

**RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME**

**ÉCHOUEMENT ET NAUFRAGE DU BATEAU DE PÊCHE  
«GYPSY LASS» ET  
ÉCHOUEMENT DU BATEAU DE PÊCHE «ROYAL PRIDE»  
SUIVI DE L'ENVAHISSEMENT ET ÉCHOUAGE DE  
L'EMBARCATION RAPIDE DE SAUVETAGE «POINT HENRY NO. 2»**

**PRÈS DE L'ÎLE PRINCE LEBOO (COLOMBIE-BRITANNIQUE)  
14 ET 15 FÉVRIER 1994**

**RAPPORT NUMÉRO M94W0010**

---

**Canada**

## **MISSION DU BST**

La Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports établit les paramètres légaux qui régissent les activités du BST. La mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du transport maritime, par productoduc, ferroviaire et aérien:

- en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur les événements de transport, afin d'en dégager les causes et les facteurs;
- en publiant des rapports rendant compte de ses enquêtes, publiques ou non, et en présentant les conclusions qu'il en tire;
- en constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels accidents;
- en formulant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces manquements;
- en menant des enquêtes et des études spéciales en matière de sécurité des transports.

Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales. Ses conclusions doivent toutefois être complètes, quelles que soient les inférences qu'on puisse en tirer à cet égard.

## **INDÉPENDANCE**

Pour que le public puisse faire confiance au processus d'enquête sur les accidents de transport, il est essentiel que l'organisme d'enquête soit indépendant et libre de tout conflit d'intérêt et qu'il soit perçu comme tel lorsqu'il mène des enquêtes sur les accidents, constate des manquements à la sécurité et formule des recommandations en matière de sécurité. La principale caractéristique du BST est son indépendance. Il relève du Parlement par l'entremise du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et il est indépendant de tout autre ministère ou organisme gouvernemental. Cette indépendance assure l'objectivité de ses conclusions et recommandations.



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 accident maritime

### Échouement et naufrage du bateau de pêche

«GYPSY LASS» et échouement du bateau de pêche «ROYAL PRIDE» suivi  
de l'invasissement et échouage de l'embarcation rapide de  
sauvetage

«POINT HENRY NO. 2»

Près de l'île Prince Leboo  
(Colombie-Britannique)

14 et 15 février 1994

Rapport numéro M94W0010

### *Résumé*

Dans la soirée du 14 février 1994, par gros temps, le patron du «GYPSY LASS» n'a pu faire redémarrer la machine principale après l'avoir stoppée pour procéder au remplacement préventif des filtres à combustible avant l'arrivée au port Edith (Colombie-Britannique). Un appel à l'aide a été lancé à un autre bateau de pêche, le «ROYAL PRIDE», mais le «GYPSY LASS», qui avait été déporté vers un petit fond, s'est échoué peu après l'arrivée du «ROYAL PRIDE» sur les lieux. Pendant qu'il se tenait prêt à intervenir, le «ROYAL PRIDE» s'est retrouvé en difficulté lorsque sa tuyère Kort a été obstruée par du varech, de sorte qu'il s'est échoué lui aussi. L'embarcation rapide de sauvetage «POINT HENRY NO. 2», venue leur prêter main-forte, s'est remplie d'eau pendant qu'on tentait de secourir l'équipage du «ROYAL PRIDE», de sorte qu'on a dû échouer l'embarcation. Les équipages des trois navires ont été secourus par un hélicoptère de la garde côtière américaine (USCG).

Le Bureau a déterminé que le «GYPSY LASS», alors qu'il naviguait près de la côte dans des conditions environnementales défavorables, s'est échoué parce qu'il a été impossible de remettre en marche la machine principale après l'avoir stoppée et qu'on n'avait pas pris de mesures pour parer à cette éventualité. Le «ROYAL PRIDE» s'est échoué parce qu'après être entré dans une zone où il y avait beaucoup d'algues, il a perdu sa capacité de propulsion lorsque sa tuyère Kort a été obstruée par du varech. L'embarcation rapide de sauvetage «POINT HENRY NO. 2» s'est remplie d'eau pendant qu'on essayait de la manoeuvrer pour effectuer un sauvetage dans des conditions défavorables.



