

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR UN ACCIDENT MARITIME

ÉCHOUEMENT

DE L'EMBARCATION D'EXCURSION POUR
L'OBSERVATION DES BALEINES « SHARP POINT »
SHELTER INLET, ÎLE FLORES (COLOMBIE-BRITANNIQUE)
LE 8 AOÛT 1996

RAPPORT NUMÉRO M96W0183

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 un accident maritime

Échouement de l'embarcation d'excursion
pour l'observation des baleines « SHARP POINT »
Shelter Inlet, île Flores (Colombie-Britannique)
le 8 août 1996

Rapport numéro M96W0183

Résumé

Le petit bateau « SHARP POINT », qui était en route afin de prendre des passagers pour une excursion d'observation des baleines, s'est échoué vers 16 h à sa pleine vitesse de croisière sur la rive nord de l'île Flores dans Shelter Inlet (Colombie-Britannique) parce que le conducteur se serait endormi. L'échouement a causé des avaries considérables et provoqué le voilage de tout l'avant du bateau. Le conducteur a été recueilli par un autre bateau d'observation des baleines qui se trouvait à proximité. Il souffrait de lésions multiples à la tête et il a été transporté par avion, dans le cadre d'une évacuation médicale, à l'hôpital de Tofino (Colombie-Britannique) où on a stabilisé son état avant de le transférer à un hôpital de Victoria (Colombie-Britannique).

This report is also available in English.

¹ Toutes les heures sont exprimées selon l'HAP (UTC moins 7 heures).

Autres renseignements de base

Fiche technique du navire

Nom	« SHARP POINT »
Port d'immatriculation	Non immatriculé
Pavillon	Canada
Numéro officiel	S.O.
Type	Vedette de croisière
Jauge brute	Moins de 5 tonneaux
Équipage	1
Longueur	9 m
Construction	1996, Port Alberni (C.-B.)
Propulsion	Deux hélices
Puissance	Un seul moteur Volvo de 228 HP
Propriétaire	Jamie's Whaling Station, Tofino (C.-B.)

Le « SHARP POINT » est une petite vedette de croisière en aluminium soudé, de construction classique, à coque en « V » et arrière à tableau. La cabine d'aluminium, où on retrouve la barre et des sièges pour 12 passagers, s'étend jusqu'à l'avant du bateau.

La roue et le siège du timonier se trouvent à l'extrémité tribord avant de la cabine. Celle-ci a une main courante à l'arrière ainsi que sur son toit renforcé, de manière à assurer une plus grande sécurité aux passagers qui regardent les baleines.

Le « SHARP POINT » est propulsé par un moteur diesel turbocompressé entraînant deux arbres et deux hélices en acier inoxydable. Le bateau a une vitesse de croisière d'environ 30 noeuds.

Construit en 1996, le bateau n'avait que 310 heures de fonctionnement au moment de l'accident. Le chantier maritime avait déjà construit des bateaux semblables pour d'autres clients.

Le propriétaire n'avait pas immatriculé le « SHARP POINT », même si la loi exigeait que celui-ci le soit avant d'être mis en service. Jaugeant moins de 5 tonneaux et ne transportant pas plus de 12 passagers, le bateau n'était pas assujéti à des inspections réglementaires comme navire à passagers.

Le conducteur n'est pas breveté et il n'était pas tenu de l'être pour exploiter le « SHARP POINT ». Il n'avait pas d'expérience dans la conduite de bateaux comme le « SHARP POINT », mais il avait piloté des zodiacs rapides dans l'industrie de l'observation des baleines.

Des excursions d'observation des baleines sont organisées de jour pendant tout l'été à partir de Tofino. Les passagers débarquent à Hot Springs Cove, une trentaine de milles de Tofino, pour admirer les sources d'eau thermale avant le retour. La journée de travail normale du conducteur du « SHARP POINT » était de huit à dix heures, mais elle pouvait se prolonger certains jours jusqu'à onze heures et demie. Le conducteur travaillait cinq

jours par semaine, du lundi au vendredi. Il avait un remplaçant qui travaillait selon le même horaire la fin de semaine.

Le conducteur, qui était en congé le soir précédent, avait commencé le travail à 8 h le vendredi 8 août 1996. Il avait fait un voyage aller et débarqué ses passagers à Hot Springs Cove.

Comme d'habitude lorsqu'il y avait plus de passagers qu'il ne pouvait en transporter au cours d'un seul voyage, le conducteur avait fait un second voyage le matin pour amener un autre groupe de passagers à Hot Springs Cove. Chaque aller-retour de Tofino prenait de deux heures et demie à trois heures. Le conducteur prenait sa pause-repas quand il le pouvait, entre un aller et un retour. Il avait l'habitude de manger en travaillant.

L'après-midi, le conducteur avait ramené un premier groupe de passagers de Hot Springs Cove à Tofino et il en était à son second trajet d'aller à Tofino pour prendre le second groupe de passagers à Hot Springs Cove.

