



Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M18A0425

ENVAHISSEMENT ET NAUFRAGE

Bateau de pêche *Charlene A*
Anse Boutilliers (Nouvelle-Écosse)
1^{er} décembre 2018

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 navire

Le *Charlene A* (figure 1) est un bateau de pêche de type palangrier d'une longueur de 10,15 m et d'une jauge brute de 13,49, immatriculé au Canada (n° d'immatriculation 395971). Il est fait de plastique moulé renforcé de fibre de verre et est propulsé par un moteur diesel entraînant une seule hélice. La timonerie est équipée d'un traceur de cartes électroniques¹, d'un radar, d'un échosondeur, d'un GPS (système de positionnement mondial) et de 2 radiotéléphones à très haute fréquence (VHF). Le bateau est également pourvu de 2 pompes de cale, une étant automatique et l'autre, manuelle. Un radeau de sauvetage gonflable, 4 gilets de sauvetage et 4 combinaisons d'immersion se trouvaient également à bord.

Le bateau avait été modifié à l'été 2018 par l'installation d'une rallonge arrière et d'un pavois à charnières de style hayon²

Figure 1. Bateau de pêche
Charlene A (Source : BST)



¹ Un traceur de cartes est un outil de navigation maritime qui intègre les données d'un GPS (système de positionnement mondial) à l'aide d'une carte électronique de navigation. Le traceur affiche la carte, ainsi que la position, le cap et la vitesse du navire. (Source : Richard Fairman, *Marine Charts Unleashed* [Auto-édité, Amazon, 2012], p. 10.)

² Un pavois est une prolongation vers le haut de la muraille d'un bateau, au-dessus du pont extérieur.

(figure 2). Il n'y avait à bord aucun système d'alarme de cale ni de radiobalise de localisation des sinistres.

Déroulement du voyage

Avant le 26 novembre 2018, pour préparer le bateau à l'ouverture de la saison de pêche au homard, l'équipage du *Charlene A* avait entassé 150 casiers à homard sur le pont arrière, dont 6 sur le pavois arrière du bateau qui était abaissé. L'équipage avait également vissé des bouchons dans les dalots du bateau³ pour empêcher l'eau de s'y infiltrer une fois le bateau chargé au maximum. Au cours du chargement, les dalots se sont retrouvés submergés à cause du poids des casiers.

Vers 6 h 50⁴ le 1^{er} décembre 2018, on a observé qu'il y avait environ 25 cm de franc-bord sous le pavois. Le bateau a quitté un quai privé à l'anse Boutilliers (Nouvelle-Écosse) peu après 7 h, avec le capitaine et 3 membres d'équipage à bord, pour aller mouiller les casiers à homard dans le secteur de la baie St. Margarets. Toutes les personnes à bord portaient un vêtement de flottaison individuel (VFI). Le *Charlene A* a traversé l'anse Boutilliers dans le sillage d'autres homardiers qui profitaient eux aussi de ce premier jour de la saison. Vers 7 h 08, un membre d'équipage a examiné la poupe pour voir s'il y avait une infiltration d'eau et a constaté que ce n'était pas le cas.

Vers 7 h 10, le bateau a quitté la sortie du port, et le capitaine a viré le gouvernail à bâbord pour contourner une bouée balisant le chenal. Ce faisant, le bateau a gîté⁵ à tribord. Une fois la bouée contournée, le capitaine a mis la barre à zéro pour diriger le navire vers les lieux de pêche. Toutefois, la sortie du virage n'a pas redressé le bateau comme le capitaine s'y attendait. Plutôt, le bateau a continué à gîter à tribord.

Vers 7 h 11, le capitaine a demandé à un membre d'équipage de vérifier la poupe. Une fois rendu à la poupe, le membre d'équipage a constaté que l'eau embarquait rapidement par-dessus le pavois arrière. Le franc-bord du bateau diminuait corrélativement à l'accumulation graduelle d'eau sur le pont, l'inondant au point où la cale à poisson a été envahie d'eau par le haut, par les événements situés sous le plat-bord. Le capitaine a viré le bateau à tribord pour retourner vers la rive et, utilisant le canal VHF 6, a informé les bateaux à proximité que le *Charlene A* était en détresse. Le bateau de pêche *Double Maw* a répondu à l'appel et a escorté le *Charlene A* afin de pouvoir intervenir en cas de besoin.

Vers 7 h 12, 2 membres d'équipage ont commencé à lancer des casiers à homard à l'eau pour alléger le bateau et augmenter le franc-bord, mais l'eau a continué à inonder le pont. Le capitaine a maintenu le cap vers la rive, se conformant aux indications que lui donnait un membre d'équipage qui était debout sur la proue levée.

