

FICHE DE CONTRÔLE DES DOCUMENTS

« MATTERHORN »
Coulé à Mount Carmel,
baie St. Mary's, T.-N.-L.



www.loc-group.com

Nom du document : Matterhorn –

N° de réf. de LOC :

N° de réf. du client :

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF

1	CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	2
2	CONTEXTE	3
3	POLLUANTS POSSIBLES	6

ANNEXES

Annexe A	Caractéristiques du bâtiment
Annexe B	Dessin de disposition générale du navire

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le remorqueur MATTERHORN était amarré le long d'un autre navire dans une installation maritime à Mount Carmel, dans la baie St. Mary's, à Terre-Neuve. Le, ou vers le, 10 août 2014, le navire a coulé et s'est immobilisé sur le côté bâbord dans environ 5 m d'eau au niveau de la proue et environ 14 m au niveau de la poupe.

L'intervention antipollution sous forme de barrage rigide et d'un matériau absorbant a été réalisée au départ par le propriétaire du navire, mais après un certain temps, il est devenu évident que le propriétaire avait cessé d'entretenir le barrage, etc.

Par conséquent, l'équipe d'intervention d'urgence des garde-côtes a pris en charge le contrôle de la pollution.

1 **CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES**

- 1.1 Le remorqueur « MATTERHORN » a été construit en 1957 par la Saint John Dry Dock Company Ltd, à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Il s'appelait à l'origine le « ST. CHARLES ». Il a été acheté en 1994 par Secunda Marine Services et rebaptisé « CHEBUCTO SEA ».
- 1.2 En 2009, le navire a été acheté et rebaptisé « MATTERHORN ». La gestion du navire a été confiée à Artic Offshore International.
- 1.3 Cette entreprise avait les particularités importantes suivantes :
- Numéro de l'OMI – 8973722
 - Jauge brute – 535
 - Port en lourd – 338
 - Longueur hors tout = 47,34 m
 - Largeur hors membrures – 10,10 m
 - Profondeur – 5,53 m
 - Tirant d'eau (été) – 5,00 m
- 1.4 Une copie de cette ordonnance de délégation de pouvoirs se trouve à l'annexe A.
- 1.5 En se référant au dessin de configuration générale, il semble que le navire était équipé d'un total de 13 réservoirs de mazout de tailles différentes.
- 1.6 Une copie du rapport de plongée est jointe à l'annexe B.

2 **CONTEXTE**

- 2.1 En 1999, sous le nom de « CHEBUCTO SEA » appartenant à Secunda Marine Services, l'arbre porte-hélice du navire s'est brisé et ce dernier a été désarmé pendant plusieurs années jusqu'à ce qu'un conflit juridique en lien avec l'assurance soit résolu en 2005. En 2006, on a réparé le navire, mais après les réparations, l'hélice à pas variable du navire n'était toujours pas en état de marche et le navire a été mis en vente.
- 2.2 En 2009, le navire a été vendu et remorqué jusqu'à Marystown, Terre-Neuve. On l'a rebaptisé « MATTERHORN » et confié à la direction d'Artic Offshore International Inc. Il est entendu que le navire est resté à Marystown désarmé jusqu'à ce qu'il soit remorqué jusqu'à Mount Carmel, baie St. Mary's, Terre-Neuve en 2011.
- 2.3 Il est entendu qu'à un moment donné, le, ou vers le, 10 août 2014, le navire a coulé alors qu'il était amarré le long d'un autre navire.
- 2.4 Supprimé
- 2.5 Après le naufrage, on a constaté que des hydrocarbures avaient provoqué l'apparition d'un lustre autour de l'emplacement du navire.
- 2.6 Le propriétaire a réagi à la pollution initiale en installant un barrage flottant solide et une matière absorbante. La Garde côtière canadienne (GCC) surveillait son intervention conformément à la partie 8 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.
- 2.7 Il est entendu qu'avec le temps, il est devenu plus difficile de rejoindre le propriétaire et de faire en sorte qu'il entretienne le barrage. Un « décret d'instructions » lui a été donné, mais il l'a ignoré. À ce moment, suite à un avis juridique, on a décidé que la GCC avait le pouvoir de prendre des mesures afin de contrer la pollution.

