



## Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M20A0003

### INCENDIE

Navire de pêche *Newfoundland Lynx*

90 milles marins au nord-est de St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador)

29 janvier 2020

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet événement dans le but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales. **Le présent rapport n'est pas créé pour être utilisé dans le contexte d'une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre.** Reportez-vous aux Conditions d'utilisation à la fin du rapport.

### Description du navire

Le *Newfoundland Lynx* (numéro OMI [Organisation maritime internationale] 9158202, figure 1), exploité par Ocean Choice International, est un chalutier arrière à une seule hélice d'une jauge brute de 2409, construit en 2003 pour la pêche à la crevette sur la côte est du Canada. Le navire en acier soudé est équipé pour la transformation et l'entreposage des crevettes, ayant des congélateurs à bord. La passerelle et les quartiers de l'équipage sont à l'avant, l'usine de transformation des crevettes est sur le pont 01 et la salle des machines est à l'arrière. La passerelle est équipée d'un radiotéléphone à très haute fréquence, d'un téléphone satellite et d'un panneau de commande pour le système de sonorisation du navire. La construction originale du navire comprenait un sauna et une salle de bronzage sur le pont 03.

Au moment de l'événement, le *Newfoundland Lynx* était certifié et équipé conformément à la réglementation en vigueur. Le navire était équipé de 3 appareils de protection respiratoire autonome (APRA); chaque appareil comprenait une bouteille d'air de recharge. Il y avait 1 APRA sur la passerelle et 2 APRA sur le pont de chalutage.

Figure 1. Le *Newfoundland Lynx* (Source : BST)



L'organisme reconnu du navire<sup>1</sup>, DNV-GL, avait inspecté le navire pour la dernière fois au nom de Transports Canada (TC) le 30 août 2019. Deux documents sur l'effectif minimal de sécurité délivrés par TC se trouvaient à bord et permettaient l'exploitation du navire avec un équipage variable en fonction du voyage. L'équipage du navire était conforme à la réglementation en vigueur.

### Déroulement du voyage

Le 23 janvier 2020, à 22 h<sup>2</sup>, le *Newfoundland Lynx* a quitté Harbour Grace (Terre-Neuve-et-Labrador) avec 29 personnes à bord<sup>3</sup>, pour pêcher la crevette.

Dans l'après-midi du 29 janvier, alors que le navire se trouvait à environ 90 milles marins au nord-est de St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador) (figure 2), le second officier et le premier officier de pont étaient sur la passerelle et le chalut était sorti. Le premier officier de pont était l'officier de quart et se trouvait à la barre du navire. Certains membres d'équipage travaillaient à l'usine de transformation des crevettes; d'autres étaient en service, mais faisaient une pause dans le réfectoire. Les membres d'équipage qui n'étaient pas en service se trouvaient dans leurs cabines.

Figure 2. Lieu de l'événement (Source : Google Earth, avec annotation du BST)



Vers 15 h 15, le maître d'équipage, qui était dans sa cabine à côté de la salle de bronzage et du sauna du navire (figure 3), s'est réveillé en raison de l'odeur de la fumée et est sorti de sa cabine pour en trouver la source. Des flammes étaient visibles par la fenêtre de la porte fermée du sauna et de la fumée s'échappait entre le haut de la porte et le cadre de porte. Le maître d'équipage s'est rendu au réfectoire et a alerté d'autres membres d'équipage à propos de l'incendie. Un membre d'équipage a immédiatement saisi un extincteur et s'est rendu au sauna en compagnie du maître d'équipage, tandis qu'un autre membre d'équipage s'est rendu sur la passerelle.

<sup>1</sup> « Un organisme reconnu est une société de classification qui a un accord d'autorisation avec Transports Canada afin d'inspecter et de certifier des bâtiments. » (Source : Transports Canada, Inspection et certification des bâtiments de 24 mètres et plus, à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/inspection-certification-batiments-24-metres-plus> [dernière consultation le 27 octobre 2020]).

<sup>2</sup> Les heures sont exprimées en heure normale de Terre-Neuve (temps universel coordonné moins 3,5 heures).

<sup>3</sup> 28 membres d'équipage et 1 observateur des pêches.

