



Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada



RAPPORT D'ENQUÊTE SUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT MARITIME M24A0269

INCENDIE ET ABANDON

Bateau de pêche *Elite Navigator*

130 milles marins à l'est-nord-est de l'île Fogo (Terre-Neuve-et-Labrador)

17 juillet 2024

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

L'*Elite Navigator* (numéro matricule auprès de Transports Canada 823767) était un bateau de pêche construit en 2000 (figure 1). Il avait une longueur hors tout de 16,74 m et une jauge brute de 69,77. Le bateau a été construit principalement pour la pêche au crabe, mais a ensuite été adapté pour pêcher le turbot à l'aide de filets maillants. Au moment de l'événement, le bateau était certifié par Transports Canada (TC) pour être exploité jusqu'à 200 milles marins (NM) de la côte entre le 1^{er} avril et le 30 novembre.

Figure 1. L'Elite Navigator (Source : tierce partie, avec permission)



La coque du bateau était faite de fibre de verre moulée. La superstructure était de conception étagée : le rouf était situé à l'avant du milieu du bateau, et la timonerie était surélevée au-dessus du pont de gaillard d'avant. La superstructure était construite en bois couvert de fibre de verre moulée. La zone située sous le pont principal était divisée en 4 compartiments (de l'avant vers l'arrière) : le gaillard d'avant, la salle des machines, la cale à poisson et la cambuse. L'espace qui contenait les tuyaux d'échappement de la salle des machines traversait la partie arrière du rouf.

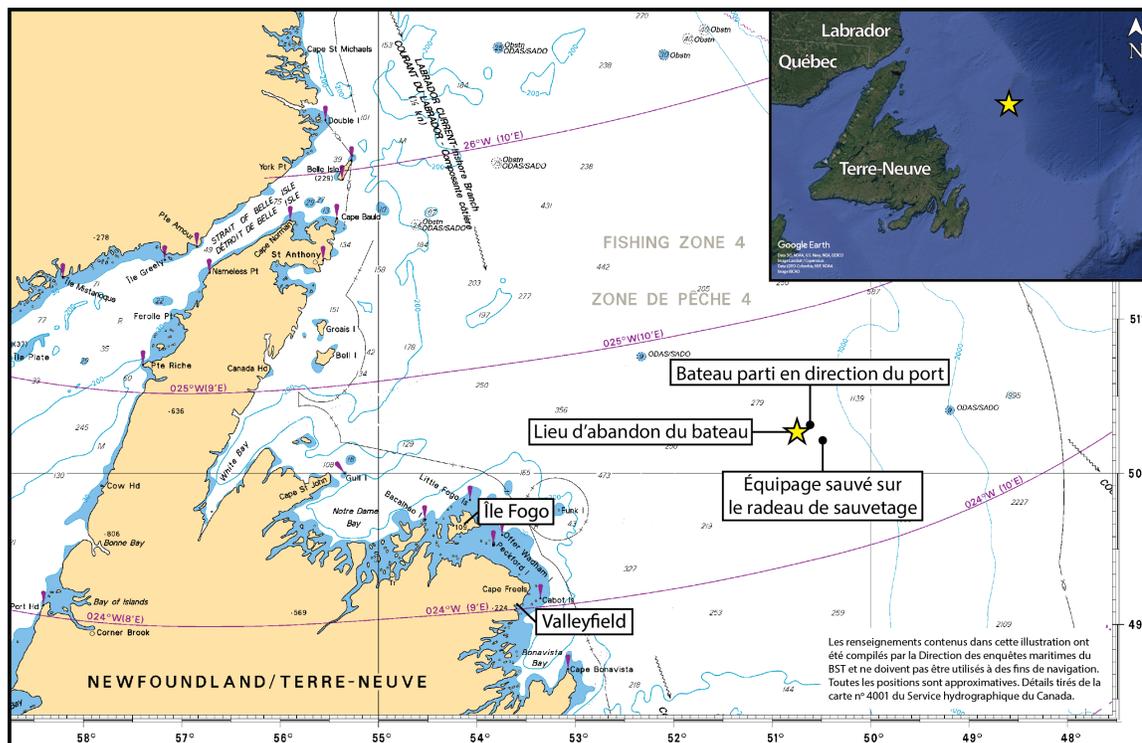
Le bateau transportait 7 gilets de sauvetage et 7 combinaisons d'immersion; certains étaient rangés dans le gaillard d'avant et d'autres, dans un casier de la timonerie. Le bateau disposait aussi de 2 radeaux de sauvetage gonflables pouvant chacun accueillir 8 personnes, qui étaient rangés dans des berceaux sur le dessus de la timonerie. Les radeaux de sauvetage étaient équipés de largueurs hydrostatiques et étaient attachés au bateau par des bosses. Les 2 radeaux étaient équipés de pagaies ainsi que d'un sac de survie contenant de l'eau, des biscuits au sucre, des fusées éclairantes, des moyens de protection thermique, une éponge et une écope.