- 2.8 À l'instigation de la GCC, une évaluation de plongée a été effectuée sur le navire le 5 août 2015. Le navire a été retrouvé assis dans environ 14 m d'eau au niveau de la poupe et environ 5 m au niveau de la proue, qui reposait sur son côté bâbord, la proue dans le rivage.
- 2.9 L'image qu'on peut voir à la *Figure 1* montre l'emplacement du remorqueur et des autres biens qui se trouvent à proximité. La barge renversée adjacente au remorqueur est particulièrement intéressante. Au moment du naufrage initial, le côté tribord de la proue du remorqueur se trouvait au-dessus de l'eau à marée basse, mais cette barge a percuté le remorqueur à plusieurs reprises et l'a progressivement repoussé d'environ 3 m dans des eaux plus profondes.
- 2.10 Au cours de l'enquête en plongée, on a constaté au droit de la proue à tribord des dommages qui semblent correspondre à des dommages causés par l'impact de la barge frappant le navire à plusieurs reprises.
- 2.11 Seul l'extérieur du navire a été inspecté lors de l'évaluation en plongée. Les plongeurs ont pu confirmer que tous les événements étaient fermés lorsqu'ils ont été localisés ou qu'ils ont été fermés par les plongeurs. L'évaluation en plongée n'a pas permis de déterminer de source particulière du lustre autre qu'un baril de 205 litres retenu au pont. Les plongeurs sont parvenus à retirer le baril.
- 2.12 D'après les informations disponibles, on comprend que lorsque le navire a été remorqué de Marystown, à Terre-Neuve, en 2011, le navire avait à son bord environ 15 000 litres de carburant diesel marin et qu'après son arrivée à Mount Carmel, 12 000 litres de carburant ont été pompés pour payer le remorquage. Il restait alors à bord du navire environ 3 000 litres.



Figure 1 – Aperçu du lieu du naufrage – photo gracieuseté de la GCC

- 2.13 Il est entendu que, depuis ce temps, le navire auquel le remorqueur était amarré avant le naufrage a été déplacé vers un autre endroit. Il est également entendu que le navire adjacent au lieu du naufrage est en cours de démolition et que, pour cette raison, il est peut-être impossible de le déplacer.

3 **POLLUANTS POSSIBLES**

- 3.1 Sur la base des renseignements disponibles, il est possible que le navire ait eu environ 3 000 litres de carburant diesel marin à son bord au moment du naufrage. Cependant, il est également possible qu'une partie ou que la totalité de ces 3 000 litres ait été pompée lorsque les 12 000 litres ont été pompés pour « payer » le remorquage ou qu'ils aient été consommés entre le moment du remorquage en 2011 et le moment du naufrage.
- 3.2 Si on suppose que les 3 000 litres de carburant diesel marin étaient à bord, il est impossible de prédire avec précision dans quels réservoirs de carburant cette quantité aurait pu se trouver. Il est possible qu'il se soit trouvé dans un seul réservoir, mais également dans plusieurs réservoirs. Les extraits de la configuration générale présentée aux *figures 2 et 3* ci-dessous montrent l'emplacement des réservoirs de carburant à l'intérieur de la coque.