Lorsque le maître d'équipage a ouvert la porte du sauna, le membre d'équipage qui l'accompagnait a vidé l'extincteur sur les flammes. Le maître d'équipage a ensuite fermé la porte du sauna et s'est rendu au poste de rassemblement, situé au-dessus du pont de chalutage, sur le pont 03 (figure 4), en compagnie du membre d'équipage.

Pendant ce temps, l'autre membre d'équipage, une fois sur la passerelle, a informé le premier officier de pont de l'incendie. Vers 15 h 17, le premier officier de pont a déclenché l'alarme d'incendie et a annoncé, au moyen du système de sonorisation du navire, qu'il y avait un incendie à bord et qu'il ne s'agissait pas d'un exercice. Le premier officier de pont a demandé au membre d'équipage de dénombrer les personnes présentes au poste de rassemblement. Le capitaine, qui était dans sa cabine, s'est rendu sur la passerelle et a pris la barre du navire.

Figure 3. Plan d'ensemble du pont 03 du *Newfoundland Lynx*, indiquant l'emplacement du poste de rassemblement, de la lingerie, de la buanderie, de l'écouille avant, de la cabine du maître d'équipage, du vestiaire, de la salle de bronzage et du sauna (Source : ShipCon ApS, avec annotations du BST)

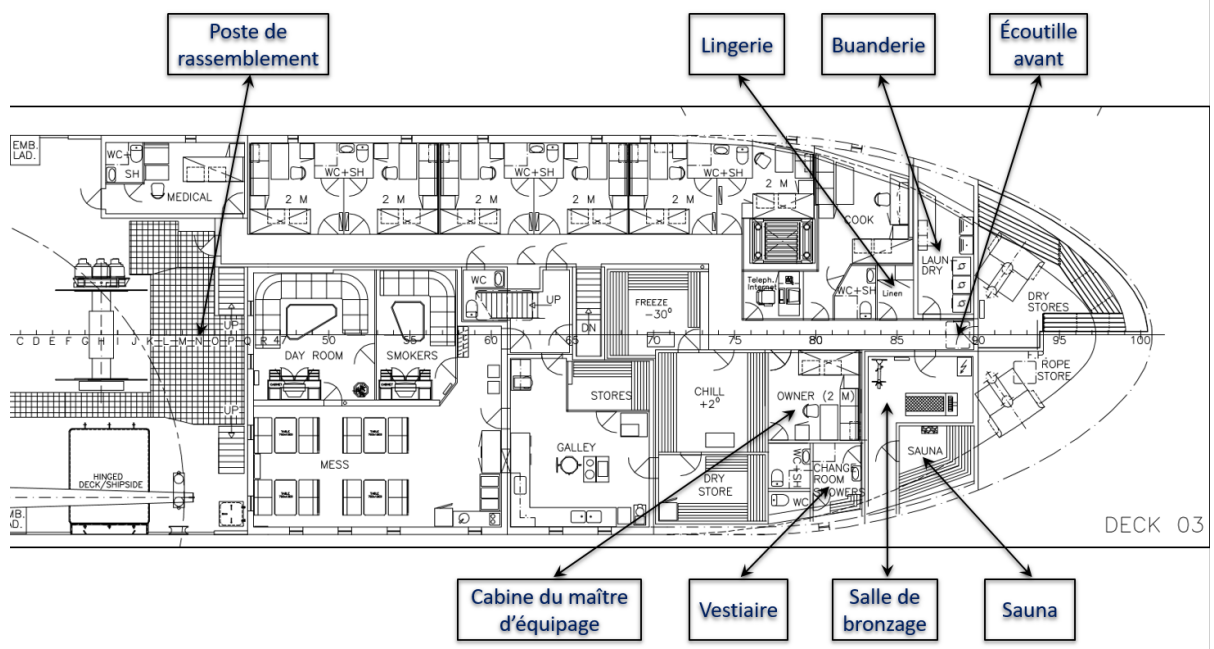
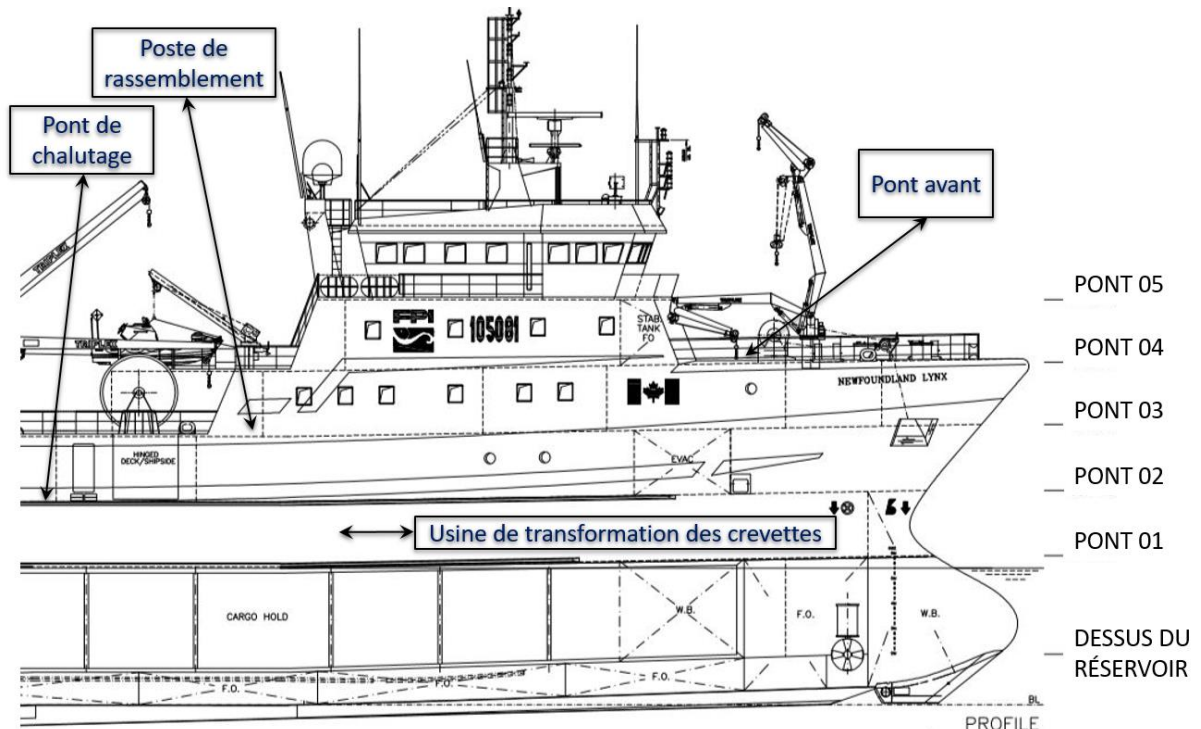


