



Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M19A0090

CHAVIREMENT ET PERTE DE VIE

Bateau de pêche non immatriculé
Pointe Mackenna (Nouvelle-Écosse)
Le 8 avril 2019

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.

Déroulement de l'événement

Le 8 avril 2019, l'équipe de gestion du projet d'ostréiculture¹ de la nation Paqtnkek Mi'kmaw s'est réunie au bureau du conseil de bande et a discuté du début de la saison d'élevage des huîtres. L'équipe a décidé de mettre son bateau à l'eau à la rampe de Bayfield, un bateau en aluminium de 7,3 m à tirant d'eau réduit, et de se rendre au site d'ostréiculture près de Summerside, au havre de Pomquet (Nouvelle-Écosse) (figure 1).

Le trajet de 4,4 milles marins entre la rampe de Bayfield et le site d'ostréiculture le long du rivage prend 30 à 45 minutes. Une partie du trajet d'une longueur de 1,4 mille marin, entre la pointe Pomquet et l'entrée du havre de Pomquet, est exposée aux conditions de mer de la baie St. Georges. Cette partie du trajet peut aussi être exposée aux vagues déferlantes causées par le déprofondissement des vagues².

L'équipage, composé du superviseur (qui était chargé des opérations quotidiennes du bateau), du conducteur du bateau et de l'assistant, a quitté la rampe de mise à l'eau de Bayfield vers 14 h. Tous les membres de l'équipage étaient titulaires d'un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments; 2 d'entre eux étaient titulaires d'un certificat de formation de Fonctions d'urgence en

¹ L'équipe de gestion du projet était composée de représentants de la nation Paqtnkek Mi'kmaw, d'un expert-conseil en ostréiculture, d'un gestionnaire de projet et d'un équipage (superviseur, conducteurs de bateaux, matelots).

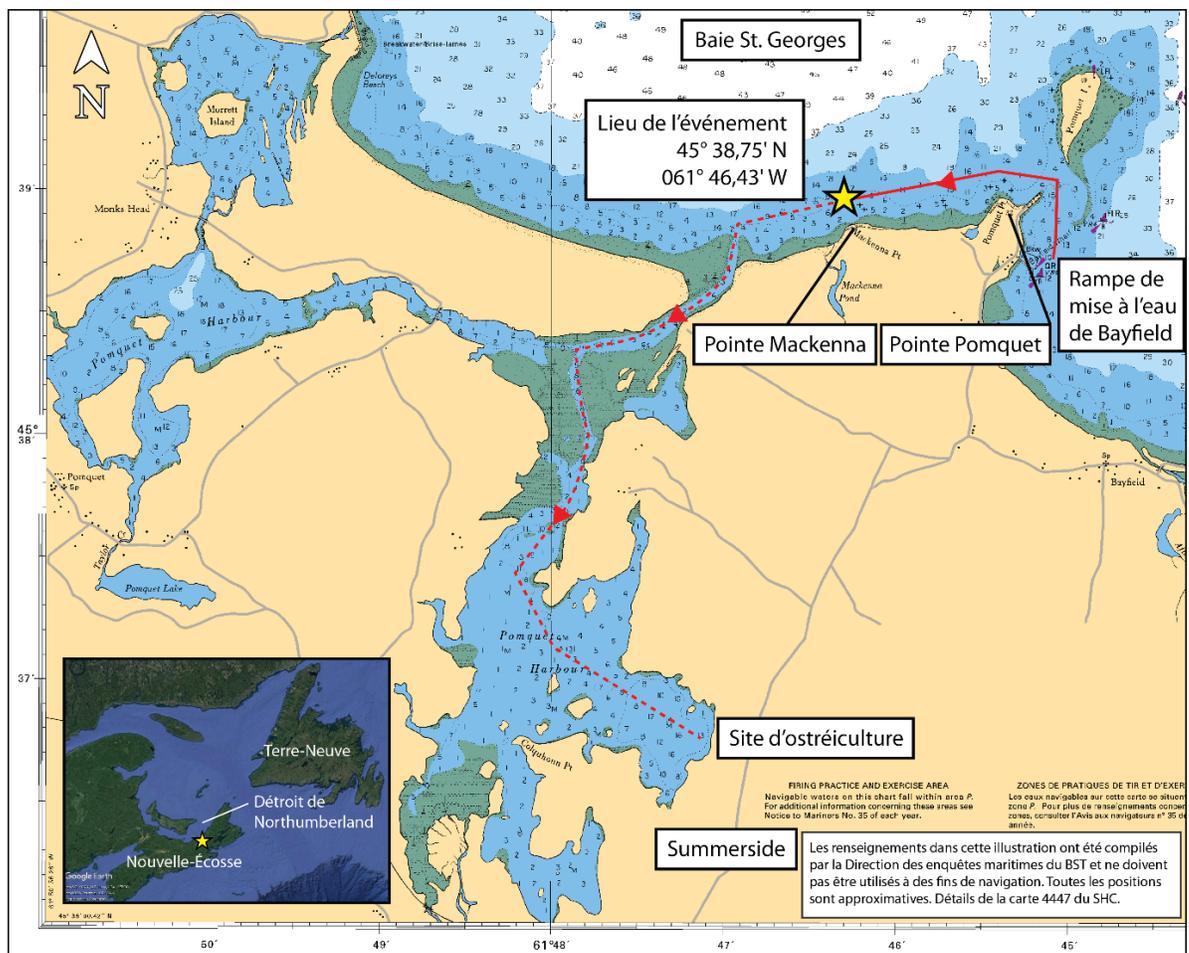
² Une vague déferlante est une vague qui s'élève, se recourbe vers l'avant et se brise. Les vagues déferlantes peuvent être causées par un déprofondissement des vagues, phénomène se produisant lorsque des vagues en eau profonde s'approchent d'une zone peu profonde ou d'un haut-fond.

