



Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M18A0002

ÉCHOUEMENT ET MORT SUBSÉQUENTE

Bateau de pêche *Fisherman's Provider II*
Canso (Nouvelle-Écosse)
6 février 2018

À propos de l'enquête

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a mené une enquête d'une portée limitée sur cet événement pour recueillir des faits et promouvoir la sécurité des transports grâce à une sensibilisation accrue aux enjeux de sécurité potentiels. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

Description du bateau

Le *Fisherman's Provider II* était un palangrier de 13,2 m immatriculé au Canada (immatriculation n° 805139) qui appartenait à Fisherman's Market International Inc. Sa coque était en plastique moulé renforcé et il était propulsé par un moteur diesel entraînant une seule hélice. La timonerie était équipée d'un traceur de cartes électronique, d'un système d'identification automatique (AIS), d'un radar¹ et d'un radiotéléphone à très haute fréquence (VHF). Un radeau de sauvetage gonflable et 4 combinaisons d'immersion se trouvaient également à bord.

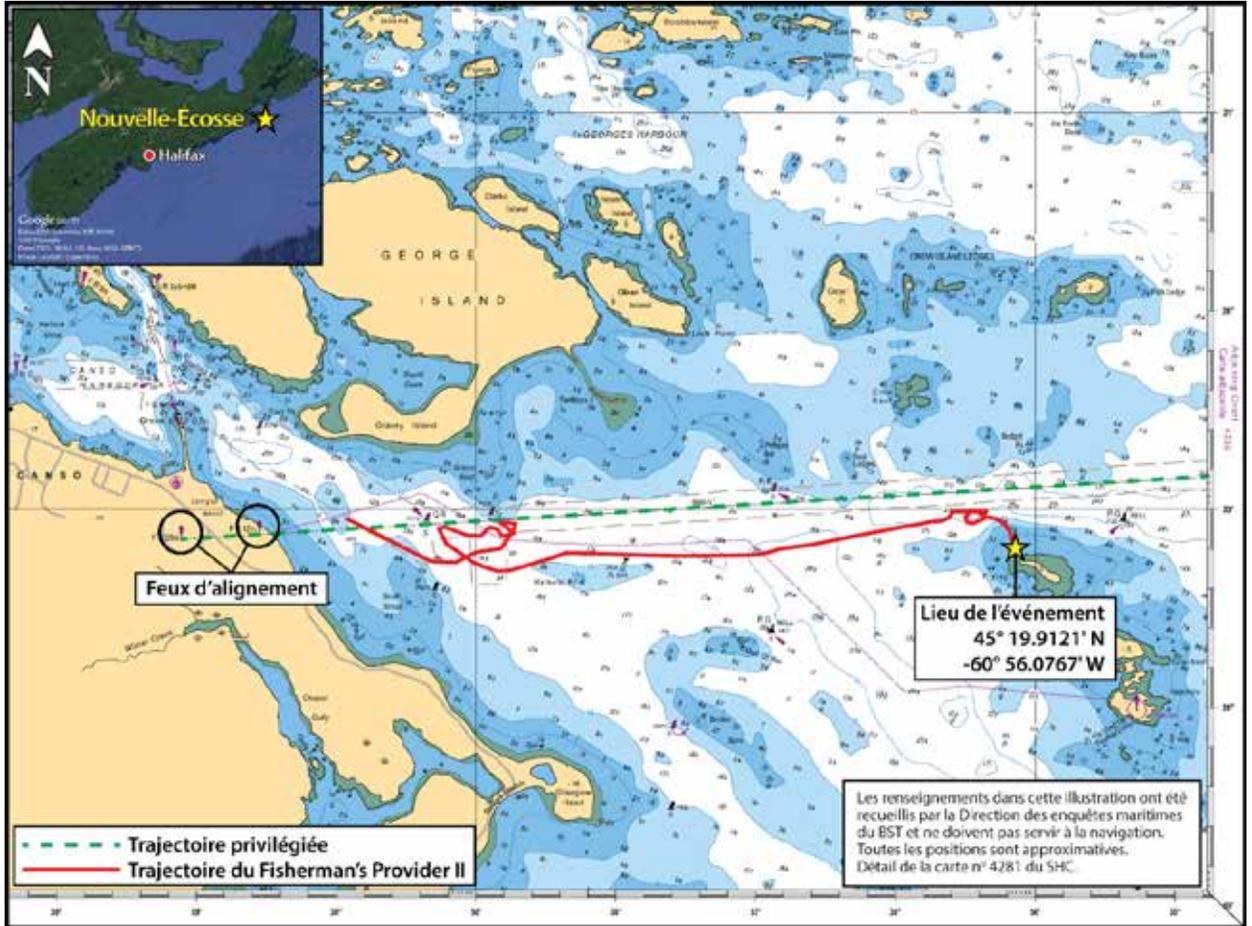
Déroulement du voyage

Vers 9 h 45² le 6 février 2018, le capitaine et 3 membres d'équipage sont arrivés au quai de la compagnie à Canso, en Nouvelle-Écosse. L'équipage a procédé aux préparatifs pour le voyage de pêche dont le départ était prévu vers 18 h le même soir (figure 1).

¹ Le radar crée une image visuelle des objets sur la surface de l'eau par l'entremise d'ondes radio ultra-haute fréquence.

² Les heures sont exprimées en heure normale de l'Atlantique (temps universel coordonné moins 4 heures).

Figure 1. Lieu de l'événement et trajectoire du bateau



Vers 10 h 45, l'équipage était à bord et appâtait les engins de pêche. Environ 2 heures plus tard, le capitaine a quitté le quai pour aller chercher des fournitures.

À 17 h 15, les membres d'équipage ont terminé d'appâter les engins et ont préparé un repas.

À 17 h 30, le capitaine est remonté à bord du bateau.

À 18 h 10, le bateau a quitté le quai. Le capitaine s'est posté dans la timonerie pour piloter le bateau. Les membres d'équipage ont pris leur repas et sont allés se coucher.

À 18 h 23, le bateau a commencé à émettre un signal AIS. Les données du signal AIS indiquent qu'à 18 h 24, le bateau a commencé à se déplacer de façon erratique (en cercle, dans des hauts-fonds et d'un côté à l'autre du port) et pas dans la trajectoire privilégiée pour sortir du port.