*Table des matières*

	Page
1.0 Renseignements de base.....	1
1.1 Fiche technique des navires.....	1
1.2 Renseignements sur les navires.....	1
1.3 Déroulement du voyage.....	2
1.4 Victimes.....	4
1.5 Avaries aux navires.....	4
1.6 Dommages à l'environnement.....	4
1.7 Certificats des navires.....	4
1.8 Brevets et antécédents des équipages.....	5
1.9 Renseignements sur les conditions météorologiques.....	5
1.10 Renseignements sur la marée.....	6
1.11 Ressources de recherches et sauvetage.....	6
1.12 Combustible du «GYPSY LASS».....	6
2.0 Analyse.....	9
2.1 Contamination du combustible.....	9
2.2 Remplacement préventif des filtres.....	9
3.0 Conclusions.....	11
3.1 Faits établis.....	11
3.2 Causes.....	12
4.0 Mesures de sécurité.....	13
5.0 Annexes	
Annexe A - Croquis du secteur de l'événement.....	15

Annexe B - Photographies.....	17
Annexe C - Sigles et abréviations .....	19

## 1.0 Renseignements de base

### 1.1 Fiche technique des navires

	«GYPSY LASS»	«ROYAL PRIDE»
Numéro officiel	391727	811213
Port d'immatriculation	Nanaïmo (C.-B.)	Vancouver (C.-B.)
Pavillon	Canadien	Canadien
Type	Chalutier à rampe arrière	Chalutier à rampe arrière
Jauge brute	37 tonneaux	88 tonneaux
Longueur	14,9 m	16,8 m
Tirant d'eau	av. : 2,13 m ar. : 2,44 m	av. : 3,65 m ar. : 3,65 m
Équipage	3	3
Construction	1979, Campbell River (C.-B.)	1988, Vancouver (C.-B.)
Groupe propulseur	Moteur diesel de 224 kW (300 BHP), entraînant une seule hélice à pas fixe	Moteur diesel de 313 kW (420 BHP), entraînant une seule hélice à pas variable dans une tuyère Kort
Propriétaires-gérants	Frederic A. Hutchison, Prince Rupert (C.-B.)	J.S. McMillan Fisheries Ltd., Vancouver (C.-B.)

### 1.2 Renseignements sur les navires

Le «GYPSY LASS» et le «ROYAL PRIDE» étaient faits l'un de fibre de verre et l'autre d'acier. À bord des deux navires, la timonerie était située à l'avant du milieu.

<sup>1</sup> Voir l'annexe C pour la signification des sigles et abréviations, et les définitions.

<sup>2</sup> Les unités de mesure dans le présent rapport sont conformes aux normes de l'Organisation maritime internationale (OMI) ou, à défaut de telles normes, elles sont exprimées selon le système international (SI) d'unités.

Le «POINT HENRY NO. 2» est une embarcation rapide de sauvetage (ERS) pneumatique à coque rigide dont le poste de commande est au centre et qui est propulsée par deux moteurs hors-bord jumelés de 70 HP. L'ERS est habituellement attachée au garde-côte de recherches et sauvetage (SAR) «POINT HENRY» de la Garde côtière canadienne (GCC), basé à Prince Rupert (C.-B.).

### 1.3 *Déroulement du voyage*

Pendant l'après-midi du 14 février 1994, le «GYPSY LASS» pêchait à l'ouest de l'île Prince Leboo. Le vent soufflait en coup de vent du nord-est, et le navire avançait avec difficulté sur une mer démontée. Le patron a estimé que le nombre de captures ne justifiait pas que l'on continue de pêcher dans de telles conditions météorologiques, et le «GYPSY LASS» a quitté les lieux de pêche vers 15 h 45 pour mettre le cap sur le port Edith. Vers 16 h 30, tandis que le navire rentrait, un changement s'est fait entendre dans le rythme du moteur. Le patron a alors vérifié le préfiltre à combustible et a découvert qu'il y avait de l'eau et des saletés dans la cuve de sédimentation. Il a stoppé la machine principale et a remplacé le filtre. Puis, il a remis en marche la machine principale et a repris sa route en direction du port Edith.

Le filtre a de nouveau été vérifié vers 17 h 20, et on y a encore découvert des saletés et de l'eau. Le patron a de nouveau remplacé le filtre, la machine a été remise en marche et le navire a poursuivi sa route vers le port.

Vers 19 h 10, alors que le navire était à quelque cinq encablures de l'entrée du port Edith, le patron a stoppé la machine principale pour remplacer le préfiltre et le filtre secondaire à combustible. Il ne voulait pas risquer que la machine tombe en panne au moment d'entrer au port. Mais cette fois, il n'a pu remettre la machine en marche après avoir remplacé les filtres.

Le vent tournait et, pendant qu'il travaillait sur la machine, le patron s'est aperçu que le navire était déporté vers un petit fond. Il a alors communiqué avec le «ROYAL PRIDE» sur la voie 8 du radiotéléphone très haute fréquence (VHF) pour demander son aide, après quoi il a de nouveau tenté de faire redémarrer la machine. Le «ROYAL PRIDE» et le «GYPSY LASS» avaient pêché ensemble.