mer A-1; 2 d'entre eux étaient titulaires d'un certificat de secourisme valide et 1 d'entre eux était titulaire d'un certificat de formation de Sécurité des bâtiments canadiens. Le superviseur avait 4 ans d'expérience en tant que matelot de pont, le voyage à l'étude étant son premier jour à titre de superviseur. Le conducteur du bateau avait 1 année d'expérience. Le matelot avait plus de 4 ans d'expérience avec le projet d'ostréiculture.

Tous les membres de l'équipage portaient un vêtement de flottaison individuel (VFI) à gonflage automatique. Le superviseur et le conducteur portaient également des pantalons-bottes. Les prévisions météorologiques étaient des conditions de mer agitée et des vents de 20 nœuds en provenance du nord-ouest. La température de l'eau était de 1 °C. L'équipage n'avait aucune liste de vérification avant le départ ni aucun document d'orientation sur les restrictions météorologiques ou maritimes.

Une fois que le navire a terminé les 2/3 de la partie exposée du trajet, la profondeur de l'eau a diminué de 0,6 à 1,8 m, et la hauteur des vagues a augmenté à environ 1,25 m. L'équipage a discuté brièvement à savoir s'il devait poursuivre le voyage ou retourner au point de départ.

Figure 1. Lieu de l'événement (Source : Service hydrographique du Canada et Google Earth, avec annotations du BST)



Puisqu'il ne restait pas beaucoup de chemin à faire avant d'atteindre l'entrée du havre de Pomquet et que le bateau risquait de chavirer si l'on faisait demi-tour, on a poursuivi le voyage. Le navire a chaviré

vers 14 h 25, à environ 50 m du rivage, près de la pointe Mackenna, à 45° 38,75' N, 061° 46,43' W. Aucun appel de détresse n'a été effectué.

Tous les membres de l'équipage se sont retrouvés dans l'eau et sont parvenus à se hisser sur la coque du bateau renversé. Quelques minutes plus tard, l'équipage a abandonné le navire et a nagé vers le rivage.