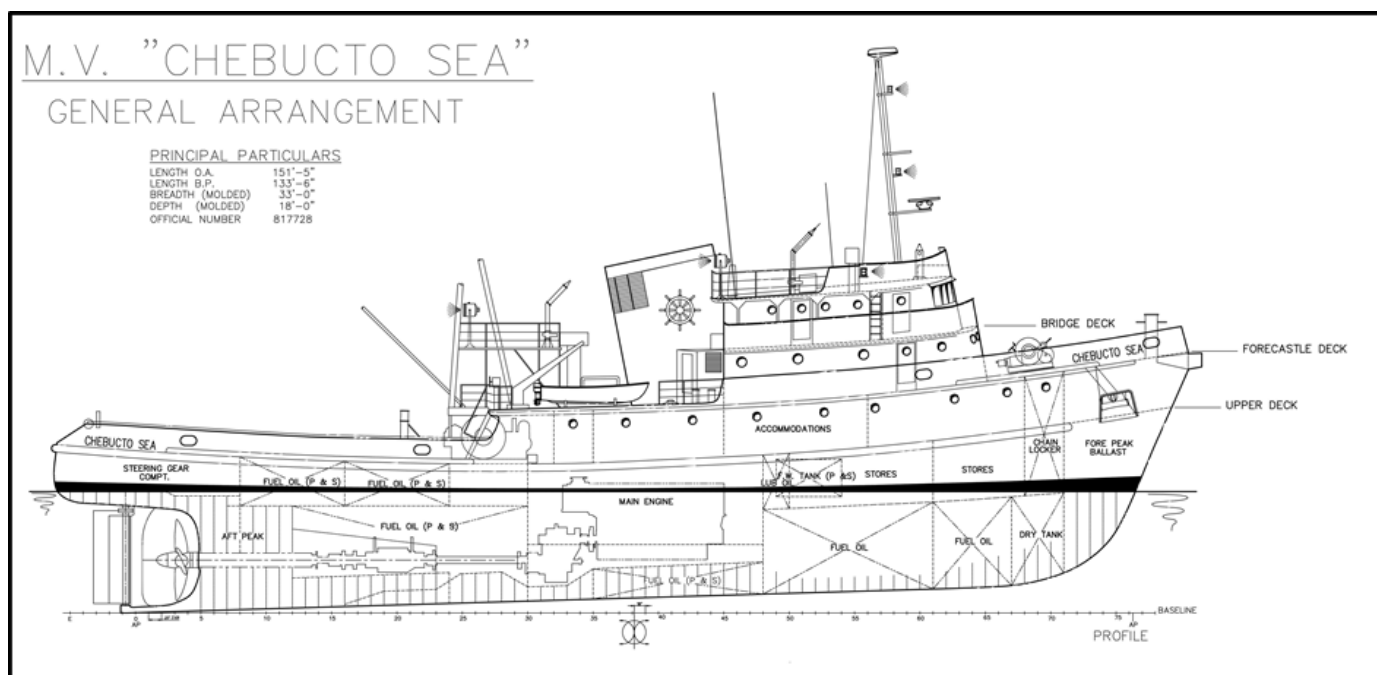


Figure 2 – Profil du bâtiment

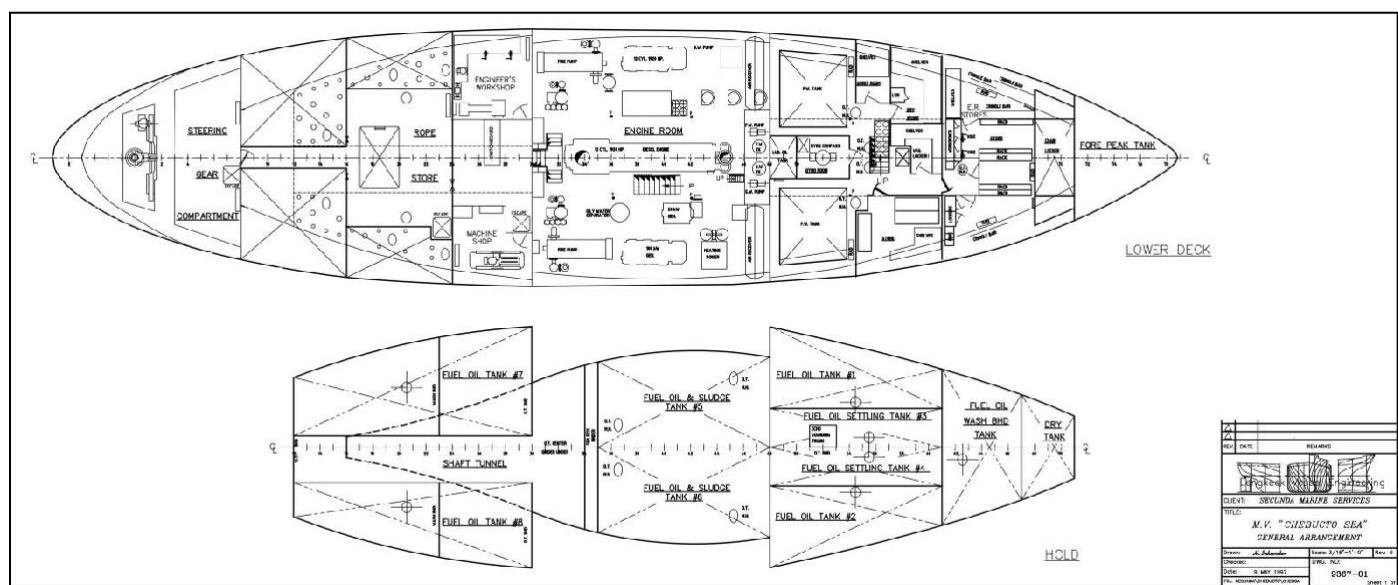


Figure 3 – Vue en plan du pont inférieur

3.3 Si on regarde la configuration générale, les réservoirs sont disposés comme suit :

3.3.1 Réservoir transversal à double fond avant situé entre les couples 61 et 67.

3.3.2 Réservoirs à double fond n° 1 et 2 situés à bâbord à l'extérieur et à tribord entre les couples 48 à 61.

3.3.3 Réservoirs à double fond n° 3 et 4 (réservoirs de décantation du carburant à bâbord et à tribord) situés à l'intérieur, de chaque côté de l'axe central, entre les couples 48 et 61.

3.3.4 Réservoirs à double fond n° 5 et 6 situés entre les couples 35 et 48.

3.3.5 Réservoirs profonds n° 7 et 8 situés entre les couples 12 et 30.

3.3.6 Il y a deux petits caissons latéraux qui sont situés à bâbord et à tribord entre les couples 24 et 16, environ au centre sur la ligne de flottaison.

3.3.7 Il y a deux autres caissons latéraux plus grands entre les couples 8 et 16, également environ au centre sur la ligne de flottaison. Ces réservoirs atteignent presque la ligne médiane et sont séparés par l'allée d'accès au compartiment de l'appareil à gouverner.

- 3.4 En plus du diesel, il y aurait eu de l'huile de graissage dans les carters du moteur principal et de la génératrice, ainsi que de l'huile hydraulique pour l'hélice à pas variable, les treuils, etc. Les quantités exactes sont inconnues, mais nous nous attendrions à ce que le total s'élève à plusieurs centaines de litres. Il y aurait probablement eu de l'huile de lubrification et de l'huile hydraulique de réserve à bord du navire stockée dans des barils (un de ces barils a été retiré du pont lors de l'évaluation en plongée), mais il y a aussi un réservoir de stockage d'huile de lubrification situé à l'extrémité avant de la salle des machines sur la ligne médiane entre les couples 48 et 50.
