

Bureau de la sécurité des transports
du Canada



Transportation Safety Board
of Canada

RAPPORT D'ENQUÊTE MARITIME

M04W0225



CHAVIREMENT

DU BATEAU DE PÊCHE *PROSPECT POINT*
DANS LE PASSAGE TAHSISH
DE LA BIAE KYUQUOT (COLOMBIE-BRITANNIQUE)
LE 29 OCTOBRE 2004

Canada

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet événement 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 maritime

Chavirement

du bateau de pêche *Prospect Point*
dans le passage Tahsish Inlet
de la baie Kyuquot Sound (Colombie-Britannique)
le 29 octobre 2004

Rapport numéro M04W0225

Sommaire

L'après-midi du 29 octobre 2004, le bateau de pêche commerciale *Prospect Point*, ayant un équipage de cinq personnes à bord, pêche la sardine dans la baie Kyuquot Sound sur la côte ouest de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). Après avoir fermé la senne, l'équipage se prépare à halier la prise de sardines. Le bateau s'incline sur tribord et chavire. Tous les membres d'équipage se retrouvent à l'eau. Ils seront secourus et recueillis à bord d'un navire de charge côtier mouillé à proximité. Le bateau sera récupéré et remorqué à Steveston (Colombie-Britannique). Aucune blessure n'a été signalée.

This report is also available in English.

Autres renseignements de base

Fiche technique du navire

Nom	<i>Prospect Point</i>
Numéro officiel	383442
Port d'immatriculation	Vancouver (Colombie-Britannique)
Pavillon	Canada
Type	Bateau de pêche – senne
Jauge brute ¹	70,2
Longueur	18,29 m
Construction	1977, Vancouver
Groupe propulseur	Moteur diesel Caterpillar à six cylindres développant 242 kW et entraînant une seule hélice
Équipage	5 personnes
Propriétaires	Networth Industries Ltd., Coquitlam (Colombie-Britannique)

Description du navire

Le *Prospect Point* est un bateau de pêche ponté en aluminium soudé doté d'une coque à bouchain vif. Il a été construit, aménagé, équipé et certifié pour la pêche à la senne. L'arrière à tableau comporte une rampe hydraulique et un rouleau servant à la pêche. Sous le pont principal, le bateau est subdivisé par quatre cloisons transversales étanches délimitant, depuis l'avant, le logement de l'équipage qui se trouve au-dessus de la citerne d'eau de ballast; la salle des machines, munie de réservoirs de carburant à bâbord et à tribord; deux cales à poisson doubles, chacune étant divisée par une cloison médiane. Deux réservoirs de carburant supplémentaires se trouvent de part et d'autre de la citerne d'eau douce située dans la cambuse.

La propulsion est assurée par un moteur diesel de marine Caterpillar à six cylindres entraînant une seule hélice à pas fixe. Le bateau est doté d'un gouvernail plat central.

Le rouf est situé immédiatement devant le milieu du navire. Il abrite la cuisine, la cabine du patron, les toilettes et le mess. Depuis le pont principal, trois marches montent jusqu'à la timonerie et trois marches descendent jusqu'au logement de l'équipage. L'entrée de la salle des machines se trouve dans le rouf.

¹ Dans le présent rapport, les unités de mesure sont conformes aux normes de l'Organisation maritime internationale (OMI) ou, à défaut de telles normes, sont exprimées en unités du Système international (SI).

Le mât principal, situé au milieu du navire à l'arrière du rouf, porte la corne de charge principale. La poulie motrice hydraulique Gearmatic, fixée à la corne de charge sert à haler les filets à bord. Le *Prospect Point* possède aussi deux tangons avec paravanes de réduction du roulis. Le treuil à senne est situé entre le rouf et les cales à poisson. Le tambour à senne est situé derrière les cales à poisson arrière. On accède aux cales à poisson par des panneaux d'écotille en aluminium dans les surbaux au-dessus des cales à poisson.

Le bateau se livrait principalement à la pêche à la senne.