Figure 4. Plan d'ensemble du *Newfoundland Lynx* de profil, indiquant l'emplacement du pont de chalutage, du poste de rassemblement, du pont avant et de l'usine de transformation des crevettes (Source : ShipCon ApS, avec annotations du BST)



Lorsque l'alarme d'incendie a retenti, certains membres d'équipage se sont réunis au poste de rassemblement avec leur gilet de sauvetage, puis ont commencé à préparer les boyaux d'incendie du navire au poste de rassemblement et à l'aileron de passerelle bâbord. D'autres membres d'équipage se sont rassemblés avec leur gilet de sauvetage et ont attendu les directives du premier officier de pont. Le premier officier de pont, qui était l'officier responsable de l'intervention en cas d'incendie, est resté sur la passerelle. À ce moment, l'observateur des pêches était absent.

Le second officier avait enfilé un APRA, qui était rangé dans un casier sur la passerelle, et s'était rendu sur le pont 03 pour effectuer une vérification des cabines. Après avoir confirmé que le pont 03 avait été évacué, le second officier est retourné sur la passerelle, a revêtu une tenue d'intervention, a échangé la bouteille d'air sur son APRA et a quitté la passerelle pour se rendre sur le pont avant.

Quand l'alarme incendie a retenti, le chef mécanicien, le deuxième mécanicien et le préposé à l'entretien travaillaient dans l'usine de transformation des crevettes. Le chef mécanicien a envoyé le deuxième mécanicien et le préposé à l'entretien au poste de rassemblement, puis s'est rendu à la salle de contrôle des machines, où il a rencontré l'observateur des pêches. Il a envoyé l'observateur des pêches au poste de rassemblement, puis a appelé la passerelle et s'est entretenu avec le premier officier de pont. Environ 10 minutes après le déclenchement de l'alarme d'incendie, on a pu confirmer la présence de tout le monde à bord. Le troisième mécanicien est arrivé dans la salle de commande des machines pour aider le chef mécanicien; ils ont démarré les pompes d'incendie et isolé les circuits électriques jusqu'au pont 03.

Après le rassemblement, et conformément au rôle d'appel, le deuxième mécanicien s'est rendu au magasin de pont situé sur le pont de chalutage pour récupérer une tenue d'intervention et un APRA.

Il les a tous deux enfilés et il s'est rendu sur le pont avant. Pendant ce temps, le maître d'équipage et plusieurs membres d'équipage sont allés préparer les boyaux d'incendie sur le pont avant. L'un des membres d'équipage a fermé les événements du pont avant et a commencé à enlever la neige et la glace de l'écouille avant pour pouvoir accéder aux quartiers.

Lorsqu'il a entendu l'alarme, le directeur de l'usine s'est rendu sur la passerelle où le second officier l'a informé de la situation. Le directeur de l'usine s'est rendu au magasin de chalut situé sur le pont de chalutage pour récupérer une tenue d'intervention et un APRA. En route, il a rencontré un autre membre d'équipage, qui l'a accompagné. Le membre d'équipage et le directeur de l'usine ont récupéré l'équipement et l'ont apporté au poste de rassemblement. Le directeur de l'usine a eu de la difficulté à enfiler la tenue d'intervention et l'APRA, car les bottes ne lui allaient pas, les bretelles se sont rompues et la visière du casque était fissurée. Une fois les boyaux d'incendie prêts, il s'est dirigé vers le pont avant.

Une fois le directeur de l'usine sur le pont avant, ni lui ni les membres d'équipage n'avaient reçu des directives sur la façon de combattre l'incendie. Il a pris l'initiative de se rendre seul sur le pont 03, avec un boyau d'incendie et sans ligne de sécurité, car la ligne s'était rompue. Un autre membre d'équipage est resté sur le pont pour l'aider avec le boyau d'incendie et pour ouvrir l'écouille avant.

La fumée épaisse a réduit la visibilité du directeur de l'usine alors qu'il descendait l'échelle pour se rendre sur le pont 03. Lorsqu'il est entré dans la salle de bronzage, il a trébuché et est tombé sur des boîtes qui y étaient entreposées. Lorsqu'il s'est relevé, il a utilisé le boyau d'incendie pour arroser le sauna, la salle de bronzage et le vestiaire adjacent. Avant de revenir sur le pont avant, il a tenté de fermer la porte du sauna, mais n'y est pas parvenu, et a donc laissé la porte ouverte. En sortant de la salle de bronzage, il a arrosé la buanderie.

Une fois le second officier sur le pont avant, il est descendu par l'écouille avec un boyau d'incendie préparé et une ligne de sécurité improvisée. Pendant qu'il descendait l'échelle, sa visibilité était nulle à travers la fumée dense, et il a barré par inadvertance le chemin du directeur de l'usine, qui remontait l'échelle. L'alarme de basse pression de l'APRA du directeur de l'usine retentissait<sup>4</sup>.

Lorsque le second officier et le directeur de l'usine ont émergé de l'écouille avant, ils ont discuté de la situation avec le deuxième mécanicien. Pendant ce temps, les membres d'équipage qui s'étaient rassemblés et qui ne combattaient pas activement l'incendie ont cherché refuge dans le magasin de maître d'équipage situé sur le pont de chalutage. Le chef mécanicien s'est rendu sur le pont 03, sans APRA, pour inspecter les lieux au moyen d'une caméra thermique à la recherche de points chauds.

On a décidé que deux équipes continueraient de combattre l'incendie : le second officier et un autre membre d'équipage se rendraient sur le pont 03 par la porte près du poste de rassemblement, tandis que le directeur de l'usine et le deuxième mécanicien y retourneraient par l'écouille avant. Le directeur de l'usine a changé la bouteille d'air sur son APRA avant de passer par l'écouille avant. Il était équipé d'un boyau d'incendie, d'une lampe de poche, d'une radio portative ultra-haute fréquence et d'une ligne de sécurité improvisée. Il est descendu sur le pont 03 avec l'aide du deuxième mécanicien, qui est resté sur le pont.

