

**RAPPORT D'ENQUÊTE SUR UN ACCIDENT MARITIME**  
**ÉCHOUEMENT**  
**DU BATEAU DE PÊCHE « WESTERN OCEAN »**  
**SUR L'ÎLE FRANCIS (COLOMBIE-BRITANNIQUE)**  
**LE 13 AVRIL 1996**  
**RAPPORT NUMÉRO M96W0061**

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

## Rapport d'enquête sur un accident maritime

Échouement  
du bateau de pêche « WESTERN OCEAN »  
sur l'île Francis (Colombie-Britannique)  
le 13 avril 1996

Rapport numéro M96W0061

### **Résumé**

Vers 23 h 30, le 13 avril 1996, le bateau de pêche « WESTERN OCEAN » achevait une traversée entre Sooke (Colombie-Britannique) et Ucluelet (Colombie-Britannique). À l'entrée du port, le capitaine a cru que le bateau avait le récif Jenny à proximité sur tribord et il est venu sur bâbord pour ramener son bateau au milieu du chenal. Le « WESTERN OCEAN » s'est échoué sur l'île Francis environ une minute plus tard. Les membres de l'équipage ont été repêchés, indemnes, par un navire du service auxiliaire de la Garde côtière canadienne. Le bateau était une perte totale.

*This report is also available in English.*

## Autres renseignements de base

### Fiche technique du navire

Nom	« WESTERN OCEAN »
Port d'immatriculation	Vancouver (C.-B.)
Pavillon	Canada
Numéro officiel	197702
Type	Bateau de pêche
Jauge brute	128 tonneaux
Équipage	4
Longueur	24 m
Construction	1944, Tacoma, Washington, U.S.A.
Propulsion	Moteur diesel à une seule hélice, 446,7 kW
Propriétaire	Titan Fishing Ltd., Sooke (C.-B.)

Le « WESTERN OCEAN » était un bateau de pêche à coque en bois dont les emménagements étaient placés à l'avant. Le bateau avait quitté Sooke à 14 h, le 13 avril 1996, avec un équipage de quatre personnes, à destination d'Ucluelet (Colombie-Britannique), pour y prendre de la glace. Le capitaine connaissait la région, mais il en était à son premier voyage sur le « WESTERN OCEAN ».

Le temps était clair et la visibilité, de 15 milles marins. Il y avait un vent du sud-est de 15 à 20 noeuds et la mer était agitée. Peu avant 24 h, le navire a franchi le chenal Carolina. Le capitaine, qui dirigeait le bateau, naviguait au moyen du radar et de l'échosondeur. La ligne de foi du radar avait une erreur de 5 à 15 degrés à tribord. L'avant du navire coïncidait avec le zéro de la couronne des gisements du radar, alors que la ligne de foi était à la droite de ce zéro. Même s'il était au courant de l'erreur, le capitaine, nouveau venu sur le bateau, ne savait pas comment la corriger.

Après avoir doublé les bouées Y42 et Y43 sans problème, le capitaine a vu que l'échosondeur indiquait la présence de hauts-fonds, et il a réduit la vitesse à deux ou trois noeuds.

Alors que le « WESTERN OCEAN » se trouvait dans le chenal, le capitaine, croyant le récif Jenny trop près sur tribord, a mis la barre à bâbord pour ramener le bateau au milieu du chenal, et il a placé le moteur à « en avant toute ». Environ une minute plus tard, le « WESTERN OCEAN » s'est échoué sur l'île Francis à pleine vitesse.

Un examen de la carte de la région indique la présence d'un haut-fond de cinq mètres à quelques centaines de mètres au sud de l'île Francis. Après que le capitaine a mis la barre à bâbord, la ligne de foi du radar se trouvait juste au large de l'île Francis. Cela signifie que le navire faisait alors cap sur l'île, mais le capitaine ne s'en est pas rendu compte.