Déroulement du voyage

Le 8 juillet 2024, l'Elite Navigator, avec le capitaine et 6 membres d'équipage à bord, a quitté Valleyfield (Terre-Neuve-et-Labrador) pour pêcher le turbot. Au 17 juillet, le bateau a atteint son

quota. Vers 18 h 30¹, le capitaine a utilisé un appareil de messagerie par satellite² pour informer le propriétaire qu'ils étaient en route vers le port pour décharger leurs prises et que leur heure d'arrivée estimée était 14 h 30 le 18 juillet. À ce moment-là, le bateau se trouvait à environ 137 NM à l'est-nord-est de l'île Fogo (figure 2).

Figure 2. Lieu de l'événement (Source : BST)



Vers 19 h 30, une alarme a sonné dans la timonerie. Le capitaine a vérifié le tableau d'alarme et a déterminé que l'alarme provenait d'un détecteur de fumée de la salle des machines. Le capitaine a regardé la caméra vidéo qui surveillait la salle des machines, mais il n'y avait pas de fumée visible. Le capitaine s'est ensuite rendu à l'une des écoutilles d'accès à la salle des machines dans le rouf et a descendu quelques marches de l'échelle menant vers la salle des machines afin de vérifier s'il y avait de la fumée. Une légère fumée était maintenant visible. Peu après, un membre d'équipage qui se trouvait dans le rouf a crié qu'il y avait un incendie dans l'espace qui contenait les tuyaux d'échappement (figure 3).

¹ Les heures sont exprimées en heure avancée de Terre-Neuve (temps universel coordonné moins 2,5 heures).