Pendant ce temps, le second officier et le membre d'équipage qui l'accompagnait se sont rendus sur le pont 03 avec un boyau d'incendie. Le membre d'équipage qui l'accompagnait portait un masque

---

<sup>4</sup> Une alarme de basse pression d'air de l'APRA se déclenche généralement lorsque la bouteille d'air atteint une capacité de 25 % à 33 %, ce qui équivaut à une réserve d'air de 10 minutes.

antipoussières, car il ne disposait d'aucun équipement de protection contre les incendies ni d'APRA. En quelques minutes, l'alarme de basse pression s'est mise à retentir sur l'APRA du second officier. Les deux membres d'équipage sont retournés au poste de rassemblement et le second officier a également enfilé un masque antipoussières, car il n'y avait pas de bouteilles d'air de recharge à bord. Ensuite, le second officier et le membre d'équipage sont retournés sur le pont 03 avec un boyau d'incendie.

Le second officier et le membre d'équipage qui l'accompagnait pouvaient voir le directeur de l'usine devant la porte de la salle de bronzage, mais ils n'ont pas pu aller plus loin, parce que le boyau d'incendie n'était pas assez long pour atteindre la porte du sauna. Ils ont arrosé l'entrée de la salle de bronzage pendant que le directeur de l'usine arrosait la salle de bronzage et la porte du sauna. La salle de bronzage était remplie de fumée, mais on ne voyait aucune flamme. Des carreaux de plafond endommagés pendaient devant la porte du sauna, ce qui empêchait le directeur de l'usine de fermer la porte en sortant de la salle de bronzage. Ce dernier a continué d'arroser le sauna, la salle de bronzage et la buanderie alors qu'il retournait vers l'écouille avant. Pendant qu'il remontait l'échelle, l'alarme de basse pression a encore une fois retenti sur son APRA.

À 15 h 49, alors que la lutte contre l'incendie se poursuivait, le capitaine a appelé la Garde côtière canadienne (GCC) sur le téléphone satellite pour l'informer de la situation.

Le Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) Halifax a pris l'appel et a relayé le signal de détresse Mayday. Plusieurs navires présents dans les environs ont répondu à l'appel pour offrir de l'aide. De plus, le JRCC Halifax a envoyé un aéronef Hercules, un hélicoptère Cormorant, et les navires *Terry Fox* et *Henry Larsen* de la GCC d'effectuer des opérations de recherche et de sauvetage. Le navire de pêche *Sivuliq*, qui se trouvait à proximité, s'est dirigé vers la position du *Newfoundland Lynx*.

Vers 16 h 30, une fois les 3 membres d'équipage sortis de la salle de bronzage, ils ont barré l'accès au pont 03 pour contenir l'incendie. On a laissé les buses des boyaux d'incendie ouvertes afin que l'eau puisse couler par-dessus bord dans le but d'empêcher le gel. Les membres d'équipage sur le pont avant ont ensuite fermé les registres coupe-feu dans les événements pour étouffer l'incendie.

Le directeur de l'usine et le deuxième mécanicien se sont rendus sur la passerelle pour discuter de la situation avec le capitaine et l'équipe de la passerelle. Il n'y avait pas de bouteilles d'air de recharge pleines pour les APRA à bord. La fumée continuait de s'échapper des écouilles ouvertes derrière la passerelle.

Tout au long de l'événement, le capitaine et l'équipe à la passerelle surveillaient la situation à partir de la passerelle. Vers 17 h 14, le chalut avait été récupéré et le navire s'est dirigé vers St. Anthony. Vers 17 h 45, la chaleur et la fumée de l'incendie s'étaient dissipées; le feu était probablement contenu dans le sauna et couvait.