Pêche à la senne coulissante

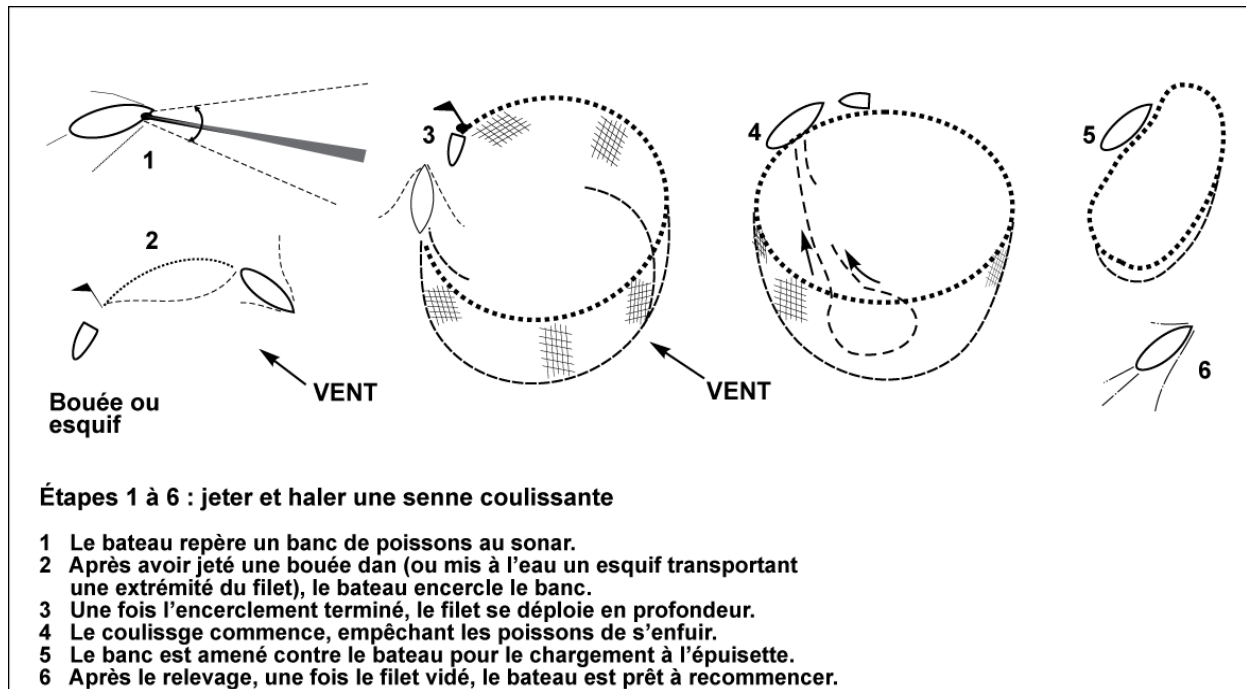


Figure 1. Croquis des six étapes de la pêche à la senne coulissante

La pêche à la senne coulissante est une méthode utilisée pour prendre des poissons en bancs près de la surface de l'océan en les encerclant d'un filet. Une fois que les poissons sont encerclés, un câble de serrage au bas du filet est tiré à l'aide d'un treuil pour refermer la senne par le dessous.



Photo 1. Un bateau de pêche pratiquant le pêche à la senne coulissante

Pour étendre le filet, un esquif à moteur tire l'extrémité du filet d'une longueur de 410 m, défilant le filet du tambour et l'entraînant au loin du bateau de pêche (senneur). Le bord supérieur du filet est maintenu par des flotteurs et demeure à la surface. Environ 35 m sous la surface, le bord inférieur est lesté de sorte que le filet est suspendu verticalement dans l'eau. Des bagues métalliques fixent le câble de serrage au bord inférieur du filet.

Une fois que le filet est étendu, les poissons sont encerclés et l'esquif ramène l'extrémité libre du filet vers le côté tribord du senneur, où elle est fixée. L'esquif se déplace alors à bâbord du senneur où il est utilisé (comme un propulseur latéral) pour empêcher que le bateau de pêche ne passe au-dessus du filet.

Le treuil à senne du senneur tire alors le câble de serrage, fermant le fond du filet comme une immense cordelière. À mesure que le câble de serrage est ramené, une barre recueille les bagues métalliques sur le côté du senneur.

Une fois que la senne est fermée, ce qui empêche la prise de s'échapper, commence le relevage : le filet est progressivement ramené à bord, de sorte que la partie immergée qui contient les poissons est réduite au minimum. Le relevage du filet se fait en passant l'extrémité libre du filet par une poulie motrice hydraulique située sur la corne de charge. Ce processus tire lentement vers le senneur la partie de la senne qui se trouve toujours à l'eau, formant une poche où les poissons sont concentrés. Les poissons sont transférés du filet dans les cales à poisson soit à l'aide de grandes épuisettes, ou salabardes, soit de pompes à poisson.

Le relevage du filet est une étape critique dans la pêche à la senne parce qu'on sait que les sardines (dont le comportement, lorsqu'elles sont piégées, est semblable à celui des harengs adultes) peuvent paniquer et plonger vers le fond.

Déroulement du voyage

Le 14 octobre 2004, le *Prospect Point* appareille de Steveston (Colombie-Britannique), près de l'embouchure du fleuve Fraser, avec à son bord un équipage de cinq personnes : patron, mécanicien et trois matelots. Le bateau se rend à Nootka Sound sur la côte ouest de l'île de Vancouver pour pêcher la sardine. La prise de cette pêche est livrée à une usine de transformation du poisson à Zeballos, sur l'île de Vancouver. Le *Prospect Point* se rend ensuite au nord à Kyuquot Sound, sur l'île de Vancouver, pour continuer à pêcher. La dernière livraison d'environ 39 tonnes de sardines est faite à Zeballos le 27 octobre 2004. L'équipage a dû mettre le filet quatre fois à l'eau pour attraper cette quantité.