À 18 h 28, la vitesse du bateau a diminué, passant de 7 à 2 nœuds. Le bateau a continué à se déplacer singulièrement jusqu'à son échouement, à 19 h 45, sur le haut-fond Frying Pan Shoal, en Nouvelle-Écosse.

Recherche et sauvetage

Le choc causé par l'échouement a réveillé les membres d'équipage. Lorsqu'ils ont constaté que le bateau gîtait et qu'il y avait de l'eau sur le pont, ils ont revêtu leur combinaison d'immersion et ont mis le radeau de sauvetage à l'eau. Le capitaine n'a pas revêtu sa combinaison d'immersion; il est demeuré dans la timonerie et a transmis un appel de détresse par radio VHF. Les Services de

communication et de trafic maritime (SCTM) de Sydney (Nouvelle-Écosse) ont reçu la radiodiffusion. Ils ont tenté de communiquer avec le bateau, mais n'ont pas obtenu de réponse.

Comme l'équipage n'a pas entendu la radiodiffusion des SCTM, l'un des membres a composé le 911 sur son téléphone cellulaire personnel et a informé la Station de transmissions opérationnelles de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) de Truro (Nouvelle-Écosse) de la situation. La Station a communiqué avec le Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) qui a affecté des ressources de recherche et sauvetage (SAR) afin de venir en aide à l'équipage, dont : un hélicoptère CH149 des Forces armées canadiennes/Aviation royale canadienne (FAC/ARC), à qui on a confié la tâche initialement, mais qui a été rappelé par la suite³; le bateau de pêche *Miss Lexi*; le navire auxiliaire de la Garde côtière canadienne (GCC) *Melissa and Papa II*; et le garde-côte *Bickerton* de la GCC.

Les membres de l'équipage ont demandé au capitaine de monter à bord du radeau de sauvetage avec eux. Le capitaine a refusé, même si le *Fisherman's Provider II* gîtait fortement et qu'il avait les deux pieds dans l'eau sur le pont partiellement submergé. De plus, le capitaine n'a répondu à aucune des tentatives de communication du personnel de recherche et sauvetage. Les 3 membres d'équipage sont montés à bord du radeau de sauvetage et sont demeurés le long du *Fisherman's Provider II*, tout en continuant d'essayer de convaincre le capitaine d'abandonner le bateau avec eux. Le capitaine est demeuré à bord.

