



Bureau de la sécurité  
des transports  
du Canada

Transportation  
Safety Board  
of Canada



# RAPPORT D'ENQUÊTE SUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT MARITIME M21A0315

## NAUFRAGE ET PERTES DE VIE

Bateau de pêche non immatriculé connu sous le nom de *Island Lady*  
Mer du Labrador (Terre-Neuve-et-Labrador)  
17 septembre 2021

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 bateau

Le bateau dans l'événement à l'étude, connu sous le nom de *Island Lady*, était un bateau de pêche non ponté en fibre de verre (figure 1) qui n'était pas immatriculé auprès de Transports Canada (TC). Le *Island Lady* était d'une longueur d'environ 8,5 m et était propulsé par 2 moteurs hors-bord indépendants à essence (90 hp chacun). Un treuil hydraulique pour filet maillant était situé à tribord à mi-longueur du bateau. La pompe hydraulique de ce treuil était alimentée par un moteur à essence installé à bâbord sur le dessus de la cabine.

Le bateau était équipé d'un radar, d'un traceur GPS (système de positionnement mondial), d'un téléphone satellite et d'une radio à très haute fréquence dotée de la fonction d'appel sélectif numérique (VHF-ASN). La fonction ASN de la radio VHF n'était pas fonctionnelle, car la radio n'était pas enregistrée auprès d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> L'enregistrement d'une radio VHF-ASN donne au propriétaire un numéro d'identité dans le service mobile maritime qui permet de communiquer directement avec d'autres navires et d'envoyer un signal de détresse en cas d'urgence. Pour de plus amples renseignements, voir Innovation, Sciences et Développement économique

En plus de l'équipement installé, le bateau transportait normalement 2 caisses à poisson isolées, des bacs de manutention contenant de la glace et des bidons d'essence supplémentaires. Il y avait également à bord des gilets de sauvetage, 2 combinaisons d'immersion, une bouée de sauvetage et des fusées éclairantes.

Figure 1. Le Island Lady (Source : Transports Canada)



## Le voyage

Le capitaine<sup>2</sup> et un membre d'équipage<sup>3</sup> ont quitté l'usine de transformation du poisson de Mary's Harbour (Terre-Neuve-et-Labrador) vers 7 h<sup>4</sup> le 17 septembre pour se rendre aux lieux de pêche à la morue (figure 2). Le capitaine avait l'intention de récupérer tous les filets maillants et les prises qui s'y trouvaient, afin de mettre fin aux activités de pêche à la morue de 2021. Au moment du départ du bateau, les vents étaient variables, soufflant de 10 à 15 nœuds, et les prévisions du matin annonçaient une augmentation des vents du sud-ouest à 25 nœuds dans l'après-midi. La température de l'eau a été signalée comme étant de 5 °C.

Vers 12 h, le bateau a été aperçu au sud de Battle Harbour, Terre-Neuve-et-Labrador. Les prévisions de l'après-midi ont changé en un avis de coup de vent, avec des vents du sud-ouest de 25 nœuds augmentant à 35 nœuds. Peu après 16 h, 2 appels ont été effectués au moyen du

---

Canada, « Identités dans le service mobile maritime (ISMM) et identités maritimes (IM) », à l'adresse [https://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/h\\_sf06198.html](https://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/h_sf06198.html) (dernière consultation le 26 mai 2022).

<sup>2</sup> Le capitaine détenait l'accréditation de pêcheur professionnel de niveau II par le Professional Fish Harvesters Certification Board depuis 2013. Il était également titulaire d'un brevet de capitaine de bâtiment de pêche, quatrième classe, d'un certificat de formation aux fonctions d'urgence en mer A1 et d'un certificat d'opérateur radio - commercial maritime.

<sup>3</sup> Le membre d'équipage détenait l'accréditation d'apprenti pêcheur par le Professional Fish Harvesters Certification Board depuis juin 2020. Aucun dossier de formation n'était disponible.

<sup>4</sup> Les heures sont exprimées en heure avancée de Terre-Neuve-et-Labrador (temps universel coordonné moins 2,5 heures).

téléphone satellite du *Island Lady*. Un appel a été reçu par un employé de l'usine locale de transformation du poisson, mais la conversation a été interrompue à plusieurs reprises et la connexion a été perdue par la suite; l'autre appel était destiné à une amie du membre d'équipage et un message a été laissé sur sa boîte vocale, mais le message reçu était incompréhensible.