Vers 19 h, le *Sivuliq* a rejoint le *Newfoundland Lynx* pour l'escorter à St. Anthony. À peu près à la même heure, l'aéronef Hercules envoyé par le JRCC Halifax a repéré le *Newfoundland Lynx* et l'hélicoptère Cormorant l'a repéré à 19 h 10. Les deux aéronefs ont surveillé la situation du navire des airs jusqu'à ce qu'on leur ordonne de se retirer à 20 h et à 22 h, respectivement.

Pendant que le capitaine communiquait avec l'hélicoptère Cormorant, le deuxième mécanicien s'est rendu sur la passerelle avec des bouteilles d'air de recharge pour les APRA; il restait une certaine pression d'air utilisable dans ces bouteilles. Le directeur de l'usine et le deuxième mécanicien se sont préparés pour une troisième entrée dans les quartiers, équipés de tenues d'intervention, d'APRA, d'un



boyau d'incendie, d'une lampe de poche et d'une radio ultra-haute fréquence. Le directeur de l'usine s'est rendu au pont avant en passant par l'écouille avant. Après qu'il ait descendu l'échelle, l'alarme de basse pression s'est déclenchée sur son APRA, mais il a continué à arroser autour de la porte de la salle de bronzage et la lingerie.

Le deuxième mécanicien est entré sur le pont 03 par la porte située près du poste de rassemblement. Quand il s'est retrouvé devant la salle de bronzage, l'alarme de basse pression a retenti sur son APRA. Il voyait le directeur de l'usine devant la porte de la salle de bronzage, mais il n'a pas pu aller plus loin, parce que le boyau d'incendie n'était pas assez long pour atteindre la porte. Le deuxième mécanicien et le directeur de l'usine sont donc retournés sur le pont de chalutage et le pont avant, respectivement.

Le 30 janvier, vers 0 h 30, le navire a accosté à St. Anthony. Le service d'incendie local est monté à bord du navire pour s'assurer que l'incendie était éteint.

### **Défaillance du système de détection d'incendie**

Le sauna à bord du *Newfoundland Lynx* était équipé d'un détecteur de chaleur réglé à 120 °C, mais cette partie du système de détection d'incendie n'a activé l'alarme d'incendie du navire à aucun moment pendant l'événement. Le premier officier de pont a plutôt dû activer manuellement l'alarme d'incendie et faire une annonce sur le système de sonorisation du navire. Le système de détection d'incendie à bord du *Newfoundland Lynx* a été testé et inspecté pour la dernière fois en septembre 2019 dans le cadre de l'enquête annuelle menée par l'organisme reconnu.

Le détecteur de chaleur du sauna a été détruit par l'incendie, et l'enquête n'a pas permis de déterminer la cause exacte de la défaillance du système de détection d'incendie.

### **Emplacement et cause probable de l'incendie**

L'incendie s'est déclaré dans le sauna situé sur le pont 03 (figure 5). Des morceaux brûlés d'un repose-pieds en bois ont été trouvés sous le radiateur électrique du sauna, ce qui indique que le repose-pieds était peut-être sur le radiateur lorsqu'on l'a allumé. Comme le radiateur a été laissé sans surveillance, la chaleur a probablement fini par enflammer le repose-pieds, ce qui a déclenché l'incendie. Les commandes du radiateur sont situées à l'extérieur du sauna, ce qui signifie que les objets laissés sur le radiateur pouvaient passer inaperçus lorsqu'on l'allumait.

Ocean Choice International n'avait pas de procédures en place concernant l'utilisation du sauna.

## Exigences réglementaires et intervention d'urgence

Pour mener une intervention d'urgence efficace lorsqu'un incendie se déclare à bord d'un navire, il est essentiel que les appareils de lutte contre les incendies soient entretenus. De plus, les équipages doivent recevoir une formation sur l'utilisation de l'équipement de lutte contre les incendies et participer à des exercices dans lesquels ils doivent utiliser cet équipement. Les exercices d'incendie effectués régulièrement, conformément à la réglementation, familiarisent

l'équipage avec les situations d'urgence qui peuvent survenir à bord. Ces exercices améliorent l'efficacité de l'équipage et constituent un moyen de vérifier l'équipement et sa fonctionnalité. En utilisant des scénarios d'urgence réalistes et en menant des évaluations après les exercices, l'équipage peut améliorer son état de préparation, sa disponibilité opérationnelle et son efficacité.