- 3.5 Dans les différents magasins, il y a peut-être certaines quantités de graisse, de peinture et de solvants, mais compte tenu de la longue période au cours de laquelle le navire a été hors service, il est peu probable qu'il y ait des quantités importantes de ces articles.
- 3.6 Bien qu'il ne s'agisse pas d'une préoccupation immédiate, il est fort probable qu'un navire de cet âge contienne encore de l'amiante à l'intérieur des tuyaux, sur le pont et dans les cloisons. Si on devait soulever le navire, cela pourrait devenir un problème lors d'une aliénation éventuelle du navire.

Annexe A –
Caractéristiques du bâtiment

DÉTAILS DU NAVIRE

Nom du navire	MATTERHORN	Type de navire	Remorqueur
N° de l'OMI/LR	8973722	Jauge brute	535
Indicatif d'appel	CFD7759	Port en lourd	338
Numéro ISMM		Année de construction	1957
Pavillon	Canada	État	Perte totale
Opérateur	Arctic Offshore International	Constructeur	Saint John Dry Dock Co ...



ENREGISTREMENT, P ET I ET COMMUNICATIONS

Port d'immatriculation	St. John's, TNL	Pavillon	Canada
N° matricule	817728	Ident. comm. sat.	
Rép. comm. sat.		Numéro de pêche	

Historique du Club P&I

Date	Club P&I
Le 1 ^{er} avril 2007	Shipowners' Protection Ltd
Le 20 février 2006	Inconnu

PROPRIÉTAIRE

Propriétaire du groupe	Inconnu	Lieu	
Gestionnaire de navire	Arctic Offshore International	Lieu	Canada
Opérateur	Arctic Offshore International	Lieu	Canada
Entreprise ayant obtenu un document de conformité (DDC)	Inconnu	Lieu	Numéro d'entreprise de l'OMI (DDC)
Propriétaire inscrit	Matterhorn Ltd	Lieu	Canada N° du propriétaire inscrit auprès de l'OMI 4159562
Directeur technique	Arctic Offshore International	Lieu	Canada
Propriétaire de la coque nue		Lieu	

