.

Analyse

Les épontilles de la cale à poisson occupaient toute la hauteur disponible sauf 0,3 m, mais la prise était, selon les témoignages, distribuée également dans la cale. Par conséquent, il est probable que la gîte prononcée et l'enfoncement de l'arrière qui ont suivi la submersion brutale du pont arrière n'avaient aucun lien avec le type de poisson transporté. Selon les calculs, le pont arrière pouvait contenir environ 20 tonnes métriques d'eau avec les sabords de décharge immergés.

L'eau embarquée sur le pont arrière pouvait pénétrer dans la cale à poisson par l'écouille qui n'était pas fermée de façon étanche. La présence de cette eau, conjuguée avec l'envahissement par les hauts du compartiment moteur et du rouf, a dû éliminer la réserve de flottabilité du navire.

Faits établis

1. Le navire a été submergé dans la mer tourmentée par deux grosses lames qui ne venaient pas de la même direction que les autres.
2. Le fait que l'écouille de la cale à poisson n'était pas fermée de façon étanche a contribué au naufrage soudain du navire, car la cale à poisson s'est emplie d'eau lorsque le pont arrière a été immergé.
3. L'eau a aussi pénétré dans d'autres compartiments sous le pont par des ouvertures non protégées.
4. La réserve de flottabilité du « NANCY PAULA » a été détruite et le navire a coulé.

Causes et facteurs contributifs

Le « NANCY PAULA » a coulé rapidement à cause de la destruction de sa réserve de flottabilité après avoir embarqué sur le pont arrière deux paquets de mer qui ont provoqué l'inondation de la cale à poisson et d'autres compartiments sous le pont.

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 15 octobre 1997 par le Bureau, qui est composé du président, Benoît Bouchard, et des membres, Maurice Harquail, Charles Simpson et W.A. Tadros.