Le «ROYAL PRIDE» est parti du port Edith vers 19 h 15 et est arrivé sur les lieux vers 19 h 30. Il s'est alors aperçu que le «GYPSY LASS» avait dérivé vers un petit fond. Le «ROYAL PRIDE» n'était pas en mesure de porter assistance au navire mais s'est tenu prêt à intervenir. Le patron du «ROYAL PRIDE» a conseillé au «GYPSY LASS» de mouiller l'ancre et d'alerter la station radio de la Garde côtière (SRGC) de Prince Rupert. À 19 h 43, le «GYPSY LASS» a informé la SRGC de Prince Rupert de sa situation et a mouillé une ancre (on ne l'avait pas fait plus tôt puisque le patron s'attendait à ce que la machine principale redémarre).

Le vent, soufflant à une vitesse de 25 à 30 noeuds, avait tourné au sud-est et soulevait des vagues d'un à deux mètres. Sous l'effet combiné d'un courant de jusant et d'un vent de terre, le «GYPSY LASS» a chassé sur son ancre. Il s'est échoué sur une île non nommée voisine de l'île Prince Leboo, à environ un mille au sud-ouest de l'entrée du port Edith. En vue d'abandonner le navire, les membres de l'équipage ont rassemblé des fournitures et des fusées éclairantes et ils ont enfilé leurs combinaisons d'immersion.

À 20 h 4, le Centre de coordination du sauvetage (CCS) de Victoria a envoyé le garde-côte «POINT HENRY» de la GCC au secours du «GYPSY LASS». Le «POINT HENRY» est arrivé sur les lieux vers 22 h 12.

---

<sup>3</sup> Toutes les heures sont exprimées en HNP (temps universel coordonné (UTC) moins huit heures), sauf indication contraire.



L'ERS du garde-côte, l'embarcation «POINT HENRY NO. 2», commandée par le second capitaine du «POINT HENRY», a été dépêchée sur les lieux et un membre d'équipage disposant d'un radiotéléphone VHF portatif a débarqué près du navire échoué de façon à être mieux en mesure d'évaluer la situation. Toutefois, l'ERS n'a pu secourir l'équipage du «GYPSY LASS» en raison des rochers et des vagues qui déferlaient dans le secteur où le bateau de pêche était échoué.

À 23 h 15, le «ROYAL PRIDE» a perdu sa capacité de propulsion lorsque sa tuyère Kort a été obstruée par du varech. Le patron, dans l'espoir de ralentir la dérive, a mis à l'eau les deux panneaux de chalut et a mouillé l'ancre. Il a averti le «POINT HENRY» de la situation et a attendu les secours. Prévoyant d'avoir à abandonner le navire, les membres de l'équipage ont revêtu leurs combinaisons d'immersion.

Après être revenue au «POINT HENRY» pour prendre des radios VHF additionnelles, étant donné que le radiotéléphone VHF intégré de l'ERS ne fonctionnait pas, l'embarcation «POINT HENRY NO. 2» a essayé d'atteindre le «ROYAL PRIDE» au moyen du câble de remorque léger du «POINT HENRY». Toutefois, le câble était trop court, et l'ERS a perdu le câble après que celui-ci se fut emmêlé dans l'hélice bâbord. L'ERS s'est ensuite approchée tout contre le bord du «ROYAL PRIDE», et deux des trois membres de l'équipage du bateau de pêche ont sauté à bord. Pendant qu'on essayait de secourir le dernier matelot, une série de grosses lames s'est abattue sur l'ERS qui s'est remplie d'eau.

Trois des quatre personnes à bord de l'ERS ont été jetées à la mer, mais elles ont réussi à remonter à bord. Lorsque le second capitaine a remis les moteurs en marche, il a décidé d'échouer l'ERS sur une petite île non nommée voisine. Les deux membres de l'équipage du «ROYAL PRIDE» et les deux membres de l'équipage de l'ERS ont débarqué sur cette île.

Entre-temps, la coque du «GYPSY LASS» avait été enfoncée et le navire coulait, obligeant son équipage à sauter à l'eau. Deux des membres de l'équipage ont pu grimper sur le gros rocher où un membre de l'équipage de l'ERS avait déjà trouvé refuge. Le patron a été entraîné en direction de la petite île non nommée, où il a reçu l'aide des membres d'équipage du «ROYAL PRIDE» et de l'ERS.

Toutes les personnes qui se sont réfugiées sur l'île se sont abritées sous des arbres situés tout près et se sont serrés les uns contre les autres pour se réchauffer. À 2 h 12 le 15 février, un hélicoptère SAR des États-Unis, le USCG 6022, qui était la ressource la plus rapprochée capable de remplir la mission, a été dépêché de Sitka, en Alaska.

À 2 h 58, tous les membres d'équipage avaient été secourus, puis ils ont été transportés à Prince Rupert, où ils sont arrivés à 3 h 25. Ils ont été emmenés à l'hôpital de Prince Rupert pour des examens, après quoi ils ont reçu leur congé.