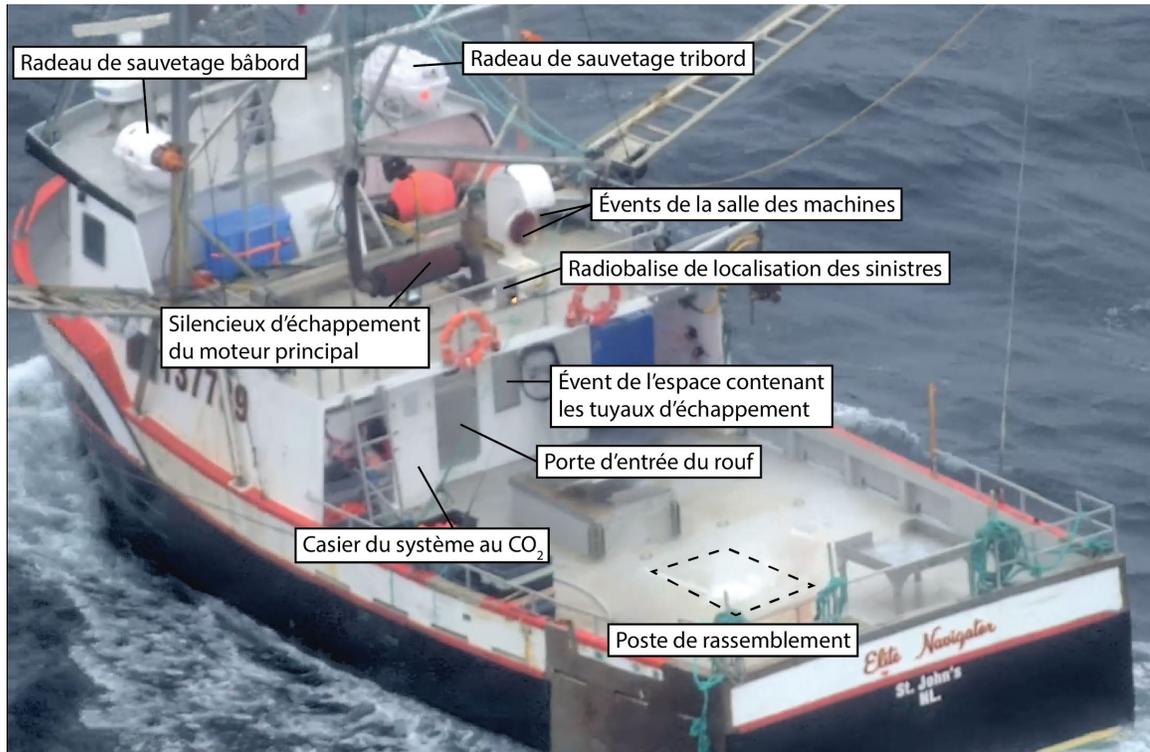
² Les appareils de messagerie par satellite sont de petits appareils portables qui permettent généralement la messagerie textuelle bidirectionnelle et le suivi des itinéraires. Ils fonctionnent sur des réseaux de satellites commerciaux et ont une large couverture, qui peut être mondiale dans certains cas.

Figure 3. Photo de l'espace contenant les tuyaux d'échappement prise en 2020 (Source : tierce partie, avec annotations du BST)



Un autre membre d'équipage a saisi un extincteur à poudre sèche et a tenté d'éteindre l'incendie par la porte intérieure donnant accès à l'espace contenant les tuyaux d'échappement. Pendant ce temps, le capitaine est retourné à la timonerie et a coupé le moteur principal. Le capitaine et l'un des membres d'équipage sont ensuite sortis sur le pont principal et ont détaché l'évent de l'espace contenant les tuyaux d'échappement à l'arrière du rouf pour accéder à l'autre côté de l'espace (figure 4). De là, ils ont continué à tenter d'éteindre l'incendie avec un autre extincteur.

Figure 4. Vue arrière de l'*Elite Navigator* lors d'un voyage en 2022 montrant l'évent de l'espace contenant les tuyaux d'échappement ainsi que d'autres emplacements et pièces d'équipement pertinents (Source : Pêches et Océans Canada, avec annotations du BST)



Les tentatives d'extinction de l'incendie à l'aide des extincteurs ont échoué, et le capitaine a dit à l'équipage de se préparer à abandonner le bateau. Il leur a dit d'aller chercher les combinaisons d'immersion dans la timonerie et de les apporter au poste de rassemblement situé sur la partie arrière du pont principal.

Le capitaine est retourné à la timonerie et a activé le bouton d'appel sélectif numérique (ASN) du radiotéléphone à très haute fréquence (VHF) du bateau pour envoyer un signal de détresse. Il a regardé le compte à rebours du VHF-ASN et a entendu le bip indiquant que le signal de détresse avait été envoyé avec succès. Il a ensuite effectué 2 appels Mayday de vive voix sur le radiotéléphone VHF. Le capitaine est alors monté sur le dessus de la timonerie et a lancé les 2 radeaux de sauvetage à l'eau.