Vers 14 h 45, le matelot et le superviseur ont atteint le rivage. Un résident local les a repérés, leur a fourni de l'aide et a composé le 911. Le matelot et le superviseur ont été transportés à l'hôpital local, où l'on a constaté la mort du superviseur. Le matelot a été traité pour hypothermie et a reçu son congé de l'hôpital par la suite. Vers 16 h 10, on a retrouvé le corps du conducteur sur le rivage, et il a été récupéré par les services de santé d'urgence locaux.

Bateau

La nation Paqtnkek Mi'kmaw avait retenu les services d'Acadian Bay Enterprises Inc. pour la construction d'un type de bateau d'ostréiculture qui est couramment utilisé dans les provinces de l'Atlantique de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick pour la culture et la récolte des huîtres.

Le bateau n'a pas été construit en suivant des normes³; il a été construit sans plan de formes ni dessin technique, sa stabilité n'avait pas été évaluée et ses limites de stabilité étaient inconnues⁴. L'acte de vente de 2018 comportait une clause de non-responsabilité indiquant qu'il incombait à l'acheteur de comprendre les limites de la conception personnalisée du bateau.

Il n'y avait pas de sabords de décharge sur le pont principal, mais le pont principal était muni d'un bouchon pour l'orifice d'évacuation. Le bateau était muni d'une pompe de cale automatique pour le pont principal et d'un petit moteur à essence entraînant un groupe moteur hydraulique, qui alimentait une grue pour les casiers à huîtres et un boyau d'arrosage de pont. Le bateau était également muni d'un moteur hors-bord de 60 hp et pouvait atteindre des vitesses d'environ 25 nœuds (figure 2).

³ Les rapports d'enquête sur la sécurité du transport maritime M15P0035, M16A0327 et M16A0115 du BST ont permis de déterminer que la réparation et la construction de bateaux et de navires ainsi que l'entretien d'équipement sans avoir recours à des normes comportent des risques.

⁴ Les rapports d'enquête du BST sur la sécurité du transport maritime M15P0286 et M16A0327 ont souligné l'importance de connaître les limites de stabilité d'un navire ou d'un bateau. Voir aussi la recommandation sur la sécurité du transport maritime M16-03 du BST : Évaluations de la stabilité des petits bateaux de pêche et renseignements pertinents sur leur stabilité (émise en décembre 2016), à l'adresse <https://www.tsb.gc.ca/fra/recommandations-recommendations/marine/2016/rec-m1603.html> (dernière consultation le 1^{er} octobre 2020).

Figure 2. Le bateau de pêche (Source : nation Paqtnkek Mi'kmaw)



Avant la mise en service du bateau, le fabricant d'Acadian Bay Enterprises Inc. avait montré les caractéristiques opérationnelles du bateau au gestionnaire de projet (également le représentant autorisé du bateau) et à l'équipage dans l'événement à l'étude.

Selon Transports Canada (TC), le bateau à l'étude était un bâtiment de pêche; il était donc assujéti au *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*⁵. Puisque le bateau avait un moteur de 10 hp (7,5 kW) ou plus, il devait être immatriculé auprès de TC⁶. Selon le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, la stabilité d'un bâtiment de pêche neuf d'une longueur de plus de 6 m mais d'au plus 9 m⁷, comme le bateau dans l'événement à l'étude, doit être « conforme à des normes et pratiques recommandées qui sont appropriées au type de bâtiment et qui tiennent compte de son exploitation prévue⁸ ».