Le 29 octobre, le *Prospect Point* retourne dans une petite anse du passage Tahsish Inlet. Vers 16 h, heure normale du Pacifique², il jette son filet. Les vents sont légers et la mer est ridée. Un matelot est dans un esquif attaché à la hanche

tribord du *Prospect Point* par une patte d'oie. L'esquif tire légèrement pour empêcher que le *Prospect Point* ne passe au-dessus du filet. Le sondeur électronique indique un important banc de poissons. Deux matelots s'affairent à resserrer le filet : l'un d'eux commande le treuil et l'autre recueille les bagues du câble de serrage. Un autre membre de l'équipage enroule le filet sur le tambour. Le patron supervise les manœuvres depuis l'arrière du bateau. Le banc est à tribord du bateau.

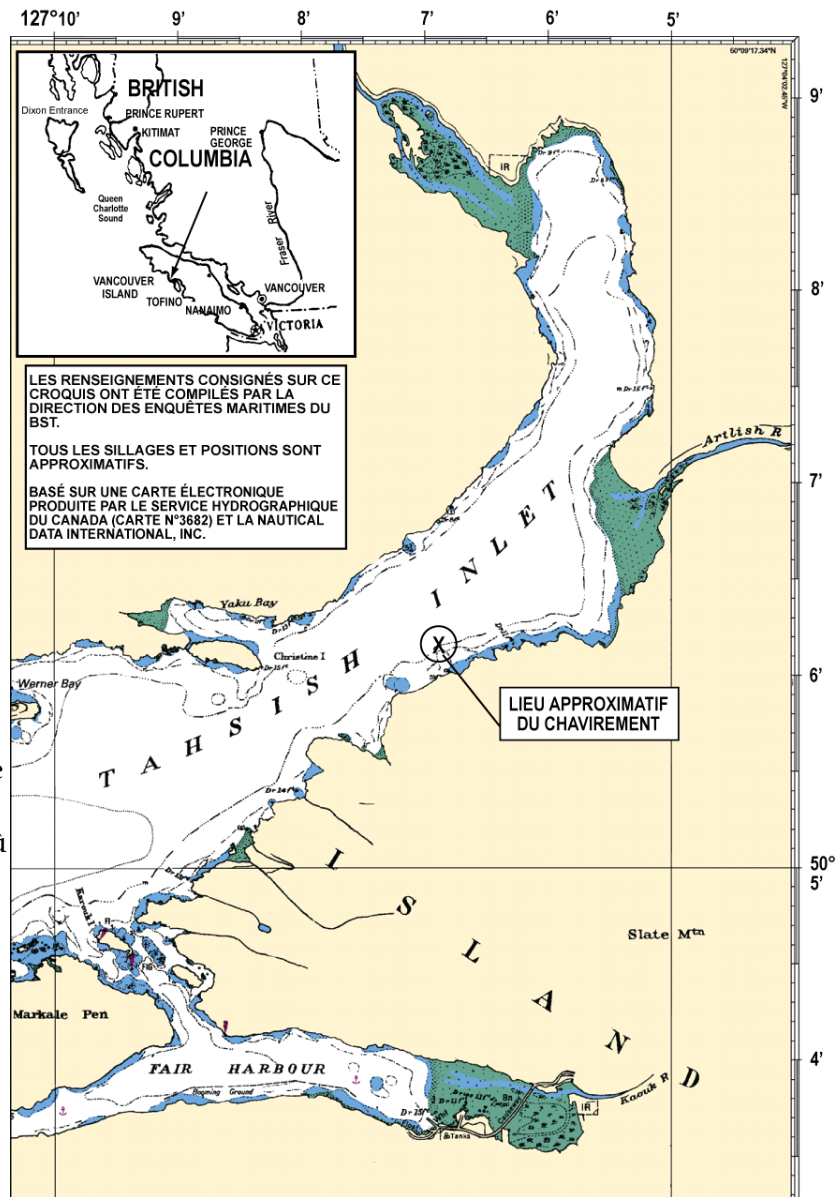


Figure 2. Lieu approximatif du chavirement

²

Les heures sont exprimées en HNP (temps universel coordonné moins huit heures).

Une amarre de travers reliant le filet, fixée immédiatement à l'avant du milieu du bateau du côté tribord du *Prospect Point*, maintient la prise en place. En cas d'urgence, le relâchement de cette corde ouvre le filet et libère la prise.

Le filet est prêt à être remonté. Une courroie venant d'une poulie motrice de la corne de charge du *Prospect Point* est fixée autour du filet et cette partie du filet est soulevée.