La journée était calme, ensoleillée et chaude.

Vers 16 h, alors que le bateau faisait route dans Shelter Inlet à sa vitesse de croisière (environ 30 noeuds), il a heurté l'extrémité nord de l'île Flores. L'avant du bateau a été complètement enfoncé et le conducteur, qui était assis à la barre, a subi des blessures graves.

Le conducteur n'a aucun souvenir des événements qui ont précédé son échouement à grande vitesse.

Comme il en avait l'habitude quand il n'avait pas de passagers, le conducteur avait emprunté le passage intérieur, à l'est de l'île Flores. Le passage océanique à l'ouest de l'île Flores, plus difficile et plus lent, est réservé aux voyages de retour chargés à Tofino. Pendant ces trajets, les passagers peuvent observer les baleines. Les eaux sont plus calmes dans le passage intérieur, qui est cependant semé d'embûches pour une embarcation rapide parce qu'il est tortueux, parsemé de récifs et d'îlots, et que le trajet est plus long.

Deux bateaux d'autres sociétés qui sont exploités sur la même route ont aperçu le « SHARP POINT » échoué sur l'île Flores vers 16 h 30, le moteur tournant toujours à plein régime. Ils se sont approchés et ont trouvé le conducteur semi-conscient, blessé au visage et à la tête.

Ils ont diffusé un appel Mayday sur la voie 16 du radiotéléphone très haute fréquence (VHF). L'appel a été capté par le centre des opérations des Services de communications et de trafic maritimes d'Amphitrite Point (Colombie-Britannique). L'unité de recherche et de sauvetage de la Garde côtière canadienne de Tofino a organisé une évacuation médicale par aéronef privé en moins de une heure.

La victime a d'abord été transportée à l'hôpital de Tofino où son état a été stabilisé avant d'être transférée par avion à un hôpital de Victoria où elle a subi d'autres opérations chirurgicales, surtout à la tête et au visage.

Analyse

Comme les propriétaires de bateaux d'excursion veulent profiter au maximum de la manne touristique pendant la saison d'observation des baleines, ils exploitent leurs embarcations de l'aube au crépuscule. Il s'agit là d'un horaire très exigeant pour l'unique conducteur, qui risque de succomber à la fatigue et à la monotonie du trajet.

Le conducteur travaillait depuis huit heures lorsque l'accident s'est produit. Il n'a aucun souvenir des moments qui ont précédé le heurt violent contre la plage, mais tout indique qu'il se serait endormi.

La majorité des petits bâtiments exploités pour l'observation des baleines ne sont pas inspectés et sont conduits par des personnes non brevetées. Une campagne d'information et de publicité permettrait de sensibiliser les exploitants aux causes de la fatigue ainsi que de la perte de vigilance, et permettrait de réduire le nombre de conducteurs qui s'endorment à leur poste.

Dans certains secteurs de l'industrie maritime, le « quart à une seule personne » est en train de devenir la norme. Le bruit, l'ennui, la solitude et les longues heures de travail expliquent que le manque de vigilance et la fatigue soient constatés plus souvent chez ces personnes que chez celles qui assurent des quarts traditionnels. On cherche activement des solutions techniques à ce problème un peu partout dans le monde.

Faits établis

1. Le « SHARP POINT » a été lourdement endommagé parce qu'il s'est échoué à haute vitesse sur l'île Flores, et son conducteur a subi de graves blessures.
2. Le « SHARP POINT » en était à sa première année d'exploitation. Il aurait dû être immatriculé, mais il ne l'était pas.
3. Le conducteur du « SHARP POINT » n'était pas breveté et n'avait pas d'expérience dans la conduite de ce genre d'embarcation. De plus, ni brevet ni expérience ne sont exigés pour conduire ce type de bateau.
4. Le conducteur ne se rappelle pas les événements qui ont précédé l'accident.
5. L'information dont nous disposons indique que la victime s'est probablement endormie à la barre.

Causes et facteurs contributifs

Le « SHARP POINT » s'est échoué sur l'île Flores parce que le conducteur, qui était seul à bord, se serait apparemment endormi à la barre. Une longue et chaude journée de travail par temps calme, et l'ennui, ont contribué à l'accident.

Mesures prises

Le propriétaire a indiqué qu'il avait remplacé le « SHARP POINT » par un bateau dûment immatriculé. De plus, pour réduire les risques liés à la fatigue des conducteurs de ses bateaux, il aurait réduit la semaine de travail de chaque conducteur à trois jours, les conducteurs seraient relevés pour le dernier voyage de la journée, au besoin, et on procéderait toutes les 20 minutes à des vérifications par radio depuis les bureaux du propriétaire.

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 28 janvier 1998 par le Bureau qui est composé du président, Benoît Bouchard et des membres, Maurice Harquail, Charles Simpson et W.A. Tadros.