Pendant ce temps, un des membres d'équipage a saisi 5 combinaisons d'immersion, le plus qu'il pouvait transporter, dans la timonerie et les a apportées au poste de rassemblement. Il a enfilé une combinaison d'immersion et s'est dirigé sur le dessus de la timonerie pour gonfler le radeau de sauvetage tribord en tirant sur la bosse.

Deux des membres d'équipage se sont retrouvés piégés à l'avant alors que l'incendie se propageait, et ils ont été incapables de se rendre à l'arrière jusqu'au poste de rassemblement. Un de ces membres d'équipage a envoyé un autre appel Mayday de vive voix sur le radiotéléphone VHF. Les 2 membres d'équipage piégés ont alors essayé de récupérer des combinaisons d'immersion et des gilets de sauvetage dans la timonerie, sans toutefois y parvenir en raison de la fumée et du feu. Ils sont sortis de la timonerie pour se rendre à la proue.

Après avoir enfilé des combinaisons d'immersion, le capitaine et les 4 autres membres d'équipage ont sauté à l'eau. Les vagues atteignaient des hauteurs de 1 à 3 m, et la visibilité était mauvaise, avec des bancs de brouillard. Le capitaine et 2 membres d'équipage ont nagé jusqu'au radeau de sauvetage et sont montés à bord, tandis que 2 autres membres d'équipage (le membre d'équipage A et le membre d'équipage B) sont restés dans l'eau dans leur combinaison d'immersion. Le membre d'équipage A s'est accroché au radeau de sauvetage et a aidé à le manœuvrer en battant des pieds dans l'eau, tandis que le membre d'équipage B a nagé jusqu'à la proue, où les 2 autres membres d'équipage étaient pris sans combinaison d'immersion ni gilet de sauvetage.

Un des membres d'équipage qui se trouvaient à la proue a sauté à l'eau. Le membre d'équipage B l'a tiré jusqu'au radeau de sauvetage, et le capitaine et les membres d'équipage l'ont hissé à bord. Le membre d'équipage B a ensuite nagé jusqu'à la proue, et l'autre membre d'équipage qui se trouvait à la proue a sauté à l'eau. À l'aide de la bosse du radeau de sauvetage, le membre d'équipage B l'a amené jusqu'au radeau de sauvetage; ils sont tous deux montés à bord. Un des membres d'équipage dans le radeau de sauvetage a ensuite coupé la bosse pour détacher le radeau de sauvetage du bateau en feu. À ce moment-là, les braises provenant de l'incendie du bateau faisaient des trous dans la voilure du radeau de sauvetage.

Vers 19 h 38, le capitaine et les membres d'équipage ont commencé à manœuvrer le radeau de sauvetage pour l'éloigner du bateau en feu. Lorsque le radeau de sauvetage commençait à s'éloigner du bateau, le membre d'équipage A a été hissé à bord. Il était possible de voir l'autre radeau de sauvetage, qui n'était pas gonflé, s'éloigner de l'*Elite Navigator*. Le capitaine et les membres d'équipage ont tenté de pagayer pour le récupérer, sans toutefois parvenir à l'atteindre. Peu après, l'*Elite Navigator* et le radeau de sauvetage non gonflé ont dérivé jusqu'à ne plus être en vue.

Environ 6,5 heures plus tard, le radeau de sauvetage qui avait à son bord le capitaine et les membres d'équipage a dérivé jusqu'à ce que le bateau soit à nouveau en vue. À ce moment-là, la superstructure et le pont étaient complètement brûlés. Le bateau a coulé peu après.

À 15 h 21 le 18 juillet, le propriétaire, inquiet parce que le bateau était en retard et qu'il n'y avait eu aucune communication ou activité récente sur les médias sociaux de la part du capitaine ou de l'équipage, a appelé les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) pour signaler la situation. Les SCTM ont tenté de communiquer avec l'*Elite Navigator* sur le radiotéléphone VHF et à moyenne fréquence (MF), sans toutefois parvenir à joindre le bateau. Les SCTM ont déterminé qu'aucun signal n'avait été émis par le système d'identification automatique du bateau depuis 20 h 30 le 17 juillet. Le Centre conjoint de coordination de sauvetage a été informé et, à 15 h 35 le 18 juillet, des ressources de la Garde côtière canadienne et du ministère de la Défense nationale ont été déployées.