#### *1.4 Victimes*

Les trois membres de l'équipage du «GYPSY LASS», les trois membres de l'équipage du «ROYAL PRIDE» et les deux membres de l'équipage du «POINT HENRY» qui étaient à bord de l'ERS sont tombés à la mer, mais aucune blessure n'a été signalée.

#### *1.5 Avaries aux navires*

Le «GYPSY LASS» a été déclaré perte totale.

Une inspection du «ROYAL PRIDE» faite après l'accident a révélé des avaries considérables au bordé de fond et aux membrures connexes. Le navire a été renfloué et remorqué jusqu'à Prince Rupert où il a subi des réparations temporaires avant d'être remorqué jusqu'à Vancouver en vue de réparations permanentes.

L'ERS «POINT HENRY NO. 2» a subi des avaries considérables à la structure et les moteurs ont été légèrement endommagés. L'ERS a été envoyée à Victoria pour y être réparée et recevoir deux nouveaux moteurs hors-bord de 90 HP.

## *1.6 Dommages à l'environnement*

Aucun dommage grave à l'environnement n'a été signalé. Le «GYPSY LASS» avait à son bord quelque 4 100 litres (900 gallons) de combustible diesel léger. Le combustible qui s'est répandu dans l'océan s'est dispersé sous l'effet du vent et des vagues.

## *1.7 Certificats des navires*

Les certificats, l'armement en personnel et l'équipement du «GYPSY LASS» et du «ROYAL PRIDE» étaient conformes aux règlements en vigueur.

Le «POINT HENRY NO. 2» n'était pas assujéti aux inspections de la Direction de la sécurité des navires de la GCC, mais était entretenu d'après les normes des Systèmes de la flotte de la GCC relatives à ces embarcations.

## *1.8 Brevets et antécédents des équipages*

«GYPSY LASS»

Aucun des membres de l'équipage du «GYPSY LASS» n'était titulaire d'un brevet, et ils n'étaient d'ailleurs pas tenus de l'être en vertu des règlements. Le patron avait acquis de l'expérience à bord de bateaux de pêche aux filets maillants, de pêche à la senne et de pêche à la traîne. Il était patron du «GYPSY LASS» depuis 1988. Les autres membres de l'équipage étaient aussi des pêcheurs expérimentés.

«ROYAL PRIDE»

Le patron du «ROYAL PRIDE» était titulaire d'un brevet de capitaine de bateau de pêche de classe III. Il avait acquis de l'expérience à bord de bateaux de pêche aux filets maillants, de pêche à la senne et de pêche à la traîne. Il était patron de ce navire depuis 1992.

Les autres membres de l'équipage du «ROYAL PRIDE» ne possédaient pas de brevets et n'étaient pas tenus d'en posséder aux termes du règlement. Ils étaient des pêcheurs d'expérience.

«POINT HENRY NO. 2»

Le second capitaine du «POINT HENRY», qui était responsable de l'ERS, était titulaire d'un brevet de lieutenant de quart et était employé par la GCC depuis 1981. L'autre membre d'équipage à bord de l'ERS était aussi un marin d'expérience mais ne possédait aucun brevet et n'était pas tenu d'en posséder aux termes du règlement.

### *1.9 Renseignements sur les conditions météorologiques*

Environnement Canada a signalé qu'un système dépressionnaire en provenance du sud-ouest a atteint les îles de la Reine-Charlotte (C.-B.), au cours de la soirée du 14 février. Ce système a donné lieu à des vents forts et à des coups de vent du nord-est au cours de l'après-midi, qui se sont changés en vents forts du sud-est pendant la soirée, lors du passage dans la région d'un système frontal associé.

La température de l'air était d'environ 3 °C, et la pluie mêlée de neige qui accompagnait le front réduisait la visibilité à moins de deux milles par moment. La température de l'eau était d'environ 12 °C.

### *1.10 Renseignements sur la marée*

Le 14 février 1994, la marée haute était prévue pour 15 h 53 dans le passage de la Baie d'Hudson (C.-B.), et devait atteindre une hauteur de 5,4 m au-dessus du zéro des cartes. La marée basse prévue pour 21 h 52 devait atteindre 1,5 m au-dessus du zéro des cartes.

Le passage de la Baie d'Hudson est orienté sud-ouest/nord-est; le courant de flux porte au nord-est, et le jusant au sud-ouest. La carte du Service hydrographique du Canada (SHC) pour le secteur montre que le courant de jusant est d'environ 1,5 noeud, dans le sens du chenal, à l'entrée sud-ouest du passage. Le «GYPSY LASS» s'est échoué vers 20 h 4, soit un peu moins de deux heures avant l'heure prévue de la marée basse.