** Veuillez noter que l'emplacement mentionné ci-dessus est l'adresse de l'entreprise; pour plus de détails sur la ou les sociétés, veuillez suivre les hyperliens correspondant au nom de la société.*

HISTORIQUE COMMERCIAL

Date	Nom	Pavillon	Propriétaire du groupe	Opérateur	Gestionnaire	Propriétaire inscrit	DDC	Prix
2010-02			Inconnu					
2009-06	MATTERHORN	Canada		Arctic Offshore International	Arctic Offshore International	Matterhorn Ltd		
2009-04			McDermott International Inc					
2007-08				J Ray McDermott Canada Ltd	J Ray McDermott Canada Ltd	J Ray McDermott Canada Ltd		
1997-11							Inconnu	
1994-11	Chebucto Sea		Secunda Marine Services Ltd	Secunda Marine Services Ltd	Secunda Marine Services Ltd	Secunda Marine Services Ltd		
1957-06	St. Charles (ATA-533)	Canada						

À l'origine St. Charles (ATA-533)

CLASSE

INSPECTIONS

APERÇU DE LA CONSTRUCTION

Type de navire	Remorqueur	Construit	1957	J _B	535	PL	338
----------------	-------------------	-----------	-------------	----------------	------------	----	------------

CONSTRUCTEUR DU NAVIRE

1957-06 [Saint John Dry Dock Co Ltd - Saint John NB](#) N° chantier/coque : 1033

ÉTAT

Date	État
Le 10 août 2014	Perte totale
Le 7 juin 1957	En Service/Commission
Le 7 juin 1955	En commande/Non commencé

DÉTAILS DE FABRICATION

Codestat5 : B32A2ST; Matériau de la coque : acier; raccords de coque : soudés; ponts : 1 pont

CONTRAINTES DE SERVICE

Commercial; haute mer

MODIFICATIONS ET CONVERSIONS

DIMENSIONS

Longueur hors tout	47,340	Longueur entre perpendiculaires	0,000
Longueur (rég.)	42,900	Étrave à bulbe	Non
Largeur maximale	10,360	Largeur hors couples	10.100
Tirant d'eau	5,000	Profondeur	0,000
Hauteur	0,000		
Déplacement	0	T/CM	0,0

Jauge

Type de jauge	Une jauge, non spécifiée	Système de jauge	Nouveau système (International 1969)
Définir la date = 1994-11		Date d'entrée en vigueur	1994-11
Jauge brute (J _b)	535	Jauge nette (J _n) :	160
Port en lourd (PL)	338	Jauge brute compensée	0
Formule PL	0	Jauge déplacement léger	0

CONFIGURATION

NAVIRES-JUMEAUX

CARACTÉRISTIQUES SUPPLÉMENTAIRES

Lutte contre les incendies

APERÇU DE LA CARGAISON

Grain	0	Balle	0	EVP	0
-------	---	-------	---	-----	---

COMPARTIMENTS

RÉSERVOIRS

ÉCOUTILLES

CAPACITÉS

Équipage 10

SPÉCIALISTE

SYSTÈMES DE MANUTENTION DE FRET

ROULAGE (VOIES, RAMPES ET PORTES)

REMORQUAGE

Traction sur les amarres 34,00 tonnes

DIVERS

APERÇU DES MACHINES

2 moteurs à huile en prise avec l'arbre à vis entraînant 1 hélice à pas variable

Puissance totale : Mcr 1 766 kW (2 402 hp)

Vitesse maximale : 14,50 nœuds

DÉTAILS DE LA MACHINE D'ENTRAÎNEMENT PRINCIPALE

Conception : Inconnu, fabricant du moteur : Inconnu

2 x inconnu, cycle de course non attribué,
configuration des cylindres inconnue, Mcr :
883 kW/1 201 HP

MOTEURS AUXILIAIRES

CHAUDIÈRES

GÉNÉRATRICES AUXILIAIRES

Génératrice auxiliaire 2 x 200 kW

SOUTES

PROPULSEURS

INSPECTIONS ET DÉTENTIONS

Données communiquées par les autorités de contrôle de l'État du port

CERTIFICATS INSPECTÉS

Données communiquées par les autorités de contrôle de l'État du port au cours des 12 derniers mois