Le 19 juillet, après avoir passé plus de 50 heures dans le radeau de sauvetage, le capitaine et l'équipage ont aperçu un hélicoptère et les feux d'un navire à proximité et ont lancé leur dernière fusée éclairante. L'hélicoptère a repéré le radeau de sauvetage et peu après, soit à 23 h 28, le navire *Teleost* de la Garde côtière canadienne a secouru toutes les personnes qui étaient à bord

du radeau de sauvetage. Les 7 personnes à bord ont survécu et n'ont subi que des blessures mineures.

Cause de l'incendie

L'*Elite Navigator* n'ayant pas été récupéré, il n'a pas été possible de déterminer la cause exacte de l'incendie. L'incendie a été découvert dans l'espace contenant les tuyaux d'échappement du moteur principal et de la génératrice. Cet espace mesurait environ 120 cm sur 60 cm et se trouvait sur l'axe longitudinal du bateau, tout juste à l'avant de la cloison arrière du rouf. Il était construit en bois, et les cloisons intérieures étaient couvertes de contreplaqué peint, qui n'est pas résistant au feu.

Conception des systèmes fixes d'extinction d'incendie au dioxyde de carbone sur les bateaux de pêche

La salle des machines de l'*Elite Navigator* était équipée d'un système fixe d'extinction d'incendie au dioxyde de carbone (système au CO₂). Le CO₂ est ininflammable et non conducteur et est souvent utilisé pour l'extinction d'incendies dans les salles des machines. Lorsqu'il est appliqué à un incendie, le CO₂ forme une épaisse couche de gaz qui déplace l'oxygène à un point tel que la combustion ne peut pas se produire. Toute ouverture conduisant à la salle des machines doit être scellée avant que le CO₂ ne soit libéré. Étant donné la vitesse à laquelle les incendies peuvent se propager, il est important que les ouvertures puissent être scellées rapidement.

Dans l'événement à l'étude, le système au CO₂ n'a pas été utilisé parce que l'incendie s'était déclaré dans l'espace contenant les tuyaux d'échappement et que l'équipage ne savait pas si le système serait capable d'éteindre un incendie à cet endroit. Au cours de la collecte de données sur le système au CO₂ de l'*Elite Navigator*, l'enquête a révélé que les événements situés sur le dessus du rouf n'étaient pas équipés de couvercles ou de volets. Ainsi, il n'y avait aucun moyen de sceller rapidement la salle des machines pour libérer le CO₂. Le bateau disposait bien de volets amovibles qui pouvaient être installés pour fermer les événements; cependant, la localisation et l'installation de ces volets pouvaient prendre du temps dont on ne dispose pas nécessairement en situation d'urgence.

Le système au CO₂ de l'*Elite Navigator* avait été installé sur le bateau volontairement; il n'était pas exigé par la réglementation. Il existe de nombreux autres bateaux de pêche de moins de 24 m, comme l'*Elite Navigator*, qui sont équipés de façon similaire avec des systèmes installés volontairement. Étant donné que TC n'exige pas l'installation de ces systèmes sur les petits bateaux de pêche, il n'existe aucun règlement précis les concernant. Bien que le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* exige de manière générale que les machines et l'équipement soient entretenus pour en assurer une exploitation sécuritaire³, la réglementation ne donne aucun détail sur les systèmes au CO₂. Lorsque les inspecteurs de TC montent à bord des bateaux de pêche pour effectuer des inspections, ils ne disposent donc d'aucune procédure à suivre pour vérifier la conformité des systèmes au CO₂. Les inspecteurs de TC peuvent vérifier visuellement

³ Transports Canada, C.R.C., ch. 1486, *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (modifié le 20 décembre 2023), paragraphe 3.04(1).

l'état général des systèmes pendant les inspections et, à la demande du représentant autorisé, vérifier les dossiers d'entretien du système.