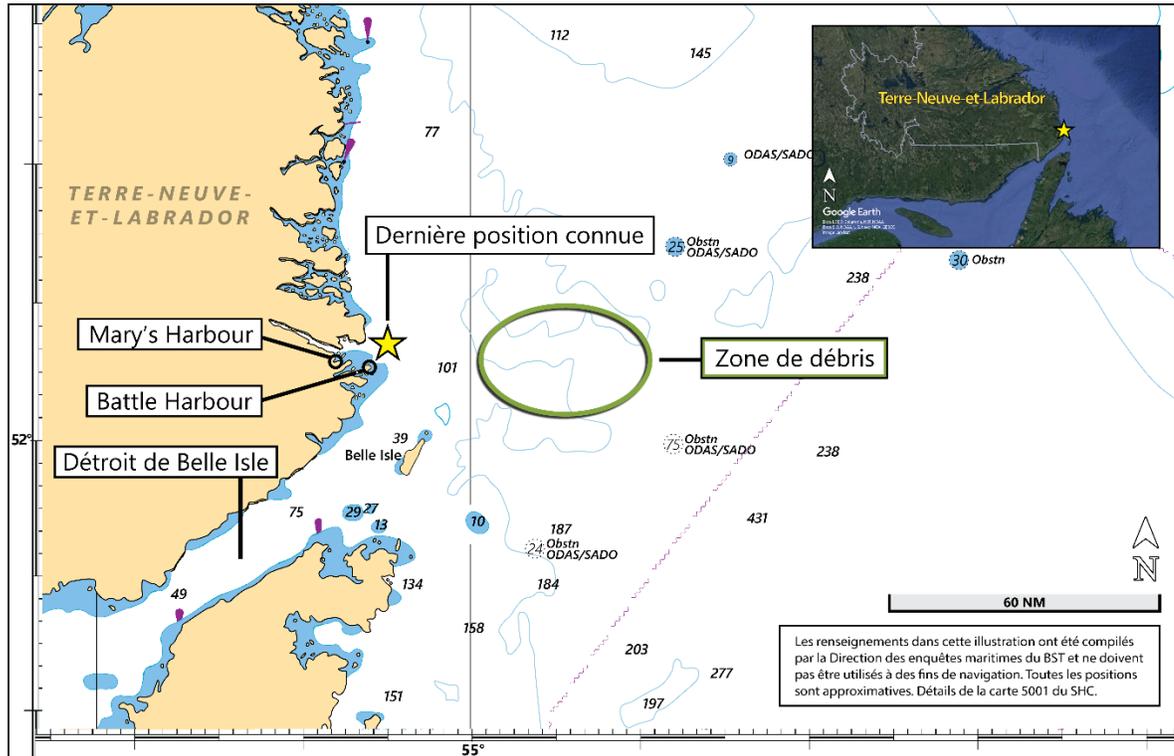
Vers 18 h 30, le père du capitaine a remarqué que son fils n'était pas sur les médias sociaux comme il en avait l'habitude vers la fin de la journée. Compte tenu de cette information, le père a lancé une recherche pour trouver le *Island Lady*. D'autres pêcheurs se sont joints aux recherches. Au moment où les recherches ont commencé, les vents soufflaient du sud-ouest à 25 nœuds et les vagues atteignaient 1,5 m. Les Services de communication et de trafic maritimes du Labrador de la Garde côtière canadienne (GCC) ont entendu des discussions au sujet des recherches sur les radios VHF et ont lancé un appel PAN PAN. Peu après, le centre secondaire de sauvetage maritime de St. John's ont confié l'opération à la GCC et à d'autres ressources de recherche et de sauvetage.

La dernière position du bateau lorsqu'il a été aperçu vers 12 h ce jour-là était la seule information disponible sur la zone à rechercher. Plusieurs navires (bateaux de pêche, bateaux de plaisance et navires de la GCC) et aéronefs ont participé aux recherches, qui ont couvert plus de 4 000 milles marins carrés. Vers 11 h le jour suivant, les recherches ont permis de trouver des débris du *Island Lady*, notamment une caisse à poisson remplie de morues, deux bacs de manutention et des bidons d'essence. Également le jour suivant, des pêcheurs locaux ont trouvé quatre des 14 filets maillants du *Island Lady* sur le quai de Battle Harbour.

Après 48 heures de recherche, le dossier a été remis à la GRC comme un cas de personnes disparues. Les recherches se sont poursuivies pendant près de 2 semaines avec l'aide de la province, de pêcheurs et de la GCC. Au cours des recherches, ni l'équipage, ni le bateau, ni les 10 filets maillants restants n'ont été retrouvés.