Vers 7 h 15, le membre d'équipage sur la proue a regagné la timonerie, juste avant que le bateau chavire. Le capitaine a viré le bateau à bâbord pour que les 2 membres d'équipage qui lançaient les casiers par-dessus bord puissent sauter à l'eau. Tandis que le bateau gîtait dangereusement à tribord,

³ Un dalot est une ouverture dans le pavois d'un bateau par où s'écoule l'eau sur le pont. Les dalots du *Charlene A* sont situés vers le milieu du navire, juste au-dessus de la ligne de flottaison sur bâbord et sur tribord.

⁴ Les heures sont exprimées en heure normale de l'Atlantique (temps universel coordonné moins 4 heures).

⁵ La gîte est l'inclinaison que prend un bateau sous l'effet de forces externes (p. ex. le vent et la force centrifuge).

les 2 membres d'équipage qui lançaient les casiers ont sauté à l'eau, suivis du membre d'équipage qui était dans la timonerie. Les trois ont été repêchés par les membres d'équipage du *Double Maw*.

Peu après, le bateau a chaviré, piégeant le capitaine dans la timonerie. Son VFI s'est gonflé, et il est sorti de la timonerie en nageant jusqu'à la surface. Des membres d'équipage du *Double Maw* l'ont repêché lorsqu'il a émergé de l'eau. Le bateau chaviré a été remorqué vers la rive, puis redressé plus tard.

Au moment de l'événement, la mer était calme et les vents soufflaient du nord-nord-ouest à 3,8 nœuds. La température de la mer était d'environ 5 °C, et celle de l'air était de 1 °C.

Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche et guides de Transports Canada

Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP)⁶ est entré en vigueur en juillet 2017. Il s'applique à tous les bateaux de pêche canadiens d'une longueur d'au plus 24,4 m et d'une jauge brute d'au plus 150. Le *Règlement* comprend des dispositions sur l'exploitation sûre et la stabilité des bateaux de pêche, l'équipement de sécurité et son entretien, l'équipement de sauvetage, les registres de maintenance et des modifications, et les règles d'exploitation écrites. Le *Règlement* stipule de plus qu'il incombe aux représentants autorisés et aux capitaines des bateaux de pêche de s'assurer que leurs bateaux sont conformes aux exigences réglementaires. Ce règlement s'applique au *Charlene A*.

En 2018, Transports Canada (TC) a publié des guides intitulés *Lignes directrices relatives aux modifications importantes apportées aux bâtiments de pêche/ changements d'activité* (TP 15392)⁷ et *Lignes directrices en matière de stabilité et de sécurité adéquates pour les bâtiments de pêche* (TP 15393)⁸. Ces lignes directrices, à suivre sur une base volontaire, ont été produites conjointement avec la Fédération des pêcheurs indépendants du Canada, en tenant compte des conseils des intervenants de l'industrie et du Conseil consultatif maritime canadien. Elles comprennent des renseignements et des conseils techniques pour les pêcheurs, et font la promotion des pratiques sécuritaires à bord.

Le capitaine du *Charlene A* ne savait pas qu'un nouveau règlement avait été publié et quelles étaient ses dispositions, et il ignorait l'existence des guides susmentionnés.

Diffusion de l'information sur la sécurité

Le Bulletin de la sécurité des navires (BSN) est le principal moyen de diffusion d'information sur la sécurité (comme les modifications aux règlements et la publication de guides) de TC. Les BSN sont publiés sur le site Web de TC ou envoyés directement aux abonnés par courriel.

⁶ Transports Canada, C.R.C., ch. 1486, *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (dernière modification le 13 juillet 2017).

⁷ Transports Canada, TP 15392 F, *Lignes directrices relatives aux modifications importantes apportées aux bâtiments de pêche/ changements d'activité* (13 juillet 2018).

⁸ Transports Canada, TP 15393 F, *Lignes directrices en matière de stabilité et de sécurité adéquates pour les bâtiments de pêche* (13 juillet 2018).

Avant l'événement à l'étude, TC avait publié le BSN 01/2008⁹ et le BSN 03/2017¹⁰ qui contenaient tous deux de l'information pertinente aux activités du *Charlene A*. Le capitaine du *Charlene A* n'était pas abonné à la liste de diffusion automatique des BSN de TC et n'avait pas lu le BSN 01/2008 et son formulaire Historique des modifications du bateau de pêche¹¹ ni le BSN 03/2017 décrivant les modifications au RSBP.