### *1.11 Ressources de recherches et sauvetage*

Les efforts des navires dépêchés par le CCS pour venir en aide au «GYPSY LASS» ont été gênés par le petit fond qu'on trouve dans le secteur.

L'hélicoptère de la GCC posté à Prince Rupert prend part aux opérations SAR chaque fois que les circonstances ou les conditions le permettent, mais il n'est pas une unité SAR spécialisée et n'est pas équipé pour le sauvetage de nuit.

Les aéronefs et hélicoptères canadiens qui sont normalement affectés aux opérations SAR se trouvent à la base des Forces canadiennes de Comox. Un protocole d'entente avec les États-Unis permet aux CCS du Canada de demander l'aide de la USCG si le CCS décide que les circonstances l'exigent, et il en est de même pour les CCS de la USCG. Dans ce cas-ci, il aurait fallu plus de temps à un aéronef canadien pour se rendre sur le lieu de l'accident qu'un hélicoptère de l'USCG venant de Sitka.

### 1.12 Combustible du «GYPSY LASS»

Le «GYPSY LASS» avait embarqué une pleine charge de combustible avant sa sortie, et avait appareillé avec quelque 6 100 litres (1 350 gallons) de combustible dans ses citernes, lesquelles avaient une contenance nominale d'environ 6 350 litres (1 400 gallons). Au moment de l'échouement, le navire en était à sa quatrième journée sur les lieux de pêche et avait encore quelque 4 100 litres de combustible dans ses citernes.

Le navire comptait quatre citernes de combustible : deux citernes de fibre de verre à l'arrière, dans la cambuse, et deux citernes d'acier dans la salle des machines. Les citernes étaient reliées entre elles, de façon que le combustible destiné à la machine principale puisse être prélevé des citernes arrière ou avant, ou encore de toutes les citernes en même temps. Le combustible pouvait aussi être transféré des citernes arrière aux citernes avant mais, quand les citernes du navire étaient presque pleines, on ne pouvait alimenter la machine principale qu'à partir des citernes avant puisque la conduite de retour de la machine ne se rendait pas jusqu'aux citernes arrière. Au moment de l'échouement, comme cela se fait normalement afin d'atténuer l'assiette positive, le «GYPSY LASS» consommait du combustible prélevé des citernes arrière. On a soupçonné ces dernières citernes d'avoir été la source de la contamination.

La contamination du combustible par l'eau peut être causée par une fuite, par les installations de ravitaillement en combustible proprement dites ou par la condensation. Aucun élément de preuve n'indique qu'une fuite ait affecté le circuit d'alimentation en combustible du navire avant l'échouement. Le navire faisait sa troisième sortie après avoir été désarmé d'octobre 1993 à janvier 1994, période au cours de laquelle une certaine quantité de combustible était restée dans les citernes et le navire n'avait pas été chauffé.



## 2.0 *Analyse*

### 2.1 *Contamination du combustible*

Pendant que le «GYPSY LASS» était désarmé, une certaine quantité de combustible était restée dans les citernes et le navire n'avait pas été chauffé, ce qui constitue une combinaison propice à la condensation. La condensation est considérée comme étant la cause la plus probable de la présence d'eau dans le combustible. En raison des conditions météorologiques défavorables le jour de l'échouement, le navire avançait avec difficulté sur la mer démontée; ce mouvement a dû brasser les sédiments contenus dans les citernes. Comme les citernes étaient pleines au moment du départ, le navire avait déjà consommé le combustible des citernes avant, situées dans la salle des machines. Au moment où l'on a découvert que le combustible était contaminé, la machine était alimentée par les citernes de la salle des machines, mais le combustible contenu dans celles-ci était transféré des citernes arrière, ce qui permettait de compenser l'augmentation de l'assiette positive à mesure qu'on embarquait le poisson capturé. Bien que le patron ait coupé l'arrivée de combustible en provenance des citernes arrière lorsqu'il a découvert la contamination, il se peut fort bien que toutes les citernes aient été contaminées jusqu'à un certain point à ce moment. On a soupçonné les citernes arrière d'avoir été la source de la contamination.

### 2.2 *Remplacement préventif des filtres*

La présence de saletés et d'eau dans les filtres à combustible avait incité le patron du «GYPSY LASS» à stopper les machines pour remplacer les filtres à deux reprises au cours du voyage de retour. Comme le navire approchait de l'entrée du port, le patron, craignant que la machine principale tombe en panne pendant l'entrée au port, a décidé de remplacer les filtres par mesure de précaution. Étant donné les conditions météorologiques, et du fait que l'endroit où le changement de filtres devait avoir lieu se trouvait à proximité de la rive, il aurait été plus prudent que le patron du «GYPSY LASS» demande au «ROYAL PRIDE» de se tenir prêt à intervenir pendant qu'il remplaçait les filtres. Les deux navires avaient pêché ensemble et devaient tous deux passer la nuit au port Edith. Après avoir été appelé à l'aide, le «ROYAL PRIDE» n'a mis qu'une vingtaine de minutes pour arriver sur les lieux, mais le «GYPSY LASS» avait déjà été déporté vers un petit fond.