Avis de détresse

Lorsqu'un équipage doit abandonner un navire, sa survie dépend souvent de la transmission d'un signal de détresse qui se rend jusqu'aux ressources de recherche et sauvetage. L'*Elite Navigator* transportait un certain nombre de dispositifs d'alerte de détresse, chacun ayant des capacités différentes, comme le décrit le tableau 1.

Tableau 1. Dispositifs d'alerte de détresse qui se trouvaient à bord de l'*Elite Navigator* et leurs capacités

Dispositif d'alerte de détresse	Exigé par la réglementation	Capacités
Radiotéléphone VHF	Oui	Il peut servir à lancer de vive voix un appel de détresse. La portée maximale typique des communications vocales se situe entre 10 et 60 NM, en fonction de facteurs tels que la puissance disponible et la hauteur de l'antenne.
VHF-ASN	Oui	Lorsque le bouton d'ASN est enfoncé pendant la durée prescrite, un signal de détresse numérique est envoyé aux stations de navires et aux stations côtières à portée. La portée fonctionnelle d'un ASN est typiquement supérieure de 25 % à celle des communications vocales envoyées par radiotéléphone VHF.
Radiotéléphone MF	Oui	Il peut servir à lancer de vive voix un appel de détresse. La portée maximale typique des communications vocales se situe entre 100 et 150 NM.
Radiobalise de localisation des sinistres	Oui	Elle envoie automatiquement un signal de détresse si elle est équipée d'un mécanisme à dégagement libre et si elle est submergée. Le signal de détresse est transmis par satellite et dispose d'une large couverture, qui est mondiale dans la plupart des cas. Elle peut aussi être activée manuellement.
Dispositifs pyrotechniques*	Oui	Ils peuvent servir à générer des signaux visuels qui alertent les autres en vue d'une situation de détresse. Les types les plus courants sont les fusées à parachute, les fusées à étoiles multiples, les feux à main et les signaux fumigènes. Les signaux de détresse visuels ne sont efficaces que si quelqu'un se trouve à un endroit où il peut les voir.
Appareils de communication par satellite offerts sur le marché (téléphone satellite et appareil de messagerie par satellite)	Non	Les téléphones satellites et les appareils de messagerie par satellite peuvent être utilisés pour les communications bidirectionnelles. Les téléphones satellites permettent la communication vocale, tandis que les appareils de messagerie par satellite permettent la messagerie texte. Les appareils de messagerie par satellite permettent généralement aussi de suivre un itinéraire et d'envoyer manuellement des signaux de détresse, entre autres. Les 2 appareils fonctionnent sur des systèmes de satellites commerciaux et ont une large couverture, qui peut être mondiale dans certains cas.
Téléphone cellulaire	Non	Il peut servir aux communications bidirectionnelles, mais sa couverture peut être limitée en mer en raison de la distance et des caractéristiques de la station cellulaire la plus près. En 2024, des détecteurs de cellulaire aéroportés ont été installés dans certains avions SAR ^[1] . Si un tel avion se trouve à portée d'un téléphone cellulaire, l'équipe de sauvetage peut détecter sa position et envoyer un message texte ou appeler le téléphone. Ce n'est possible que si le numéro de téléphone est connu et que le téléphone est capable d'envoyer et de recevoir des appels.

* Le bateau et le radeau de sauvetage transportaient divers dispositifs pyrotechniques.

^[1] Défense nationale, Le système de détecteurs de cellulaire aéroportés pour la recherche et le sauvetage (CASSAR), à l'adresse <https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/organisation/transparence/acces-information-protection-renseignements-personnels/evaluation-des-facteurs-relatifs-a-la-vie-privee/cellulaire-aeroportees-pour-recherche-sauvetage.html> (dernière consultation le 25 février 2025).