La réglementation applicable à ce type de bateau comprend également des exigences sur la sécurité des opérations, l'équipement de sécurité, l'entretien, l'équipement de sauvetage, les registres de maintenance et des modifications, et les procédures d'exploitation écrites. Il incombe au capitaine et au représentant autorisé de s'assurer que le navire ou le bateau est conforme aux exigences réglementaires et aux exigences de sécurité applicables. TC s'assure de la conformité à la réglementation en réalisant des inspections aléatoires ou périodiques des navires et des bateaux, et en exigeant que le représentant autorisé démontre que la stabilité de son navire ou bateau est

⁵ Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (Transports Canada, C.R.C., ch. 1486 [dernière modification le 13 juillet 2017]) définit le bâtiment de pêche comme un « [b]âtiment utilisé, ou destiné à être utilisé, pour la capture, la récolte ou le transport commerciaux du poisson ou d'autres ressources marines vivantes. »

⁶ Transports Canada, DORS/2007-126, *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments* (dernière modification le 1^{er} mai 2015), partie 1 : Immatriculation, alinéa 1.1(1)a). Pour soumettre une demande d'immatriculation, il faut énoncer les caractéristiques physiques du bâtiment, la nature des opérations auxquelles il servira et le nom du représentant autorisé.

⁷ Un bâtiment neuf se dit d'un bâtiment de pêche dont la construction a commencé plus d'un an après la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (le 13 juillet 2017).

⁸ Transports Canada, *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, C.R.C., ch. 1486 (dernière modification le 13 juillet 2017), paragraphe 3.45(1).

adéquate⁹. Malgré les exigences, le bateau d'ostréiculture n'était pas immatriculé auprès de TC¹⁰, et le représentant autorisé ignorait que le bateau et que ses opérations étaient assujetties au *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*.

Activités du projet d'ostréiculture de la nation Paqtnkek Mi'kmaw

La Paqtnkek Fisheries Enterprise gère une flotte communautaire de bateaux de pêche commerciale qui comprend 5 bateaux et navires, tous immatriculés auprès de TC et autorisés à pêcher le homard, le crabe des neiges et le hareng. Le projet d'ostréiculture de la nation Paqtnkek Mi'kmaw n'est pas géré par la Paqtnkek Fisheries Enterprise.

Le projet d'ostréiculture de la nation Paqtnkek Mi'kmaw a été lancé en 2015. Les activités de ce projet sont, entre autres, la collecte de naissain d'huître ainsi que la culture et la récolte du naissain en vue de la vente commerciale. La saison du projet d'ostréiculture commence peu après que le havre de Pomquet soit exempt de glace et se termine à la fin de l'automne.

Pendant les quatre premières années du projet, l'équipage utilisait un ponton qui pouvait être mis à l'eau à partir d'une petite anse dans les eaux abritées du havre de Pomquet. Le bateau dans l'événement à l'étude ne pouvait pas être mis à l'eau à partir de ce havre, parce qu'il n'y avait pas d'endroit avec une pente appropriée et une profondeur d'eau suffisante pour installer une rampe de mise à l'eau. Le bateau a été mis à l'eau pour la première fois à l'été 2018 à la rampe de Bayfield et a été déplacé au havre de Pomquet, où il était ancré lorsqu'il n'était pas utilisé. Le bateau a été sorti de l'eau à la rampe de Bayfield à la fin de l'automne.

L'équipe du projet d'ostréiculture se réunissait tous les mois pour discuter des activités. En 2018, l'équipe a discuté du besoin d'installer une rampe de mise à l'eau dans les eaux abritées du havre de Pomquet pour le bateau à l'étude, ainsi que du fait que les conditions de mer doivent être calmes lors du passage entre Bayfield et Summerside. En 2019, l'équipe de projet prévoyait construire une rampe de mise à l'eau au havre de Pomquet, rédiger des procédures de sécurité, mener des exercices de sécurité et tenir des réunions de planification¹¹, ainsi que soumettre les équipages à des tests de dépistage de drogues.

⁹ Transports Canada, *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, C.R.C., ch. 1486 (dernière modification le 13 juillet 2017), paragraphes 3.03(1) et 3.03(2).