Après l'échouement, on a envoyé un appel de détresse et l'équipage est monté à bord du radeau de sauvetage. Celui-ci était maintenu contre le flanc du bateau par la houle. Le navire roulait violemment, et l'équipage a commencé à craindre qu'il ne se renverse sur le radeau. Cinq minutes après l'abandon du « WESTERN OCEAN », le « KNIGHT INLET » du service auxiliaire de la Garde côtière canadienne est arrivé sur les lieux. Grâce à un couteau fourni par le bâtiment

---

<sup>1</sup> Toutes les heures sont exprimées selon l'HAP (Temps universel coordonné [UTC] moins sept heures), à moins d'indication contraire.

de secours, les naufragés ont pu couper la bosse du radeau, et ils ont été transbordés sur le « KNIGHT INLET » peu après. Personne n'a été blessé.

Le capitaine était titulaire d'un brevet de capitaine de pêche de classe III délivré en 1986. Il avait fait 30 à 40 voyages à partir et à destination du port d'Ucluelet, dont 10 comme capitaine, et deux seulement dans l'obscurité.

Le « WESTERN OCEAN » a été détruit par la mer forte qui le projetait contre le rocher.

### **Analyse**

Lorsque l'échosondeur a révélé la proximité d'un haut-fond, le capitaine a réduit la vitesse, mais sans vérifier la position du navire. Il n'a pas non plus analysé la situation avant de remettre les machines « en avant toute ».

Comme il n'y a nulle trace d'un plan de route ni de quelconques préparatifs qui auraient permis au capitaine de se familiariser avec les profondeurs et les dangers pour la navigation dans le chenal Carolina, il a été impossible de déterminer si la route que le « WESTERN OCEAN » a suivi jusqu'au moment où l'échosondeur a indiqué la présence d'un haut-fond, était satisfaisante et conforme à ce qui était prévu.

Même si le capitaine ne savait pas comment corriger l'erreur de la ligne de foi du radar, il disposait d'autres moyens, dont le report sur la carte des distances indiquées par le radar, pour contrôler la progression du navire, mais il ne s'en est pas servi.

Le naufrage du navire a empêché de vérifier le réglage de l'échosondeur. Toutefois, lorsque l'échosondeur a montré la proximité de hauts-fonds, et a averti que le bateau se dirigeait vers des eaux dangereuses, on n'a pas tenté de vérifier la position véritable du navire au radar, pour se diriger vers des eaux plus profondes. Le capitaine a décidé de mettre la barre à bâbord parce qu'il présumait à tort que son bateau se trouvait près de la limite nord du récif Jenny.

Le navire avait une carte marine à bord, mais le capitaine s'est fié à sa connaissance des lieux et il ne l'a pas consultée.

Rien ne permet de croire que la route du bateau a été tracée ou sa position établie pendant l'approche du port. Par conséquent, la direction du courant et le dépalage n'étaient pas connus, et le capitaine ignorait la position réelle du « WESTERN OCEAN ». Le vent du sud-est pourrait expliquer le dépalage vers le nord du bateau, en direction du fond de cinq mètres.

### **Faits établis**

1. Le « WESTERN OCEAN » a été déporté vers le nord du chenal Carolina.
2. Les hauts-fonds repérés par le capitaine n'étaient pas le récif Jenny, il s'agissait plutôt d'un haut-fond de cinq mètres situé au sud de l'île Francis.
3. Le capitaine a mis la barre à bâbord en se basant sur des renseignements insuffisants et sans vérifier la position de son bateau. La ligne de foi du radar se trouvait alors juste au large de l'île Francis.
4. Il était connu que le radar avait une erreur de 5 à 15 degrés à tribord.
5. Le navire s'est échoué à pleine vitesse et il a été détruit par les lames.

### **Causes et facteurs contributifs**

Le « WESTERN OCEAN » s'est échoué parce que le capitaine est venu sur bâbord après avoir repéré une zone de hauts-fonds qu'il a cru être le récif Jenny. Il s'agissait en fait d'un haut-fond de cinq mètres au sud de l'île Francis.

L'erreur de 5 à 15 degrés de la ligne de foi du radar, ainsi que le dépalage du navire vers le nord, peuvent expliquer que le capitaine ait mal évalué la situation.

*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 23 avril 1997 par le Bureau, qui est composé du président, Benoît Bouchard, et des membres, Maurice Harquail, Charles Simpson et W.A. Tadros.*