Lorsqu'on récupère un filet, il est normal qu'un bateau de pêche s'incline du côté où se passe l'opération. Dans le cas présent, lorsque la courroie tenant le filet arrive à environ 3 m au-dessus de l'eau, le *Prospect Point* s'incline plus que d'habitude sur tribord, marque une pause, puis continue de s'incliner.

À ce moment, le patron fait signe au matelot travaillant au milieu du bateau de relâcher le filet qui est en voie d'être remonté. Le patron tente alors de courir au milieu du bateau pour relâcher l'amarre de travers attachée au filet et libérer les poissons. L'élimination du poids suspendu du filet et de la prise doit permettre le redressement du bateau.

Au lieu, le *Prospect Point* s'incline encore davantage sur tribord et embarque une grande quantité d'eau sur le pont. Le patron en a jusqu'à la taille. Le bateau est rapidement envahi par la porte ouverte menant au logement et dans les cales à poisson qui étaient ouvertes en vue du chargement. Comme le bateau chavire, les membres d'équipage grimpent aux points plus élevés avant de sauter à l'eau. Ils portent des vêtements imperméables.

Le bateau chavire en deux minutes, par 50°05'48" N, 127°07'24" W. Le membre de l'équipage qui est à bord de l'esquif revient tirer les autres de l'eau. Ils sont transportés à bord du navire de charge côtier *Klassen*, qui mouillait dans la baie. Aucun d'eux n'est blessé.

Le navire sera ultérieurement récupéré et remorqué à Steveston. Il sera par la suite vendu à des intérêts américains dans l'État de Washington.

Avaries au bateau

Tout l'équipement électronique et la machinerie du bateau sont lourdement endommagés par l'eau.

Brevets et certificats

Certificats du navire

En tant que petit bateau de pêche ne dépassant pas 70,20 tonneaux de jauge brute et 24,4 m de longueur, le *Prospect Point* est assujéti à une inspection quadriennale par Transports Canada (TC)³. Le navire est certifié en tant que navire de cabotage de classe II. Son certificat d'inspection des navires (SIC 29) avait été délivré le 17 juin 2002 et était valide jusqu'au 16 juin 2006.

La case du certificat SIC 29 prévue pour indiquer si le bateau était certifié pour la pêche au capelan ou au hareng était restée en blanc.

Brevets de l'équipage

Le patron du *Prospect Point* était titulaire d'un brevet de capitaine de pêche, troisième classe, délivré à Vancouver en 1982. Il avait suivi la formation « Fonctions d'urgence en mer » (FUM A1 – cours élémentaire de sécurité), comme l'exige ce brevet.

Un des matelots à bord du *Prospect Point* était aussi titulaire d'un brevet de capitaine de pêche, troisième classe, délivré à Vancouver en 1985. Il avait aussi suivi la formation Fonctions d'urgence en mer (FUM A1 – cours élémentaire de sécurité).

Antécédents de l'équipage

Le patron avait environ 30 ans d'expérience dans l'industrie de la pêche, dont 17 ans comme capitaine du *Prospect Point*.

Tous les autres membres de l'équipage étaient des pêcheurs d'expérience.

Permis de pêche du ministère des Pêches et Océans

Le *Prospect Point* détenait les permis de pêche suivants : saumon à la senne (AS), hareng plein à la senne (HS) – pour deux secteurs, flétan à la ligne (L) et sardine à la senne (ZS).

Conditions météorologiques

Les vents soufflaient du sud-ouest à 10 nœuds. La mer était ridée.

³

En 1995, la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne est devenue la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada, maintenant connue, aux fins du présent rapport, sous le nom de Sécurité maritime de Transports Canada (TC).

Information sur la stabilité

Le *Prospect Point* a été construit en 1977. Le 20 mars 1978, les données sur la stabilité du bateau ont été approuvées par TC tel qu'il était aménagé et équipé pour le sennage.

En février 1986, à la suite de modifications au bateau et de l'augmentation de sa longueur, un architecte naval a présenté un livret de stabilité révisé à TC de la part des propriétaires. Le livret de stabilité a été marqué de la mention « noté » et rendu à l'architecte. La lettre d'accompagnement indiquait que des anomalies avaient été constatées dans le livret de stabilité original à l'égard des tirants d'eau et du centre de gravité longitudinal du navire lège utilisés dans les calculs. Dans une lettre ultérieure, TC admettait que les modifications ne nuisaient pas à la stabilité du navire, mais demandait que l'architecte naval présente une nouvelle « pire condition d'exploitation » pour approbation en utilisant les nouvelles données du navire lège et des centres de gravité. Ces communications sont les dernières à ce sujet; les dossiers ne révèlent aucun nouvel élément sur la stabilité du navire.

Modifications apportées au navire

L'entreprise qui était propriétaire du bateau lors de l'événement avait acheté le bâtiment en 1988; le seul livret de stabilité à bord à ce moment était le livret d'origine approuvé le 20 mars 1978. Le navire est resté certifié tel qu'aménagé et équipé pour la pêche à la senne.