CERTIFICATS DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

RÉSUMÉ TRIENNAL DES ÉVÉNEMENTS

Événement important	12 derniers mois	Il y a 6 mois à 1 an	2 à 3
Victimes	0	1	0
Changements de statut de classe	0	0	0
Détentions	0	0	0
Certificats DDC	0	0	0
Changements de pavillon	0	0	0
Changements au niveau du propriétaire du groupe	0	0	0
Inspections	0	0	0
Changement de nom	0	0	0

VICTIMES

[Pour ajouter ce module facultatif à votre abonnement, cliquez simplement ici](#)

LISTE DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

Photos



[Lancer le diaporama](#) < [Photo précédente](#) [Photo suivante](#) >

Chebucto Sea

Date de la photo :

Droits d'auteur :
Ken Watson



Photo 1 de 3

© 20

ou dépense parce qu'on s'est fié à l'information ou aux conseils présentés dans ce document ou obtenu par quelque autre moyen que ce soit, à moins que cette personne n'ait signé un contrat avec

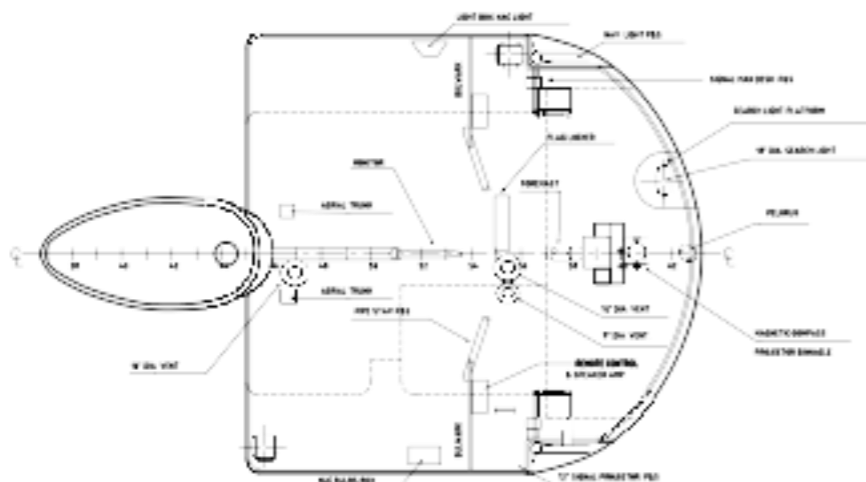
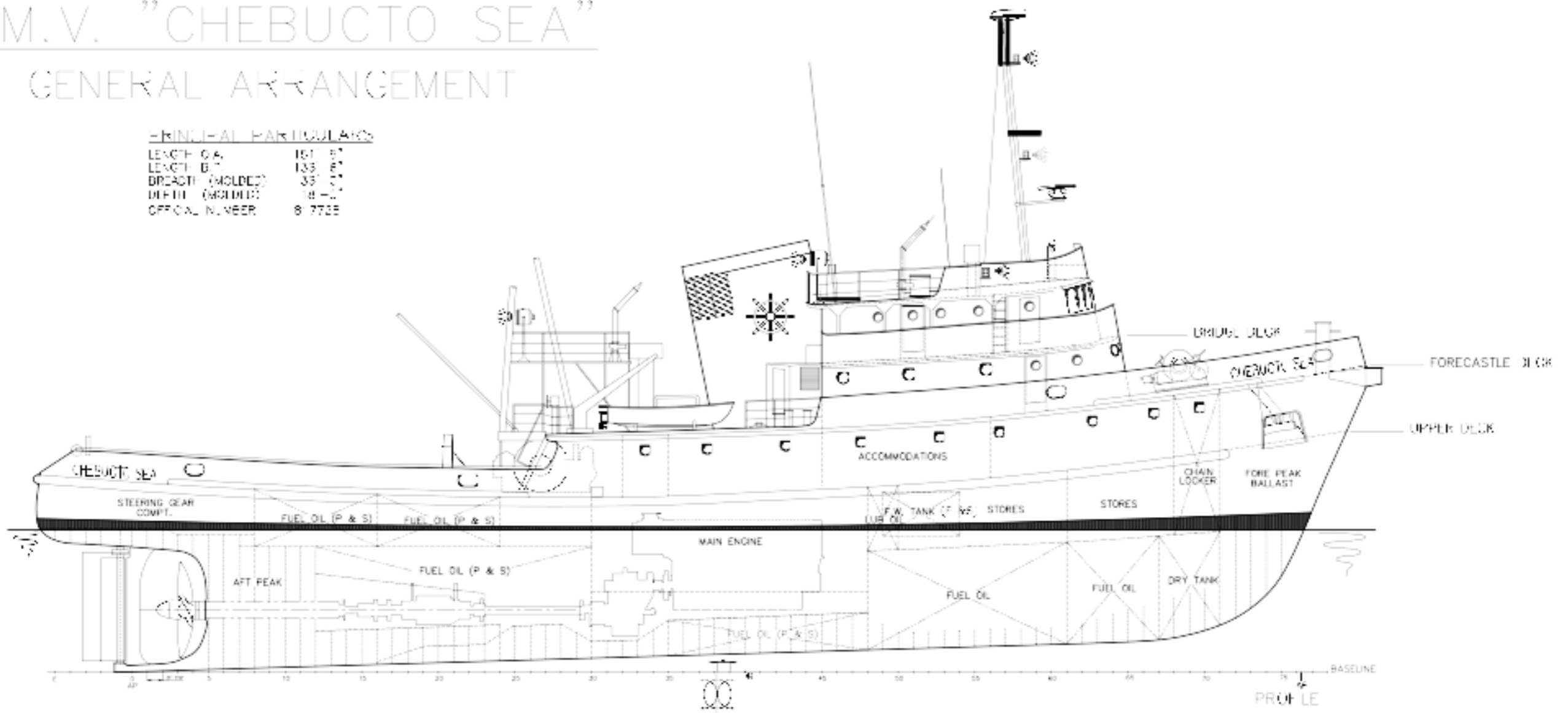
ANNEXE B
CONFIGURATION GÉNÉRALE