Au moment de l'événement à l'étude, dans le peu de temps dont disposait l'équipage avant d'abandonner le bateau, des appels de détresse ont été lancés à l'aide du radiotéléphone VHF du

bateau et du VHF-ASN. Le VHF-ASN est obligatoire sur de nombreux navires⁴ et représente un dispositif d'alerte de détresse bien connu. La formation pour le certificat d'opérateur radio – maritime commercial, que le capitaine avait suivie, est axée sur les communications VHF, et le capitaine a naturellement opté pour le radiotéléphone VHF pour lancer des appels de détresse. Cependant, puisque le bateau se trouvait à environ 130 NM de la côte, au-delà de la portée des appareils VHF et VHF-ASN, il n'était pas possible pour ces appels de se rendre directement aux stations des SCTM. Il se peut que les appels vocaux se soient rendus à d'autres navires, mais rien ne l'indiquait. Les radiotéléphones MF ont une portée maximale supérieure à celle des appareils VHF et VHF-ASN, soit d'environ 100 à 150 NM, ce qui augmente la possibilité que les appels de détresse soient reçus par d'autres navires ou par les stations des SCTM.

L'*Elite Navigator* était également équipé d'une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) située sur le dessus du rouf. La RLS pouvait être activée manuellement ou automatiquement en étant submergée dans l'eau. La RLS n'a pas émis de signal, probablement parce qu'elle avait été endommagée par l'incendie. La RLS n'a pas été activée manuellement parce que l'équipage se concentrait sur d'autres tâches urgentes.

Liste de surveillance du BST

La Liste de surveillance du BST énumère les principaux enjeux de sécurité qu'il faut s'employer à régler pour rendre le système de transport canadien encore plus sûr. L'enjeu de la sécurité de la pêche commerciale figure sur la Liste de surveillance depuis 2010 et y demeurera jusqu'à ce qu'il y ait suffisamment d'indices qu'une saine culture de sécurité s'est établie à l'échelle de l'industrie et dans les communautés de pêcheurs partout au pays.

Les enquêtes du BST font souvent état d'une faible culture de sécurité à bord des bateaux de pêche commerciale; toutefois, dans le cas de l'*Elite Navigator*, le bateau transportait plus d'équipement de sécurité que ne l'exigeait la réglementation, et le capitaine et les membres d'équipage avaient pour pratique de discuter des scénarios et des interventions en cas d'urgence. Pendant l'événement, ils ont aussi démontré des concepts issus de la formation sur la sécurité, en particulier leur utilisation de l'équipement de sauvetage.

Messages de sécurité

Si les bateaux de pêche sont équipés de systèmes au CO₂, il est important que ces systèmes soient conçus de manière optimale pour les situations d'urgence. Par exemple, la ventilation de la salle des machines doit pouvoir être scellée rapidement.

La survie de l'équipage dans une situation d'abandon d'un navire dépend souvent de la transmission efficace d'un signal de détresse aux ressources de recherche et sauvetage. Voilà pourquoi il est important que les marins connaissent les capacités des divers dispositifs d'alerte de détresse afin de pouvoir utiliser le dispositif qui convient le mieux au scénario donné.

⁴ Transports Canada, DORS/2020-216, *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* (modifié le 20 décembre 2023), paragraphe 204(1).

Lorsque l'équipage dispose d'équipement d'urgence et qu'il en connaît bien l'utilisation, les chances de survie en situation d'urgence sont plus grandes.

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 26 février 2025. Le rapport a été officiellement publié le 12 mars 2025.

Visitez le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada (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

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 ce 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 contenu du 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 M24A0269* (publié le 12 mars 2025).

Bureau de la sécurité des transports du Canada
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 le Roi du chef du Canada, représenté par le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2025

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M24A0269

N° de cat. TU3-12/24-0269F-PDF
ISBN 978-0-660-76003-2

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

This report is also available in English.