En 1994, lorsque la corne de charge originale s'est rompue, le propriétaire l'a remplacée par une corne plus lourde. La nouvelle corne a été posée dans un chantier naval local sous la supervision d'un architecte naval.

À peu près au même moment, la largeur du tambour à senne principal a été augmentée de 30 cm de façon à augmenter sa capacité et permettre l'utilisation d'une senne plus longue (et plus lourde). Cette modification a été exécutée par un soudeur privé. Sur la côte de la Colombie-Britannique, deux types de sennes sont utilisées pour la pêche au saumon : celles servant dans le détroit de Juan de Fuca sont plus grandes, faisant 550 m (300 brasses) de longueur et 80 m de profondeur; ailleurs elles font 400 m de longueur et 52 m de profondeur. Le treuil de serrage en acier a en même temps été remplacé par un treuil en aluminium.

TC n'a pas été informé de ces dernières modifications et aucun architecte naval n'a été consulté au sujet de l'agrandissement du tambour. Le livret de stabilité du bateau n'a pas été modifié en conséquence.

État du bateau au moment du chavirement

Comme la quantité précise de produits consommables et de poisson à bord du bateau au moment du chavirement n'a pas pu être déterminée, on a estimé les données suivantes :

- le bateau transportait environ de 10 à 12 tonnes de glace concassée répartie également entre les quatre cales à poisson;

- les réservoirs de carburant avant sur bâbord et sur tribord étaient pleins respectivement à la moitié et aux deux tiers. C'est-à-dire que chacun contenait entre 4 550 et 6 060 litres de carburant diesel;
- le réservoir de carburant arrière sur bâbord contenait environ 450 litres et le réservoir de carburant arrière sur tribord contenait environ 1 800 litres. Cette répartition inégale était prévue pour pallier une inclinaison inhérente sur bâbord;
- la citerne d'eau de ballast avant contenait 1 800 litres d'eau et la citerne d'eau douce arrière contenait 4 550 litres.

Exigences réglementaires dans l'industrie de la pêche

Transports Canada

La partie I du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche (RIPBP)* s'applique aux bateaux qui font plus de 15 tonneaux de jauge brute mais moins de 150, et qui ont une longueur maximale de 24,4 m. En vertu de ce règlement, les bateaux pontés construits le 6 juillet 1977 ou ultérieurement et utilisés dans la pêche au hareng ou au capelan doivent tenir à bord un livret de stabilité approuvé. Le *Prospect Point* avait fait la pêche au hareng et au capelan dans le passé et possédait des permis de pêche valides pour la pêche au hareng rogué. Au moment du chavirement, le bateau était utilisé pour la pêche à la sardine. Bien que les sardines de Colombie-Britannique aient un comportement semblable à celui des harengs, il s'agit d'espèces distinctes. Par conséquent, au sens strict, un livret de stabilité n'était pas requis. Le *Prospect Point* devait posséder un livret de stabilité valide pour participer à la pêche au hareng rogué. Il avait son livret de 1978 à bord, mais les modifications apportées ultérieurement au bateau l'avaient invalidé.

Ministère des Pêches et Océans

En 2004, dans son plan de gestion intégrée des pêches (PGIP) concernant le hareng rogué, le ministère des Pêches et Océans (MPO) précise que les bateaux désignés doivent posséder un certificat de stabilité valide pour la pêche au hareng afin de se livrer à cette pêche, conformément aux exigences applicables en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le plan 2004 de gestion de la pêche à la sardine ne mentionne pas que les bateaux doivent avoir des données valides sur la stabilité à cette fin.

Information sur la délivrance de permis de pêche par Transports Canada et le ministère des Pêches et Océans

Le site Web du MPO consacré à l'octroi de permis de pêche révèle que 252 permis de pêche à la senne du hareng rogué ont été délivrés en 2004. Ces permis étaient détenus par 136 bateaux. Selon la base de données du Système de rapports d'inspection des navires (SRIS III), des données sur la stabilité ont été enregistrées pour seulement 70 de ces bateaux. Les données varient, indiquant parfois la date du plus récent essai de stabilité ou de l'approbation du livret

de stabilité, et parfois le simple fait que le livret de stabilité se trouve à bord. Parmi les dates données pour l'essai de stabilité ou l'approbation du livret de stabilité, 18 se situaient dans les années 1970, 18 dans les années 1980, 9 dans les années 1990 et aucune par la suite.

Analyse

Pêche à la sardine

Dans la région du Pacifique, la pêche à la sardine est relativement récente et continue de se développer. Le MPO a commencé à délivrer des permis pour cette pêche en 2003, à un nombre limité de participants chaque année. Pour la pêche de 2004-2005, 25 permis ZS pour la pêche de la sardine étaient disponibles. Les pêcheurs n'ont peut-être pas encore acquis une grande expérience de cette pêche.