Le *Miss Lexi* est arrivé sur les lieux environ 40 minutes plus tard. Les 3 membres d'équipage ont déplacé le radeau à la rame jusqu'au *Miss Lexi* et sont montés à bord. Ils ont ensuite été transportés à Canso. À leur arrivée, les services d'urgence santé de la province ont évalué leur état de santé et les ont laissés partir. Plus tard, les membres d'équipage ont quitté le quai et le *Miss Lexi* a été relevé de la mission.

Des citoyens préoccupés qui étaient à bord d'un bateau à moteur appartenant à quelqu'un de la région ont fixé une amarre à la poupe du *Fisherman's Provider II* et ont passé l'amarre au *Melissa and Papa II*. Le JRCC leur a alors indiqué que personne ne pouvait remorquer le bateau sans l'autorisation du capitaine.

Les opérations de SAR se sont poursuivies au cours des 2 jours suivants. Pendant ce temps, différentes ressources de SAR ont tenté à plusieurs reprises de communiquer avec le capitaine et de s'approcher du *Fisherman's Provider II*. Elles n'ont pas réussi en raison des risques présents, provoqués notamment par les conditions environnementales, l'état de la mer et l'intégrité structurale du bateau.

Au cours de cette période, les équipages des navires à proximité ne pouvaient pas voir le capitaine et celui-ci ne répondait pas aux appels. En plus du *Miss Lexi*, du *Melissa and Papa II* et du *Bickerton*, les ressources de SAR comprenaient 3 navires de la CGC, une embarcation rapide de sauvetage du ministère des Pêches et des Océans, un hélicoptère de SAR CH149 des FAC/de l'ARC, un aéronef de SAR CC130 des FAC/de l'ARC, un aéronef de surveillance de Provincial Airlines Ltd et un aéronef de surveillance de Transports Canada / Pêches et Océans Canada. Une équipe de plongeurs de la GRC a aussi répondu à l'appel, mais parce qu'on a jugé que le bateau n'était pas assez stable ni sécuritaire pour y monter à bord et effectuer une fouille à ce moment, on a dû mettre fin aux activités de l'équipe avant qu'elle n'atteigne le bateau.

³ À ce moment, les 3 membres d'équipage rescapés se trouvaient à bord du *Miss Lexi*. Le capitaine avait choisi de demeurer à bord du *Fisherman's Provider II*.

Le personnel de SAR n'est pas légalement autorisé à retirer un membre d'équipage d'un bateau sans son consentement. Même si le chef de district de la GRC était légalement en droit de retirer le capitaine du bateau de pêche⁴, il n'avait d'équipe de plongeurs ni de personnel formé et expérimenté pour monter à bord du bateau dans ces conditions.

Le 8 février, on a réduit les activités de SAR et la GRC locale a commencé à traiter la situation comme un cas de personne disparue.

Le 9 février, les membres d'équipage du bateau de pêche local *Old Sock* se sont approchés du *Fisherman's Provider II* avec un skiff. Deux membres sont montés à bord du bateau échoué. Ils ont déclaré avoir vu le corps du capitaine dans le rouf avant, mais ils n'ont pas pu le récupérer à cause de l'état de la mer. Une seconde tentative a été réalisée peu de temps après, et le corps du capitaine a été ramené à Canso.

Conditions environnementales

Le 6 février à 19 h, les vents soufflaient à 3,8 nœuds du sud-ouest.

Le 7 février à 1 h, il a commencé à neiger. À 7 h, les vents soufflaient à 12 nœuds du nord-nord-ouest. À 21 h, les vents soufflaient à 19 nœuds de l'est-sud-est. Selon les prévisions, on prévoyait des vagues de 2 à 3 m sur la mer aux environs de minuit. À 11 h 30 il ne neigeait plus.

Le 8 février à 5 h, le ciel était couvert et il pleuvait. À 8 h, les vents soufflaient à 30 à 40 nœuds du sud-ouest. Les vagues atteignaient 2 à 3 m de hauteur. À 12 h il ne pleuvait plus.

Le 9 février à 4 h, les vents soufflaient à 10 nœuds du nord-ouest, et les vagues atteignaient 1 m de hauteur⁵.