¹⁰ Le rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M16A0327 du BST a permis de déterminer que si les bateaux de pêche commerciale ne sont pas tous immatriculés par TC, leurs capitaines et exploitants risquent de ne pas connaître les règlements de sécurité conçus pour accroître la sécurité des bateaux de pêche et des pêcheurs, ou de ne pas s'y conformer.

¹¹ Le rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M15A0348 du BST a permis de déterminer que si les activités des bateaux de pêche ne sont pas encadrées par un système de gestion du risque à bord, comme des réunions de sécurité ou de planification, il y a un risque que les membres d'équipage n'atténuent pas efficacement les dangers à bord.

Diffusion de l'information sur la sécurité

TC est l'organisme de réglementation fédéral chargé de la sécurité des équipages et des navires. TC est également chargé des activités de sensibilisation, ce qui comprend la promotion de la sûreté et de la sécurité. Les Bulletins de la sécurité des navires (BSN) constituent le principal moyen de TC pour diffuser de l'information sur la sécurité, comme des documents d'orientation et des modifications aux règlements. Les BSN sont publiés sur le site Web de TC ou envoyés directement aux abonnés par courriel.

En 2018, TC a publié un document d'orientation intitulé *Lignes directrices en matière de stabilité et de sécurité adéquates pour les bâtiments de pêche*¹². Le document fournit des renseignements et des conseils techniques aux pêcheurs et encourage l'adoption de pratiques sécuritaires à bord. Toujours en 2018, TC a lancé le programme volontaire de conformité des petits bâtiments destinés aux bâtiments de pêche pour les navires immatriculés, qui fournit du matériel d'information pour aider les conducteurs de petits navires à comprendre les exigences en matière de sécurité et d'environnement et à les respecter.

Le Nova Scotia Fisheries Sector Council et la Fisheries Safety Association of Nova Scotia font également la promotion de la sécurité en offrant de l'aide aux personnes concernées dans l'industrie de la pêche commerciale et de l'aquaculture, en distribuant des listes de vérification pour la familiarisation avec leur bateau ou navire et pour les exigences en matière de formation, par exemple. Ces listes de vérification encouragent les pêcheurs à effectuer des vérifications avant le départ, mener des exercices, assurer la navigabilité de leur bateau ou navire, équiper leur bateau ou navire avec l'équipement de sauvetage requis et utiliser des procédures de travail sécuritaires propres à leur bateau ou navire.

Tous les membres de l'équipe du projet d'ostréiculture ignoraient l'existence des bulletins de sécurité, du programme de conformité et des documents d'orientation. Au moment de l'événement, le bateau ne contenait pas l'équipement de sécurité nécessaire, conformément aux exigences réglementaires^{13,14}.

¹² Transports Canada, TP 15393 F, *Lignes directrices en matière de stabilité et de sécurité adéquates pour les bâtiments de pêche* (première version : juillet 2018).

¹³ Transports Canada, *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, C.R.C., ch. 1486 (dernière modification le 13 juillet 2017), paragraphes 3.03(1) et 3.28(1). L'équipement de sauvetage suivant était requis : un dispositif de remontée à bord, une ligne d'attrape flottante ou une bouée de sauvetage, un radeau de sauvetage ou une embarcation de récupération, une radiobalise de localisation des sinistres (ou une radio bidirectionnelle), et une combinaison d'immersion ou de protection.

¹⁴ D'anciens rapports d'enquête sur la sécurité du transport maritime du BST (M16A0140, M16A0327, M15A0189, M14A0289, M09Z0001 et M98L0149) ont permis de déterminer que si les bateaux de pêche n'ont pas de radiobalise de localisation des sinistres à bord, il y a un risque que des opérations de recherche et de sauvetage soient retardées ou même jamais amorcées. Le BST a également émis une recommandation à ce sujet (recommandation M00-09 du BST : Radiobalises de localisation de sinistres [émise en mars 2001], à l'adresse <https://www.tsb.gc.ca/fra/recommandations-recommendations/marine/2000/rec-m0009.html> [dernière consultation le 7 octobre 2020]).