### 3.0 *Conclusions*

#### 3.1 *Faits établis*

1. On s'est aperçu que le combustible du «GYPSY LASS» était contaminé par de l'eau et des saletés pendant que le navire rentrait au port Edith.
2. Comme il ne disposait d'aucune citerne de combustible non contaminé, le patron a décidé de remplacer les filtres à combustible avant d'entrer au port.
3. Après qu'on a stoppé la machine principale pour remplacer les filtres alors que le navire était à proximité d'une terre sous le vent, il a été impossible de remettre la machine en marche.
4. Pendant que le «GYPSY LASS» était déporté vers un petit fond, le seul navire pouvant lui prêter assistance, le «ROYAL PRIDE», avait pris les devants et était rentré au port Edith.
5. Lorsque le «ROYAL PRIDE» est arrivé sur les lieux pour porter assistance, le «GYPSY LASS» avait déjà été déporté vers un petit fond.
6. Tandis qu'il se tenait prêt à intervenir, le «ROYAL PRIDE» s'est échoué lui aussi après avoir perdu son principal moyen de propulsion, qui avait été obstrué par du varech.
7. Lorsque l'embarcation rapide de sauvetage «POINT HENRY NO. 2» est arrivée à la rescousse, les deux navires échoués étaient dans une situation telle qu'on n'a pu que procéder à un abandon partiel du «ROYAL PRIDE».
8. Pendant qu'elle essayait de manoeuvrer dans le secteur resserré où les navires s'étaient échoués, l'embarcation «POINT HENRY NO. 2» s'est remplie d'eau, de sorte qu'on a dû l'échouer.
9. Puisque l'incident est survenu près des eaux de l'Alaska, le Centre de coordination du sauvetage (CCS) a dépêché un hélicoptère de la garde côtière américaine (USCG), qui était plus près et qui était équipé pour les sauvetages de nuit, pour secourir les neuf naufragés.
10. Tous les membres d'équipage des deux bateaux de pêche sinistrés avaient enfilé leurs combinaisons d'immersion et ont été secourus sains et saufs.

#### 3.2 *Causes*



Le «GYPSY LASS», alors qu'il naviguait près de la côte dans des conditions environnementales défavorables, s'est échoué parce qu'il a été impossible de remettre en marche la machine principale après l'avoir stoppée et qu'on n'avait pas pris de mesures pour parer à cette éventualité. Le «ROYAL PRIDE» s'est échoué parce qu'après être entré dans une zone où il y avait beaucoup d'algues, il a perdu sa capacité de propulsion lorsque sa tuyère Kort a été obstruée par du varech. L'embarcation rapide de sauvetage «POINT HENRY NO. 2» s'est remplie d'eau pendant qu'on essayait de la manoeuvrer pour effectuer un sauvetage dans des conditions défavorables.

## 4.0 *Mesures de sécurité*

Le Bureau n'a, jusqu'ici, recommandé aucune mesure de sécurité.

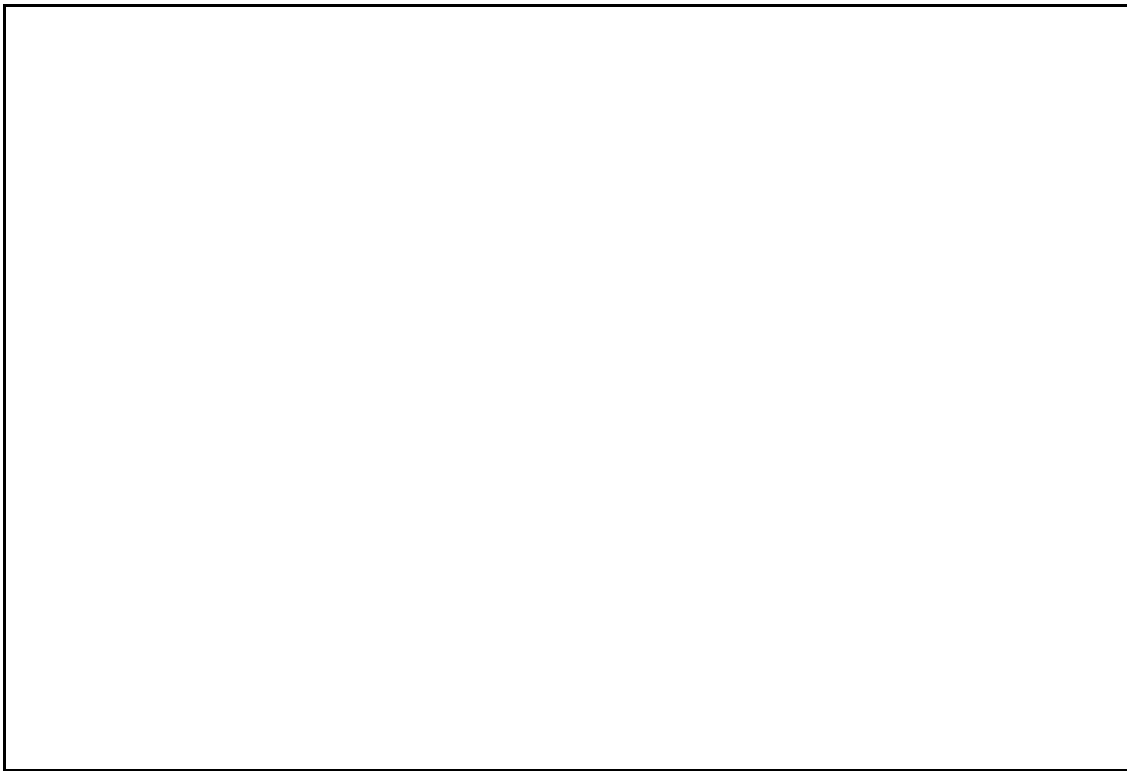
*Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. La publication de ce rapport a été autorisée le 28 août 1995 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Zita Brunet et Hugh MacNeil.*