Bien que cela ne fasse l'objet d'aucune documentation officielle, les pêcheurs ont constaté d'expérience que des sardines piégées dans un filet et concentrées dans un espace confiné paniquent et plongent vers le fond. Lorsqu'un bateau manipule une prise importante, cette réaction crée un moment d'inclinaison qui peut dépasser le moment de redressement du bateau et être d'une amplitude suffisante pour donner une forte inclinaison au bateau. Cette inclinaison combinée à d'autres facteurs comme l'effet de carène liquide, un faible franc-bord naturel et la possibilité d'envahissement peut entraîner le chavirement.

Les pêcheurs indiquent aussi que les sardines sont plus agitées que les harengs lorsqu'elles sont piégées. Dans le cas présent, comme la condition de chargement exacte du bateau au moment du chavirement ne peut pas être vérifiée et comme le bateau était en voie de hisser une importante prise à bord, il est raisonnable de supposer que la cause du chavirement est la plongée des poissons vers le fond.

Application circonstancielle des exigences en matière de stabilité des petits bateaux de pêche

En vertu du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche (RIPBP)*, les bateaux pontés comme le *Prospect Point* qui ont une jauge brute se situant entre 15 et 150 et qui ne dépassent pas une longueur de 24,4 m ne sont pas tenus de faire approuver leurs données sur la stabilité à moins qu'ils ne servent à la pêche au hareng ou au capelan.

Au moment de l'incident qui nous intéresse, le *Prospect Point* se livrait à la pêche à la sardine. Comme les sardines ont un comportement semblable à celui des harengs, les dangers associés à la stabilité du bateau durant la pêche sont semblables dans les deux cas. Cependant, les bateaux utilisés pour la pêche à la sardine ne bénéficient pas des mêmes mesures de sécurité que ceux utilisés pour la pêche au hareng. L'enquête a révélé que certains inspecteurs de TC, y compris celui qui avait inspecté le *Prospect Point*, ne connaissent pas le comportement de ces deux espèces et les risques encourus par les bateaux utilisés pour la pêche à la sardine.

TC n'a pas donné d'indications adéquates à ses inspecteurs dans toutes les régions du Canada. Par exemple, dans le district de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), on considère que les sardines posent des risques semblables à ceux que posent les harengs, mais ce n'est pas le cas sur la côte ouest. Dans le district de Saint-Jean, les bateaux utilisés dans l'industrie de l'aquaculture pour transporter des poissons soit vivants, en vrac ou sous forme liquide sont tenus d'avoir à bord des données sur la stabilité que l'équipage peut consulter. Les décisions prises en ce sens dans le district sont fondées sur le risque associé à ces opérations. Faute de lignes directrices uniformisées sur l'administration des exigences en matière de données sur la stabilité des petits bateaux de pêche, on ne peut pas aisément reconnaître quels bateaux sont exposés à des risques, et les exigences relatives à l'évaluation de la stabilité ne sont pas appliquées uniformément partout au Canada – au détriment de la sécurité des bateaux de pêche.

Le *Prospect Point* détenait deux permis valides de pêche à la senne au hareng rogué et pratiquait cette pêche depuis au moins 1984. Le seul livret de stabilité approuvé du bateau était daté du 20 mars 1978. Aucune mise à jour n'avait été effectuée pour tenir compte des modifications apportées au bateau dans les années suivantes. Dans le cadre des inspections quadriennales, TC n'a pas vérifié l'information sur la stabilité pour déterminer si elle était à jour.

En 1999, le format des certificats SIC 29 a été modifié pour y ajouter une case à cocher pour indiquer si un navire possède à bord un livret de stabilité à jour. À la plus récente inspection quadriennale du *Prospect Point* en 2002, cette case n'a pas été cochée.

Vérification périodique des données sur la stabilité des petits bateaux de pêche

Reconnaissant que les navires subissent des modifications au fil du temps, la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS)⁴ et TC prévoient qu'à des intervalles maximaux de cinq ans, dans certaines conditions, les navires à passagers doivent être soumis à des visites du navire à l'état lège pour vérifier tout changement éventuel dans le déplacement et les centres de gravité longitudinaux. Si on constate un écart qui dépasse les limites admissibles, le navire doit être soumis à de nouveaux essais d'inclinaison. Cependant, cette exigence ne s'applique pas aux bateaux de pêche, qui ne sont pas visés par la Convention SOLAS, mais qui font fréquemment l'objet de modifications ou reconfigurations pour des pêches différentes. Dans la plupart des cas, ces changements peuvent nuire à la stabilité transversale.

Actuellement, les petits bateaux de pêche (jauge brute entre 15 et 150) constituent la majorité des bateaux de pêche au Canada. En 2004, ils étaient plus de 19 500. Seulement 136 de ceux qui sont utilisés sur la côte ouest sont autorisés pour la pêche au hareng rogué et, par conséquent, tenus d'avoir à bord un livret de stabilité approuvé par TC. Le livret est destiné à servir de guide à l'équipage pour qu'il puisse s'assurer de pêcher en toute sécurité en tenant compte des limites de son bateau.