M.V. "CHEBUCTO SEA"

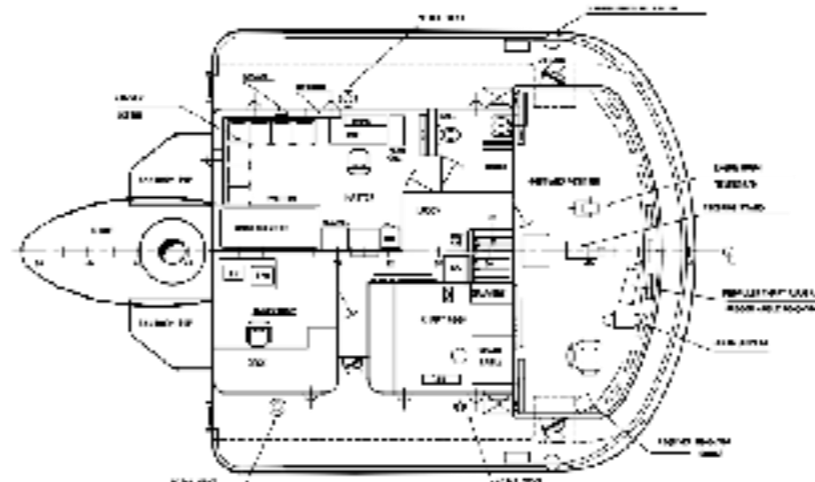
GENERAL ARRANGEMENT

PRINCIPAL PARTICULARS

LENGTH O.A. 151' 8"
 LENGTH B.T. 133' 0"
 BREADTH (MOLDED) 33' 0"
 D.F.H. (MOLDED) 8' 0"
 OFFICIAL NUMBER 8 7725



UPPER BRIDGE DECK



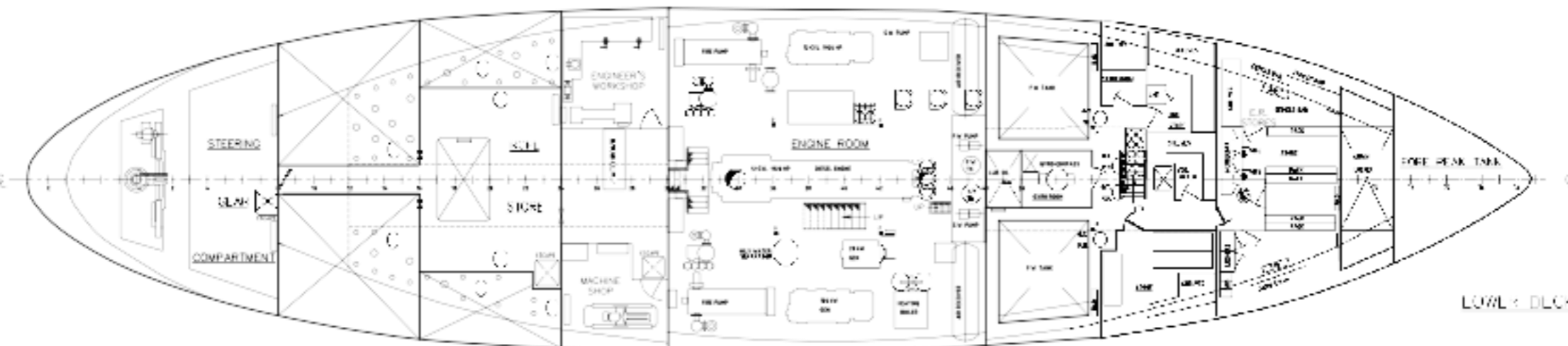