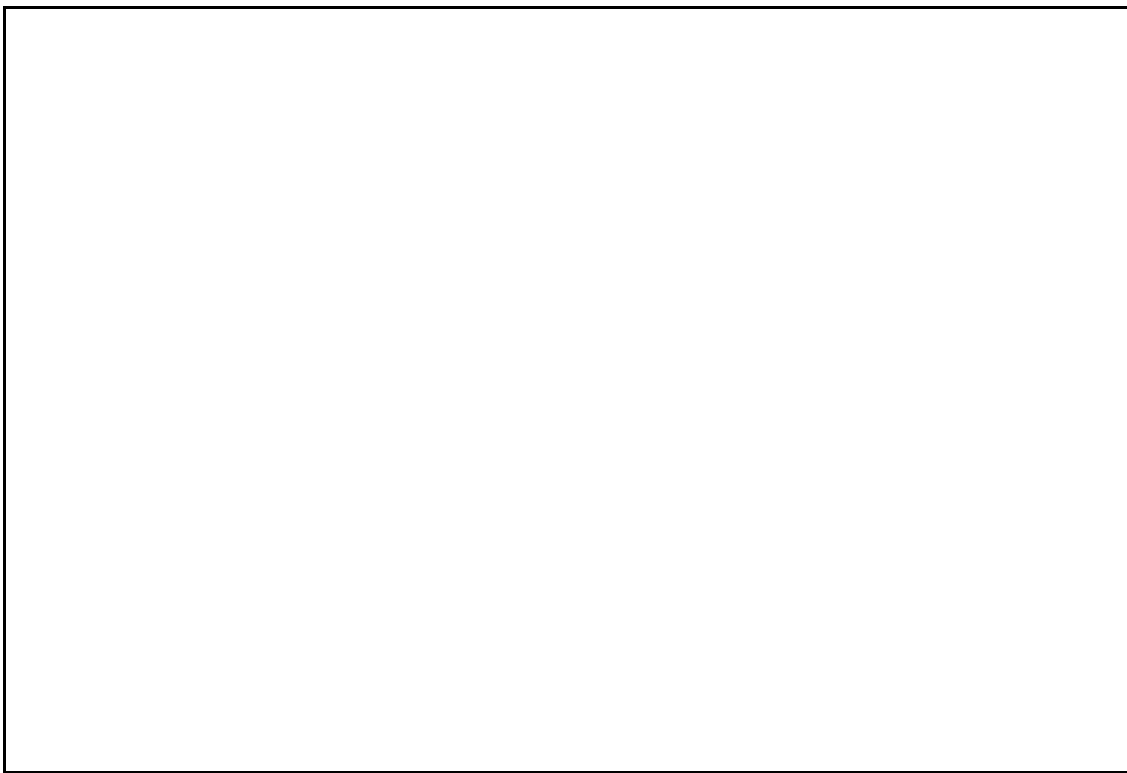


*Annexe A - Croquis du secteur de l'événement*



*Annexe B - Photographies*





## *Annexe C - Sigles et abréviations*

ar.	arrière
av.	avant
BHP	puissance au frein
BST	Bureau de la sécurité des transports du Canada
C	Celsius
C.-B.	Colombie-Britannique
CCS	Centre de coordination du sauvetage
ERS	embarcation rapide de sauvetage
franc-bord	Distance verticale séparant le pont supérieur de la flottaison.
GCC	Garde côtière canadienne
HNP	heure normale du Pacifique
HP	horse-power
kW	kilowatt(s)
m	mètre(s)
OMI	Organisation maritime internationale
panneau de chalut	Plateau fait de bois ou d'acier utilisé lors de la pêche pour maintenir le chalut ouvert.
SAR	recherches et sauvetage
SHC	Service hydrographique du Canada
SI	système international (d'unités)
SRGC	station radio de la Garde côtière
tuyère Kort	Revêtement cylindrique fixé autour de l'hélice pour augmenter la poussée.
USCG	(United States Coast Guard) garde côtière américaine
UTC	temps universel coordonné
VHF	très haute fréquence
°	degré(s)



## BUREAUX DU BST

### ADMINISTRATION CENTRALE

#### HULL (QUÉBEC)\*

Place du Centre  
4<sup>e</sup> étage  
200, promenade du Portage  
Hull (Québec)  
K1A 1K8  
Tél. (819) 994-3741  
Télécopieur (819) 997-2239

#### INGÉNIERIE

Laboratoire technique  
1901, chemin Research  
Gloucester (Ontario)  
K1A 1K8  
Tél. (613) 998-8230  
24 heures(613) 998-3425  
Télécopieur (613) 998-5572

### BUREAUX RÉGIONAUX

#### ST. JOHN'S (TERRE-NEUVE)

Marine  
Centre Baine Johnston  
10, place Fort William  
1<sup>er</sup> étage  
St. John's (Terre-Neuve)  
A1C 1K4  
Tél. (709) 772-4008  
Télécopieur (709) 772-5806

#### LE GRAND HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE)\*

Marine  
Place Metropolitan  
11<sup>e</sup> étage  
99, rue Wyse  
Dartmouth (Nouvelle-Écosse)  
B3A 4S5  
Tél. (902) 426-2348  
24 heures(902) 426-8043  
Télécopieur (902) 426-5143

#### MONCTON (NOUVEAU-BRUNSWICK)

Productoduc, rail et aviation  