L'enquête a révélé qu'il arrive encore que des bateaux de pêche disposant de livrets de stabilité approuvés par TC chavirent. Sur la côte ouest, malgré les exigences de deux ministères fédéraux (TC et le MPO), presque 50 p. 100 des petits bateaux de pêche ne possèdent pas les données

4

Convention SOLAS, chapitre II-1, partie B, règle 22

approuvées sur la stabilité nécessaires. En outre, vu que les modifications des bateaux de pêche sont une constante réalité et que la date d'approbation des données sur la stabilité de nombreux navires remonte à plus de 20 ans, l'exactitude et la validité de ces données sont sujettes à caution; les avantages que peut apporter l'exigence d'avoir des données à jour sur la stabilité sont ainsi perdus.

Échange d'information entre Transports Canada et le ministère des Pêches et Océans

Le plan 2004 de gestion intégrée des pêches du MPO prévoit que les bateaux servant à la pêche au hareng rogué doivent avoir un livret de stabilité valide pour la pêche au hareng comme l'exige la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Cependant, l'enquête du BST a révélé que le personnel du MPO (Région du Pacifique) affecté à la délivrance de permis ne comprenait pas bien le but du livret de stabilité et ne savait pas à quoi ressemble un tel livret ou si les bateaux demandant un permis de pêche observaient de fait l'exigence. En conséquence, l'intention de cette exigence n'était pas réalisée.

TC et le MPO exigent tous deux que des données adéquates sur la stabilité se trouvent à bord des bateaux servant à la pêche au hareng ou au capelan, mais l'enquête a constaté qu'il n'y avait aucun échange d'information utile entre les deux ministères en matière de sécurité des bateaux de pêche. Chaque ministère travaille indépendamment l'un de l'autre. La nécessité d'établir un lien entre la délivrance d'un permis de pêche et la délivrance d'un certificat de sécurité a été reconnue par de nombreuses études depuis 15 ans⁵. Comme la délivrance d'un permis peut être la dernière occasion de vérifier si un bateau est sûr à l'égard de la pêche particulière visée par le permis, il est impératif que l'information vitale touchant la sécurité du bateau soit communiquée ou partagée entre les ministères.

Malgré les exigences réglementaires en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, les inspections de TC et les conditions de délivrance de permis du MPO, il semble que les exigences visant à améliorer la sécurité des conditions de pêche aient perdu leur efficacité en raison de faiblesses dans les systèmes en place. Des bateaux de pêche continuent de subir des incidents liés à la stabilité plus souvent que ce n'est le cas dans d'autres secteurs maritimes.

Fait établi quant aux causes et facteurs contributifs

1. Le bateau a chaviré en raison d'une stabilité transversale insuffisante pour pallier les forces d'inclinaison dynamiques imposées qu'il a subies pendant qu'il pêchait la sardine. Les sardines piégées dans le filet ont plongé vers le fond, ce qui a augmenté la charge à la tête de la volée au point où le moment d'inclinaison a surpassé le moment de redressement maximal. C'est ce qui a causé le chavirement du bateau.

⁵ Une étude de la Garde côtière sur la sécurité des navires de pêche (TP 8694), partie VII, recommandations 29 et 37, 1987.

Faits établis quant aux risques

1. L'application de la mesure de sécurité prévue par Transports Canada (TC) relativement aux exigences visant la stabilité des petits bateaux de pêche est entravée par l'absence de lignes directrices uniformisées qui aideraient les inspecteurs à reconnaître aisément les bateaux de pêche qui sont exposés à des risques.
2. Selon la réglementation actuelle en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, rien n'exige que les bateaux de pêche soient soumis à une vérification périodique des données sur la stabilité.
3. TC et le ministère des Pêches et Océans (MPO) élaborent et appliquent isolément certains de leurs règlements, politiques et plans de gestion, au détriment de la sécurité des bateaux de pêche.
4. L'absence d'échange d'information entre TC et le MPO peut miner le mandat de TC de veiller à ce que les navires partant en mer soient en bon état de navigabilité et le mandat du MPO de veiller à ce que les bateaux pratiquent la pêche en toute sécurité.
5. Un livret de stabilité n'est pas obligatoire pour les bateaux servant à la pêche à la sardine en Colombie-Britannique.

Mesures de sécurité

Mesures prises

À la suite de l'accident, sous les auspices du groupe d'action maritime inter-organismes, le BST a rencontré en février 2005 les instances de la Région du Pacifique de Transports Canada (TC) et les responsables de la délivrance des permis du ministère des Pêches et Océans (MPO) dans la Région du Pacifique, afin de discuter des questions touchant la sécurité qui ont été soulevées par la présente enquête.