Vêtements de flottaison individuels

L'équipage du projet d'ostréiculture de la nation Paqtnkek Mi'kmaw portait toujours les VFI à gonflage automatique pendant les activités. Les VFI de l'équipage ont été fabriqués en 2015. Le manuel du fabricant recommande d'effectuer un test de fuite d'air tous les six mois et d'inscrire les dates des tests sur l'étiquette sous le col du VFI. Toutes les unités de gonflage automatique servant au projet d'ostréiculture de la nation Paqtnkek Mi'kmaw avaient été remplacées et avaient une date d'expiration de 2022. Selon les instructions du fabricant, une fois qu'une nouvelle unité de gonflage automatique est installée, le VFI doit être gonflé oralement et laissé toute une nuit pour voir s'il y a perte de pression. Lorsque le corps du conducteur du bateau a été repéré après le chavirement, le VFI était intact et avait été activé, mais il n'était pas entièrement gonflé. TC a inspecté le VFI du conducteur et a déterminé que de l'air s'échappait d'un trou dans le sceau du dispositif de gonflage. Aucune des étiquettes de VFI n'indiquait qu'un essai de fuite d'air a été effectué.

Au cours de l'été 2018, TC a mené une campagne d'inspection ciblée, qui comprenait une collecte de renseignements sur l'entretien des VFI. Les renseignements obtenus, ainsi que cet événement, ont incité TC à diffuser le BSN 12/2019, Inspection et entretien des gilets de sauvetage gonflables et des vêtements de flottaison individuels, en décembre 2019. L'objectif de ce BSN est de rappeler aux utilisateurs qu'il est important d'inspecter et d'entretenir les gilets de sauvetage gonflables et les VFI selon les instructions du fabricant¹⁵.

Conséquences de la consommation de cannabis

En décembre 2018, à la suite de la légalisation du cannabis, TC a diffusé le BSN 12/2018, Légalisation du cannabis au Canada et conduite des bâtiments¹⁶. L'objectif de ce BSN est de rappeler aux représentants autorisés et aux gens de mer qu'ils ont la responsabilité d'exploiter leur bateau ou navire en toute sécurité, ainsi que leur rappeler les effets du tétrahydrocannabinol (THC) sur la performance humaine. Le THC est la principale composante psychoactive du cannabis et la cause de l'affaiblissement des facultés. Le BSN suggère de revoir la *Loi sur le cannabis*, le *Code criminel*, le *Code canadien du travail*, le *Règlement sur les mesures de sécurité au travail*, le *Règlement sur le personnel maritime* et la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* afin de rappeler aux gens de mer leurs obligations légales liées à la consommation de cannabis¹⁷. Il est illégal pour une personne de conduire un navire ou un bateau si la concentration de THC dans son sang est ≥ 2 ng/ml¹⁸.

¹⁵ Transports Canada, Bulletin de la sécurité des navires 12/2019 : *Inspection et entretien des gilets de sauvetage gonflables et des vêtements de flottaison individuels* (24 octobre 2019), à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/bulletins-securite-navires/inspection-entretien-gilets-sauvetage-gonflables-vetements-flottaison-individuels-bsn-no-12-2019> (dernière consultation le 2 octobre 2020).

¹⁶ Transports Canada, Bulletin de la sécurité des navires 12/2018 : *Légalisation du cannabis au Canada et conduite des bâtiments* (12 octobre 2018), à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/bulletins-securite-navires/legalisation-cannabis-canada-conduite-batiments-bsn-no-12-2018> (dernière consultation le 2 octobre 2020).

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ministère de la Justice, *Code criminel* (L.R.C. (1985), ch. C-46), paragraphe 320.14(1).