310, boulevard Baig  
Moncton (Nouveau-Brunswick)  
E1E 1C8  
Tél. (506) 851-7141  
24 heures(506) 851-7381  
Télécopieur (506) 851-7467

#### LE GRAND MONTRÉAL (QUÉBEC)\*

Productoduc, rail et aviation  
185, avenue Dorval  
Pièce 403  
Dorval (Québec)  
H9S 5J9  
Tél. (514) 633-3246  
24 heures(514) 633-3246  
Télécopieur (514) 633-2944

#### LE GRAND QUÉBEC (QUÉBEC)\*

Marine, productoduc et rail  
1091, chemin Saint-Louis  
Pièce 100  
Sillery (Québec)  
G1S 1E2  
Tél. (418) 648-3576  
24 heures(418) 648-3576  
Télécopieur (418) 648-3656

#### LE GRAND TORONTO (ONTARIO)

Marine, productoduc, rail et aviation  
23, rue Wilmot est  
Richmond Hill (Ontario)  
L4B 1A3  
Tél. (905) 771-7676  
24 heures(905) 771-7676  
Télécopieur (905) 771-7709

#### PETROLIA (ONTARIO)

Productoduc et rail  
4495, rue Petrolia  
C.P. 1599  
Petrolia (Ontario)  
N0N 1R0  
Tél. (519) 882-3703  
Télécopieur (519) 882-3705

#### WINNIPEG (MANITOBA)

Productoduc, rail et aviation  
335 - 550, rue Century  
Winnipeg (Manitoba)  
R3H 0Y1  
Tél. (204) 983-5991  
24 heures(204) 983-5548  
Télécopieur (204) 983-8026

#### EDMONTON (ALBERTA)

Productoduc, rail et aviation  
17803, avenue 106 A  
Edmonton (Alberta)  
T5S 1V8  
Tél. (403) 495-3865  
24 heures(403) 495-3999  
Télécopieur (403) 495-2079

#### CALGARY (ALBERTA)

Productoduc et rail  
Édifice Sam Livingstone  
510 - 12<sup>e</sup> avenue sud-ouest  
Pièce 210, C.P. 222  
Calgary (Alberta)  
T2R 0X5  
Tél. (403) 299-3911  
24 heures(403) 299-3912  
Télécopieur (403) 299-3913

#### LE GRAND VANCOUVER (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

Marine, productoduc, rail et aviation  
4 - 3071, rue Number Five  
Richmond (Colombie-Britannique)  
V6X 2T4  
Tél. (604) 666-5826

\*Services disponibles dans les deux langues officielles

○ Services en français (extérieur de la  
RCN) : 1-800-387-3557

24 heures(604) 666-5826  
Télécopieur (604) 666-7230