Cause du décès et rapport de toxicologie

L'autopsie n'a révélé aucune maladie physique et a établi la noyade et l'hypothermie comme causes du décès. L'hémogramme a révélé un taux d'alcoolémie élevé (0,193 %) ⁶, mais l'alcoolémie exacte dans le sang ⁷ du capitaine avant ou après l'échouement n'a pas pu être établie.

Pilotage d'un navire

Le pilote d'un navire doit analyser les données qu'il a en main pour prendre des décisions et des mesures éclairées. Les cartes des ports indiquent les chenaux privilégiés pour le passage sécuritaire des navires en fonction de leur tirant d'eau, et les zones dangereuses (p. ex., profondeur insuffisante de l'eau). Les chenaux privilégiés sont indiqués par des bouées et des marqueurs de distance à signaux lumineux et sont affichés sur l'équipement de navigation du navire. Pour manœuvrer un navire en toute sécurité dans un chenal, il faut utiliser des repères visuels, des instruments et des

⁴ Gouvernement de la Nouvelle-Écosse, SNS 2005, c. 42, *Involuntary Psychiatric Treatment Act*, Section 14 (dernière modification le 1^{er} avril 2014).

⁵ Information sur les conditions environnementales obtenue des données climatiques historiques d'Environnement et Changement climatique Canada, http://climate.weather.gc.ca/index_f.html (dernière consultation le 11 décembre 2018).

⁶ On détermine le taux d'alcoolémie dans le sang en grammes d'alcool par décilitre de sang.

⁷ Le taux d'alcoolémie dans le sang peut varier à cause de la décomposition et de la dégradation des échantillons biologiques.

cartes afin de cerner et d'éviter les dangers pour la navigation. Le pilote doit en tout temps connaître la position de son navire par rapport aux zones dangereuses.

Au moment de l'événement, les chenaux du port de Canso étaient indiqués sur la carte utilisée par le capitaine du *Fisherman's Provider II* par des aides à la navigation (bouées et marqueurs de distance à signaux lumineux)⁸. L'équipement de navigation du bateau (traceur de cartes électronique et radar) fonctionnait.

Au cours de l'événement à l'étude, le bateau a dévié de l'itinéraire privilégié à sa sortie du port. Il a traversé le port de façon erratique avant de s'échouer.

Affaiblissement des facultés

L'affaiblissement des facultés par l'alcool peut nuire aux actions et aux comportements d'une personne. Le gravité de l'affaiblissement des facultés correspond au taux d'alcoolémie présent dans le système sanguin⁹. Un taux d'alcoolémie élevé dans le sang peut compromettre l'humeur, le jugement et les réponses comportementales aux situations émotives¹⁰.

Messages de sécurité

- Manœuvrer à l'extérieur des chenaux privilégiés peut mener à des accidents ou à des blessures.
- L'affaiblissement des facultés par l'alcool peut nuire aux actions et aux comportements d'une personne.

Le présent rapport conclut l'enquête du Bureau de la sécurité des transports du Canada sur cet événement. Le Bureau a autorisé la publication de ce rapport le 16 janvier 2019. Il a été officiellement publié le 25 janvier 2019.

⁸ En navigation maritime, les feux d'alignement permettent d'établir visuellement l'alignement vertical de 2 balises lumineuses, et de déterminer le centre du chenal.

⁹ Ministère des Transports de l'Alberta, *Levels of Impairment*, <http://www.transportation.alberta.ca/content/doctype4789/production/impairmentlevels.pdf> (dernière consultation le 11 décembre 2018).

¹⁰ J. J. Curtin, C. J. Patrick, A. R. Lang, J. T. Cacioppo et N. Birbaumer, « Alcohol Affects Emotion Through Cognition », *Psychological Science*, vol. 12, n° 6 (novembre 2001), p. 529-530.

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4^e étage
Gatineau QC K1A 1K8
819-994-3741
1-800-387-3557
www.bst.gc.ca
communications@bst.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2019

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M18A0002

No de cat. TU3-12/18-0002F-PDF
ISBN 978-0-660-28987-8

Le présent rapport se trouve sur le site Web
du Bureau de la sécurité des transports du Canada
à l'adresse www.bst.gc.ca

This report is also available in English.