En 2018, TC a publié le TP 15356 F qui donne des conseils aux exploitants de petits bateaux sur leur participation au Programme de conformité des petits bâtiments¹². Ce programme à participation volontaire aide les exploitants de petits navires commerciaux à comprendre les dispositions sur la sécurité et l'environnement de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et du RSBP et à s'y conformer. Au moment de l'événement, le capitaine ne participait pas au Programme de conformité des petits bâtiments et n'était membre d'aucune association de pêcheurs.

Modifications importantes apportées au bateau

Une « modification importante » est définie comme une modification ou une réparation, ou une série de modifications ou de réparations qui changent considérablement la capacité ou les dimensions d'un navire ou la nature d'un système à bord d'un navire, qui a une incidence sur son étanchéité à l'eau ou sa stabilité¹³. En vertu du RSBP, lorsqu'une telle modification est faite, le représentant autorisé et le capitaine doivent veiller à ce que la stabilité du bateau fasse l'objet d'une évaluation complète ou simplifiée, selon les exigences. Si la stabilité du bateau est soumise à une évaluation complète, il faut produire un livret de stabilité. S'il s'agit d'une évaluation simplifiée, il faut produire un registre de stabilité.

Figure 2. Rallonge arrière du *Charlene A* (Source : BST)



⁹ Transports Canada, BSN 01/2008 : Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications (1^{er} janvier 2008).

¹⁰ Transports Canada, BSN 03/2017 : Entrée en vigueur de la phase 1 du nouveau Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche (1^{er} février 2017).

¹¹ En février 2019, TC a mis à jour le formulaire Historique des modifications du bateau de pêche et l'a remplacé par le formulaire Registre des modifications affectant la stabilité d'un bâtiment de pêche. Les propriétaires ou les capitaines de bateaux de pêche commerciale consignent les modifications apportées à leurs bateaux sur le formulaire Historique des modifications du bateau de pêche.

¹² Transports Canada, TP 15356 F, *Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) - Notes d'orientation pour les rapports de conformité détaillés des petits bâtiments de pêche d'une jauge brute d'au plus 15* (2018).

¹³ Transports Canada, TP 14070 F, *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* (2010).

Les lignes directrices de TC sur les modifications importantes apportées à un bateau indiquent que l'ajout d'une rampe arrière permanente, comme la rallonge et le pavois à charnières installés sur le *Charlene A*, changera la position du centre de gravité du bateau¹⁴.

Le capitaine du *Charlene A* a modifié l'arrière du bateau à l'été 2018 en installant une rallonge arrière comprenant un pavois à charnières (figure 2). Le pavois s'ouvrait en l'abaissant, faisant office de sortie à l'arrière pour descendre les casiers. Cette rallonge augmentait la longueur du bateau. De plus, l'entassement des casiers sur le pont a eu pour effet d'altérer la stabilité et l'assiette initiales et l'ouverture du pavois a eu pour effet d'amenuiser la protection du tableau pour empêcher l'eau d'entrer par l'arrière.

Avant d'installer la rallonge et le pavois, le capitaine n'a pas déterminé si les réserves de stabilité du bateau étaient suffisantes pour que les modifications soient sécuritaires. Une fois le bateau modifié, sa stabilité n'a pas été évaluée. Aucun registre de stabilité n'a été préparé, comme l'exige le RSBP¹⁵, et aucun formulaire Historique des modifications du bateau de pêche n'a été rempli.

Messages de sécurité

En vertu du RSBP, il incombe au capitaine et au représentant autorisé d'un bateau de pêche de s'assurer que le bateau est conforme aux exigences réglementaires et exigences de sécurité applicables. Si les bateaux sont modifiés, mais que leur stabilité n'est pas évaluée, les changements profonds aux caractéristiques de stabilité susceptibles de menacer la sécurité du bateau peuvent échapper à l'attention des capitaines, représentants autorisés et membres d'équipage.

Il est important que les capitaines, représentants autorisés et membres d'équipages de bateaux de pêche s'informent des modifications à la réglementation et de la publication de guides s'appliquant à leur bateau. Les capitaines et autres marins peuvent s'abonner à la liste de diffusion des Bulletins de la sécurité des navires ou se rendre sur le site Web de TC pour y accéder et obtenir cette information.

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 18 mars 2020. Le rapport a été officiellement publié le 31 mars 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.

¹⁴ Transports Canada, TP 15392 F, *Lignes directrices relatives aux modifications importantes apportées aux bâtiments de pêche/changements d'activité* (13 juillet 2018). section 1.0(p) : Ajouter une rampe arrière permanente, p. 6.

¹⁵ Transports Canada, C.R.C., ch. 1486, *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (dernière modification le 13 juillet 2017). article 3.45.

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 M18A0425* (publié le 31 mars 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 maritime M18A0425

N° de cat. TU3-12/18-0425F-PDF

ISBN 978-0-660-34650-2

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.