L'enquête sur cet événement n'a pas permis de déterminer avec certitude la cause de la disparition du *Island Lady*. Toutefois, il est probable que le bateau a coulé et que les 2 membres d'équipage se sont retrouvés dans l'eau de façon inattendue, sans engin de sauvetage leur permettant de flotter et de se protéger contre les conditions environnementales, et sans être en mesure d'effectuer un appel de détresse.

Figure 2. Carte du lieu de l'événement montrant la dernière position connue du bateau et l'endroit où les débris ont été récupérés (Source de l'image principale : Service hydrographique du Canada, carte 5001; source de l'image médaillon : Google Earth, avec annotations du BST)



### Événements similaires

Entre 2015 et 2021, 15 événements similaires ont été signalés au BST, entraînant la perte de vie de 34 pêcheurs. Dans les 15 événements, les dispositifs d'alerte en cas de détresse (p. ex., les radiobalises de localisation des sinistres [RLS] et les radiobalises individuelles de repérage<sup>5</sup>) n'ont pas été utilisés. Dans 11 de ces 15 événements, les vêtements de flottaison individuels (VFI) n'ont pas été utilisés non plus<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Transports Canada, *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* (DORS/2020-216) (tel que modifié le 6 octobre 2021), paragraphes 209(3) et (4). En février 2022, la Newfoundland and Labrador Fish Harvesting Safety Association a commencé à mettre sur pied une subvention pour les pêcheurs à Terre-Neuve-et-Labrador afin de les inciter à acheter des radiobalises individuelles de repérage. Ces radiobalises transmettent un signal d'urgence pour aviser les ressources de recherche et de sauvetage immédiatement et déclencher une opération de recherche et de sauvetage. Ces radiobalises doivent être activées par l'équipage.

<sup>6</sup> Événements sur la sécurité du transport maritime M21A0412, M21A0161, M20A0258, M20A0160, M19P0242, M19A0090, M19A0082, M18P0394, M18P0184, M18A0303, M18A0078, M18A0076, M16A0327, M16A0140 et M15A0189 du BST.

## Stabilité du bateau

La stabilité insuffisante des bateaux et navires a contribué à bon nombre de pertes de vie par le passé. À la suite de l'enquête du BST sur le chavirement du navire de pêche *Caledonian*<sup>7</sup>, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports exige que tous les petits bateaux de pêche fassent l'objet d'une évaluation de stabilité et établisse des normes pour faire en sorte que les renseignements sur la stabilité soient pertinents et que l'équipage y ait facilement accès.

### Recommandation M16-03 du BST

En réponse à la recommandation, TC et l'industrie ont collaboré à l'élaboration de directives relatives à l'évaluation de la stabilité des navires de pêche<sup>8</sup>.

Le *Island Lady* n'avait jamais fait l'objet d'une évaluation de la stabilité en bonne et due forme, de sorte que les limites de stabilité inhérentes du bateau étaient inconnues et que l'équipage ne connaissait pas les limites d'exploitation sécuritaires du bateau.

## Immatriculation

Tous les navires commerciaux doivent être immatriculés auprès de TC, même les navires qui ne sont pas inspectés aux fins de leur certification. L'immatriculation des navires auprès de TC est une exigence de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et elle permet à TC d'assurer une surveillance de la sécurité auprès des propriétaires de navires et de sensibiliser ces derniers à leurs responsabilités en matière de conformité. De plus, des données d'immatriculation à jour signifient que les autorités de recherche et de sauvetage obtiennent des renseignements exacts, et que les organismes de réglementation en matière de sécurité ainsi que d'autres organismes du système de sécurité maritime ont accès à des données fiables.

Au terme de l'enquête du BST sur la perte du bateau de pêche *Sarah Anne*, le Bureau a recommandé que

le ministère des Pêches et des Océans exige que tout navire canadien utilisé pour la pêche commerciale des ressources marines ait une immatriculation à jour et exacte auprès de Transports Canada.

### Recommandation M22-01 du BST

Le *Island Lady* était immatriculé auprès du ministère des Pêches et des Océans, comme exigence pour obtenir un permis de pêche de ressources marines, mais il n'était pas immatriculé auprès de Transports Canada.

## Vêtements de flottaison individuels

Le fait de travailler sans VFI sur le pont d'un navire de pêche est une pratique dangereuse qui a été relevée par le BST à maintes reprises. Contrairement aux gilets de sauvetage, qui sont conçus pour

<sup>7</sup> Rapport d'enquête maritime M15P0286 du BST.

<sup>8</sup> Transports Canada, TP 15 393F, *Lignes directrices en matière de stabilité et de sécurité adéquates pour les bâtiments de pêche* (13 juillet 2018).