Un test sanguin de dépistage post-mortem pour les 2 membres de l'équipage a indiqué des niveaux de THC de 16 ng/ml et > 50 ng/ml¹⁹. On n'a pu déterminer à quand remontait la dernière consommation de cannabis chez les 2 membres de l'équipage. Au moment de l'événement, aucune politique sur les drogues et l'alcool n'avait été élaborée pour le projet d'ostréiculture de la nation Paqtnkek Mi'kmaw.

L'enquête du BST sur l'abordage mortel entre les bateaux de pêche *Viking Storm* et *Maverick* mettant en cause un membre d'équipage de quart qui avait des niveaux élevés de THC a permis de déterminer que si les personnes ne sont pas libres des effets des drogues à usage récréatif sur la performance, il y a un risque accru d'accident²⁰.

Liste de surveillance du BST

La Liste de surveillance contient les principaux enjeux de sécurité auxquels il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire. En 2009, le BST a lancé une enquête sur une question de sécurité relative à l'industrie la pêche et, en 2010, la sécurité de la pêche commerciale a été ajoutée à la Liste de surveillance. Cette enquête a permis de déterminer que, malgré de nombreuses initiatives en matière de sécurité, on adopte toujours des pratiques non sécuritaires. Comme le démontre l'événement à l'étude, il existe toujours des lacunes en ce qui a trait à l'accès aux renseignements sur la sécurité, à la connaissance des exigences réglementaires, aux exercices, au transport d'équipement de sauvetage essentiel et à la connaissance des limites de stabilité des navires²¹.

Mesures de sécurité prises

Les mesures de sécurité suivantes ont été prises à la suite de cet événement :

- Le Nova Scotia Community College, le Nova Scotia Fisheries Sector Council et un conseiller en matière de sécurité ont élaboré un cours à participation volontaire pour combler les lacunes en matière de formation à l'intention des conducteurs de petits navires et bateaux d'aquaculture. La formation est axée sur l'entretien et la conduite des navires, et vise à sensibiliser les conducteurs aux exigences réglementaires et aux avantages d'effectuer des exercices et d'élaborer des procédures en matière de sécurité. Dans le cadre du cours, les participants examinent la stabilité des navires et les pratiques de travail sécuritaires pour le chargement et la manutention des casiers et des cages utilisés dans l'industrie de l'aquaculture.
- TC a tenu des séances de sensibilisation auprès des collectivités locales des Premières nations sur les activités d'aquaculture.
- Le représentant autorisé a pris des dispositions pour évaluer la stabilité du bateau.

¹⁹ L'enquête M09Z0001 du BST, au terme de laquelle un rapport a été publié en 2012, a permis de déterminer que la consommation de drogues et d'alcool était répandue dans l'industrie de la pêche.

²⁰ Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M12F0011 du BST.

²¹ Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M09Z0001 et Liste de surveillance 2018 du BST.

Messages de sécurité

Il est important que les représentants autorisés, les conducteurs et les capitaines de navires et de bateaux ainsi que les membres d'équipage s'informent de toute réglementation et consigne de sécurité qui s'applique à leurs navires et bateaux.

Les marins doivent inspecter régulièrement l'équipement de sauvetage, y compris les VFI, et suivre les directives des fabricants relatives à l'entretien et aux inspections, afin que l'équipement fonctionne comme prévu en cas d'urgence.

Les marins, et en particulier les pêcheurs, doivent être conscients des effets des drogues sur la performance et la sécurité humaines, ainsi que de leurs obligations légales lorsqu'ils conduisent un bateau ou un navire.

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 7 octobre 2020. Le rapport a été officiellement publié le 15 octobre 2020.

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 ces documents sont utilisés ou pourraient être utilisés dans le cadre d'une telle procédure.

Reproduction non commerciale

À moins d'avis contraire, vous pouvez reproduire le contenu 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 site Web, 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 site Web (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 M19A0090* (publié le 15 octobre 2020).

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@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 mode M19A0090

N° de cat. TU3-12/19-0090F-PDF
ISBN 978-0-660-36154-3

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.