Le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*<sup>5</sup> exige que les équipages de navires de pêche d'une jauge brute supérieure à 150 mènent des exercices d'incendie au moins une fois par mois. Le Règlement énonce les faits suivants :

le capitaine d'un bâtiment veille à ce qu'un nombre suffisant d'exercices d'incendie et d'exercices de bateau de sauvetage pour l'équipage soient tenus pour s'assurer que l'ensemble de l'équipage a en tout temps le niveau de compétence et de disponibilité opérationnelle pour répondre aux situations d'urgence simulées lors de ces exercices<sup>6</sup>.

Le Règlement indique également que ces exercices doivent inclure des scénarios d'urgence variés et réalistes<sup>7</sup>, de sorte que les équipages soient préparés pour « diverses situations d'urgence qui pourraient se produire selon le type de bâtiment et sa cargaison<sup>8</sup> ». L'équipement de lutte contre les incendies, y compris l'équipement de protection individuelle, doit être inspecté pendant les exercices d'incendie<sup>9</sup> et un rôle d'appel en cas d'incendie contenant une description des tâches de chaque membre d'équipage doit être affiché sur chaque pont. Dans le cadre de l'inspection annuelle requise pour la certification des navires, les exercices doivent être observés par l'organisme de réglementation. Dans le cas du *Newfoundland Lynx*, un expert de l'organisme reconnu a observé les exercices.

Figure 5. Dommages à l'intérieur du sauna, y compris le radiateur électrique (Source : BST)



<sup>5</sup> Transports Canada, *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*, DORS/2010-83 (dernière modification le 6 décembre 2013), paragraphe 20(1) et annexe.

<sup>6</sup> Ibid., article 22 et annexe.

<sup>7</sup> Ibid., article 17.

<sup>8</sup> Ibid., article 23.

<sup>9</sup> Ibid., article 24.



L'équipage du *Newfoundland Lynx* a effectué des exercices d'incendie et d'embarcation pendant que le navire était accosté avant chaque voyage de pêche, qui pouvait durer jusqu'à 6 semaines. Même si les dossiers du navire indiquaient que l'équipage inspectait régulièrement l'équipement de lutte contre les incendies du navire, au cours de l'incident, on a trouvé de l'équipement en mauvais état et qui ne fonctionnait pas comme prévu. Un rôle d'appel en cas d'incendie (figure 6) était affiché sur chaque pont du navire, tel qu'exigé. Toutefois, dans l'événement à l'étude, tous les rôles indiqués sur le rôle d'appel n'ont pas été effectués comme ils étaient décrits.

Malgré les exigences réglementaires, les exercices d'incendie effectués à bord du navire étaient répétitifs et n'incluaient pas de scénarios d'urgence réalistes. L'équipage mettait en marche les pompes d'incendie principales et d'urgence, inspectait et pressurisait les boyaux d'incendie, puis simulait un incendie sur le pont en arrosant les panneaux de chalut avec de l'eau. L'équipage n'effectuait pas d'évaluations après les exercices. Parce que l'équipage n'effectuait pas d'exercices d'incendie comportant des scénarios d'urgence variés et réalistes régulièrement, ce ne sont pas tous les membres d'équipage qui connaissaient parfaitement les tâches à accomplir en cas d'urgence réelle, ce qui a donné lieu à une intervention non coordonnée de lutte contre l'incendie.

### Mesures de sécurité prises

À la suite de l'événement, Ocean Choice International a retiré le sauna du *Newfoundland Lynx*. L'espace a été converti en un espace de rangement et a été équipé d'un détecteur de fumée et de chaleur. Ocean Choice International a également ordonné qu'on place de l'équipement supplémentaire de lutte contre les incendies à bord.

### Messages de sécurité

Il est important que les équipages effectuent des exercices d'incendie régulièrement pour vérifier que l'équipement de lutte contre les incendies fonctionne bien et dans le but de renforcer leurs connaissances sur la façon de bien utiliser cet équipement et des tâches qui leur sont assignées en cas d'urgence. Il est également important que ces exercices comprennent des scénarios variés et réalistes afin que les équipages soient prêts à intervenir efficacement en cas d'urgence.