être utilisés lors de l'abandon d'un navire, les VFI sont conçus de façon à permettre aux utilisateurs de travailler sans restriction de mouvement, de sorte qu'ils puissent être portés en tout temps. Cependant, de nombreux pêcheurs résistent à porter les VFI, citant des problèmes comme de l'inconfort, le risque de se prendre et la perception qu'il n'est pas pratique ni normal de les utiliser. En outre, les pêcheurs sous-estiment souvent le risque de se retrouver à l'eau<sup>9</sup>.

La réglementation et les initiatives de l'industrie axées sur les risques ont été élaborées en vue de contribuer à modifier les comportements et à sensibiliser les gens à l'importance du port des VFI. Les fabricants de VFI ont également amélioré la conception des VFI afin de répondre aux préoccupations des pêcheurs concernant le confort et le port constant. Cependant, de nombreux pêcheurs continuent de travailler sur le pont sans porter de VFI, même lorsqu'il y en a à leur disposition.

### **Engins de sauvetage et dispositifs d'alerte en cas de détresse**

TC a mis en œuvre des règlements concernant la présence à bord d'engins de sauvetage et de dispositifs d'alerte en cas de détresse dans le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* et le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*. Ces règlements visent à ce que les équipages aient accès à des engins de sauvetage aux fins de protection contre les éléments en cas d'abandon d'un navire, et à des dispositifs d'alerte en cas de détresse qui avertissent rapidement le système de recherche et de sauvetage qu'un navire est en détresse et qui fournissent une localisation précise afin d'accélérer l'opération de sauvetage et de réduire au minimum le temps d'exposition aux éléments.

Pour les bateaux comme le *Island Lady*, lors d'un voyage tel que celui qui était prévu, les options sont de transporter des radeaux de sauvetage ou des embarcations de récupération en nombre suffisant pour contenir l'ensemble des personnes à bord ou de prévoir une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail isotherme pour chaque personne à bord<sup>10</sup>. Ces navires doivent également être munis d'une radio VHF-ASN capable de transmettre et de recevoir des alertes de détresse et de sécurité à l'aide de la fonction ASN, d'une RLS à dégagement libre, d'une RLS manuelle ou d'une radiobalise individuelle de repérage.

Des enquêtes précédentes du BST<sup>11</sup> ont permis de déterminer que la présence à bord d'un dispositif d'alerte en cas de détresse peut contribuer à sauver la vie des membres d'équipage.

Il n'y avait aucun dispositif d'alerte en cas de détresse en état de fonctionnement à bord du *Island Lady*. Aucun signal de détresse n'a été reçu, ce qui a retardé les opérations de recherche et de sauvetage et réduit considérablement les chances de survie de l'équipage. L'absence de tel équipement a contribué à maintes reprises à des pertes de vie qui auraient pu être évitées.

<sup>9</sup> Rapport d'enquête maritime M09Z0001 du BST, Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada.

<sup>10</sup> Des combinaisons d'immersion ou des combinaisons de travail isothermes sont requises lorsque la température de l'eau est inférieure ou égale à 15 °C. Source : Gouvernement du Canada, *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (C.R.C., ch. 1486), sous-alinéa 3.28(1)b)(ii).

<sup>11</sup> Rapports d'enquête maritime M98N0064, M98F0009 et M97W0236 du BST.

## Liste de surveillance du BST

La Liste de surveillance énumère les principaux enjeux de sécurité qu'il faut s'employer à régler pour rendre le système de transport canadien encore plus sûr. La question de la sécurité de la pêche commerciale figure sur la Liste de surveillance depuis 2010. Comme le montre l'événement à l'étude, malgré les diverses initiatives en cours visant à améliorer la culture de sécurité au sein de l'industrie de la pêche commerciale, les mêmes lacunes persistent à bord des navires de pêche.

## Messages de sécurité

En situation d'urgence, obtenir de l'aide rapidement est essentiel à la survie des pêcheurs. Combiné à des engins de sauvetage tels qu'un VFI, un dispositif d'alerte en cas de détresse peut s'avérer un moyen efficace d'accroître les chances de survie lorsque survient une situation d'urgence. Une radio VHF-ASN, une RLS ou une radiobalise individuelle de repérage en parfait état de fonctionnement peuvent émettre un signal indiquant la localisation précise d'un navire ou d'une personne en détresse, ce qui permet au personnel de recherche et de sauvetage de les atteindre plus rapidement.

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 8 juin 2022. Il a été officiellement publié le 22 juin 2022.

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 M21A0315* (publié le 22 juin 2022).

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@bst.gc.ca](mailto:communications@bst.gc.ca)

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2022

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M21A0315

N° de cat. TU3-12/21-0315F-PDF

ISBN 978-0-660-43830-6

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.*