BRIDGE DECK



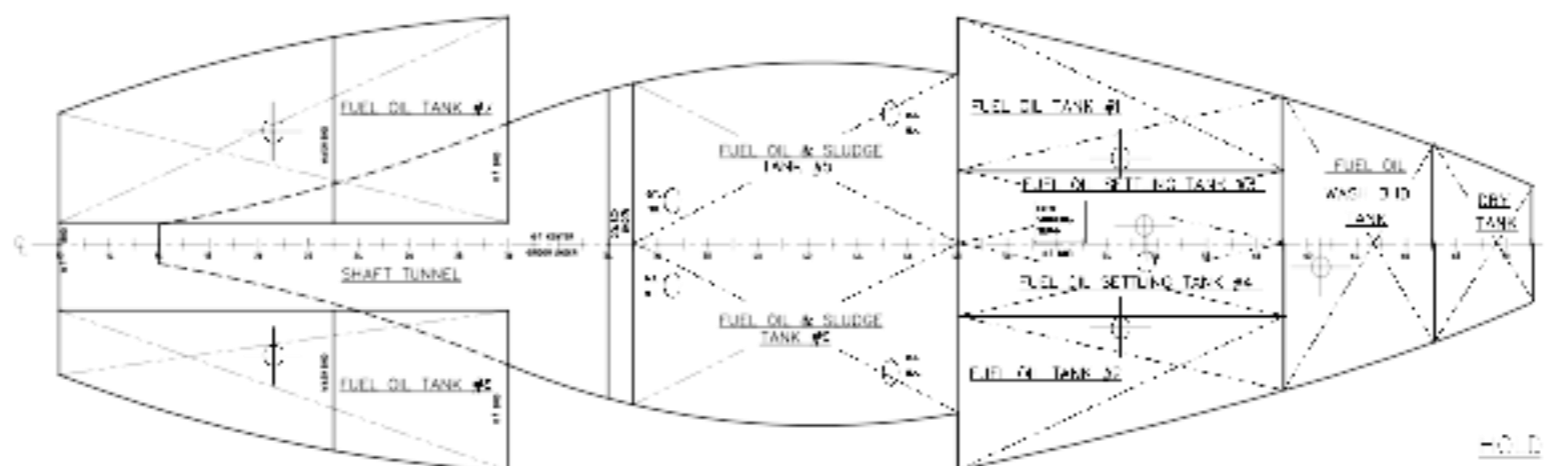
FORE-CASTLE DECK



UPPER DECK



LOWER DECK



M.V. "CHEBUCTO SEA" GENERAL ARRANGEMENT	
Date: 10/1/54 Drawn: J. H. [Name] Checked: [Name] Title: 2867-01	Scale: 1/4" = 1'-0" Sheet: 2867-01 Page: 1 of 1