Le MPO et TC ont convenu d'échanger de l'information et des données pour s'assurer que les bateaux de pêche possèdent les données adéquates et pertinentes sur la stabilité avant qu'un permis de pêche soit délivré.

Des instructions précises ont été communiquées à tous les inspecteurs de la Région du Pacifique de TC, prescrivant la marche à suivre pour effectuer l'inspection de bateaux servant à la pêche au hareng ou au capelan.

Afin d'assurer une démarche cohérente face à la sécurité des bateaux de pêche, le MPO a fourni à TC une liste des bateaux détenant un permis pour la pêche au hareng ainsi qu'une liste des codes utilisés sur les autocollants apposés sur les bateaux de pêche pour préciser les espèces de poissons que le bateau est autorisé à pêcher.

TC a fourni au MPO un exemplaire d'un livret de stabilité approuvé de sorte qu'avant de délivrer un permis pour la pêche au hareng ou au capelan, les agents des pêches puissent s'assurer que les propriétaires des bateaux possèdent le livret voulu.

La Région du Pacifique de TC a désigné deux inspecteurs qui visiteront les installations de réparation des navires de façon ponctuelle expressément pour repérer les navires qui subissent des modifications pouvant miner la sécurité. Cette information sera communiquée aux responsables de la délivrance des permis du MPO, ce qui créera un lien entre la délivrance de permis de pêche par le MPO et la délivrance de certificats de sécurité par TC. En outre, les responsables du MPO pourront d'autant mieux prendre des décisions éclairées au sujet des permis demandés pour une pêche en particulier.

Dans le cadre de l'examen préalable à la délivrance d'un permis, le personnel compétent du MPO portera une attention particulière à l'information reçue des propriétaires ou exploitants des bateaux de pêche et consultera TC lorsque des modifications ont été apportées à un bateau en vue de respecter les restrictions sur la longueur imposées par le MPO.

Dans le cadre de la récente pêche pour consommation humaine et poisson-appât, avant de délivrer des permis, le MPO a transmis à TC une liste des bateaux demandant un permis afin de vérifier d'après la base de données de TC s'ils possédaient le livret de stabilité voulu.

TC et le MPO ont tous deux reconnu que les politiques du MPO sur les restrictions sur la longueur et la classification par TC des bateaux d'une jauge brute inférieure à 15 comme bateaux non inspectés permettent aux propriétaires de bateaux de pêche d'effectuer des modifications qui peuvent être dangereuses.

Autre information

Le sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté de TC, et le sous-ministre adjoint, Gestion des pêches et aquaculture du MPO, se sont rencontrés le 15 novembre 2005 pour discuter d'une coopération accrue entre les deux ministères afin d'améliorer la sécurité des pêcheurs en mer. Un protocole d'entente a été élaboré entre le MPO et TC au sujet d'un cadre de coopération comprenant l'engagement à tenir régulièrement des réunions entre l'administration centrale et les régions ainsi qu'entre les comités consultatifs sur la sécurité des bateaux de pêche nationaux et régionaux⁶.

Mesures supplémentaires prises par Transports Canada

En attendant le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, TC a adopté une politique provisoire en vue de déterminer, selon une liste de facteurs de risque, si un petit bateau de pêche doit posséder un livret de stabilité. Ce livret précise, dans une présentation standardisée, les résultats de divers calculs sur la flottabilité et la stabilité du navire. Il sert à informer le capitaine et l'équipage des limites dans lesquelles la sécurité du bateau est assurée

⁶

Signé à Ottawa (Ontario) le 6 novembre 2006

selon diverses conditions de chargement et de fonctionnement. Cette mesure provisoire procurera au capitaine une importante information supplémentaire. Elle entre en vigueur immédiatement.

TC a publié le Bulletin de la sécurité des navires 04/2006 intitulé *Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires / capitaines sur les livrets de stabilité*. Il décrit la marche à suivre par les propriétaires et exploitants des bateaux pour déterminer si leur bâtiment doit posséder un livret de stabilité, ainsi que la méthode d'obtention du livret. Le bulletin s'adresse à tous les propriétaires et exploitants de bateaux de pêche de 15 à 150 de jauge brute et de moins de 24,4 m de longueur, qu'il s'agisse d'une acquisition récente ou ancienne.

Le projet de nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche exigera une visite du navire à l'état lège à des intervalles périodiques ne dépassant pas quatre ans ou dès l'achèvement de modifications ou altérations. Les résultats de cette visite détermineront si le bâtiment a besoin d'une nouvelle évaluation de la stabilité.

Le présent rapport met un terme à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) sur cet événement. Le Bureau a autorisé la publication du rapport le 6 décembre 2006.

Visitez le site Web du BST (www.bst.gc.ca) pour plus d'information sur le BST, ses services et ses produits. Vous y trouverez également des liens vers d'autres organismes de sécurité et des sites connexes.