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 4 novembre 2020. Il a été officiellement publié le 12 novembre 2020.

Figure 6. Image du rôle d'appel en cas d'incendie affiché à bord du *Newfoundland Lynx* (Source : BST)

POSITION	FIRE MUSTER LIST
Captain Substitute – 1st Mate	In command on Bridge
1st. Mate Substitut – 2nd Mate	In charge at fire scene / Take head count
2nd. Mate Substitute-Bosun	In Charge Hose # 1 / Principal communicator
Bosun	In Charge Hose party #2
Ch. Eng. Substitute – 2nd eng.	In charge in engine room/start fire pump/communication control room/take head count of eng. crew and report to Captain.
2nd. Eng. Substitute – 3rd Eng	Self Contained Breathing Apparatus Trawl Deck
3rd. Eng.	Start Emergency Fire Pump
4th. Eng.	Self Contained Breathing Apparatus Net Store Room
Cook	Fire Extinguisher
Stewart	Fire Extinguisher
Factory Manager	Conduct Head Count and Report to First Mate / Assiat Breathing Apparatus Net Store Room

Visitez le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada ([www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca)) pour obtenir de plus amples renseignements sur le BST, ses services et ses produits. Vous y trouverez également la Liste de surveillance, qui énumère les principaux enjeux de sécurité auxquels il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire.

Dans chaque cas, le BST a constaté que les mesures prises à ce jour sont inadéquates, et que le secteur et les organismes de réglementation doivent adopter d'autres mesures concrètes pour éliminer ces risques.

## À PROPOS DE CE RAPPORT D'ENQUÊTE

Ce rapport est le résultat d'une enquête sur un événement de catégorie 4. Pour de plus amples renseignements, se référer à la Politique de classification des événements au [www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca).

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet événement dans le but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

## CONDITIONS D'UTILISATION

### Utilisation dans le cadre d'une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre

La *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* stipule que :

- 7(3) Les conclusions du Bureau ne peuvent s'interpréter comme attribuant ou déterminant les responsabilités civiles ou pénales.
- 7(4) Les conclusions du Bureau ne lient pas les parties à une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre.

Par conséquent, les enquêtes du BST et les rapports qui en découlent ne sont pas créés pour être utilisés dans le contexte d'une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre.

Avisez le BST par écrit si le présent rapport d'enquête est utilisé ou pourrait être utilisé dans le cadre d'une telle procédure.

### Reproduction non commerciale

À moins d'avis contraire, vous pouvez reproduire le présent rapport d'enquête en totalité ou en partie à des fins non commerciales, dans un format quelconque, sans frais ni autre permission, à condition :

- de faire preuve de diligence raisonnable quant à la précision du contenu reproduit;
- de préciser le titre complet du contenu reproduit, ainsi que de stipuler que le Bureau de la sécurité des transports du Canada est l'auteur;
- de préciser qu'il s'agit d'une reproduction de la version disponible au [URL où le document original se trouve].

### Reproduction commerciale

À moins d'avis contraire, il est interdit de reproduire le contenu du présent rapport d'enquête, en totalité ou en partie, à des fins de diffusion commerciale sans avoir obtenu au préalable la permission écrite du BST.

### Contenu faisant l'objet du droit d'auteur d'une tierce partie

Une partie du contenu du présent rapport d'enquête (notamment les images pour lesquelles une source autre que le BST est citée) fait l'objet du droit d'auteur d'une tierce partie et est protégé par la *Loi sur le droit d'auteur* et des ententes internationales. Pour des renseignements sur la propriété et les restrictions en matière des droits d'auteurs, veuillez communiquer avec le BST.

### Citation

Bureau de la sécurité des transports du Canada, *Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M20A0003* (publié le 12 novembre 2020).

Bureau de la sécurité des transports du Canada  
200, promenade du Portage, 4<sup>e</sup> étage  
Gatineau QC K1A 1K8  
819-994-3741; 1-800-387-3557  
[www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca)  
[communications@tsb.gc.ca](mailto:communications@tsb.gc.ca)

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2020  
Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M20A0003

N° de cat. TU3-12/20-0003F-PDF  
ISBN 978-0-660-36487-2

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](http://www.bst.gc.ca)

*This report is also available in English.*