



Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M20A0258

NAUFRAGE ET PERTE DE VIE

Bateau de pêche sans nom

3 NM à l'ouest-nord-ouest de Sally's Cove (Terre-Neuve-et-Labrador)

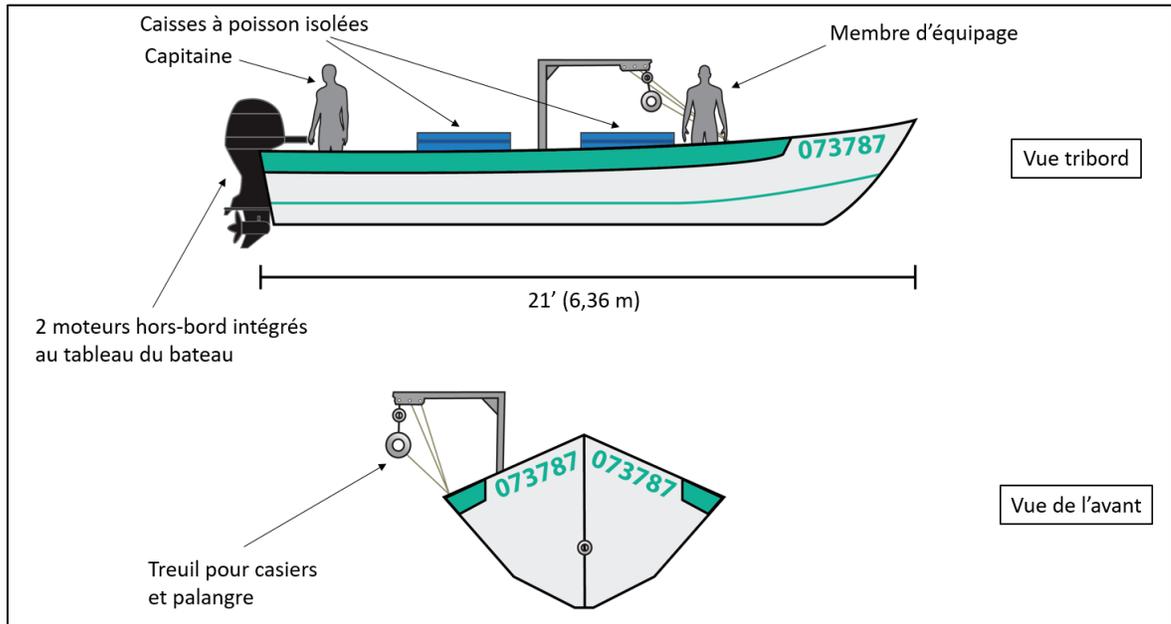
28 juillet 2020

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 était un bateau de pêche non ponté en fibre de verre d'une longueur de 6,36 m à fond plat (figure 1). Il était propulsé par 2 moteurs hors-bord à essence (4 temps de 60 hp et 2 temps de 50 hp) et était muni d'un treuil pour casiers et palangre situé au milieu du bateau. Le bateau transportait 2 caisses à poisson isolées munies d'un couvercle avec courroies d'arrimage. Le bateau sans nom n'était pas immatriculé auprès de Transports Canada (TC), mais il était immatriculé auprès de Pêches et Océans Canada (numéro d'immatriculation de bateau 73787).

Figure 1. Schéma du bateau de l'événement à l'étude, avec illustration du matériel à bord, ainsi que de l'emplacement du capitaine et du membre d'équipage au moment de l'événement (Source : BST)



Déroulement du voyage

Le 28 juillet 2020, vers 5 h¹, le bateau de pêche a quitté Sally's Cove (Terre-Neuve-et-Labrador) avec le capitaine et 1 membre d'équipage à son bord. Le vent soufflait du nord-est à 15 nœuds, la houle était de 1,5 m, et la température de l'eau était d'environ 16 °C. Le ciel était partiellement couvert et la visibilité était de 10 milles marins (NM).

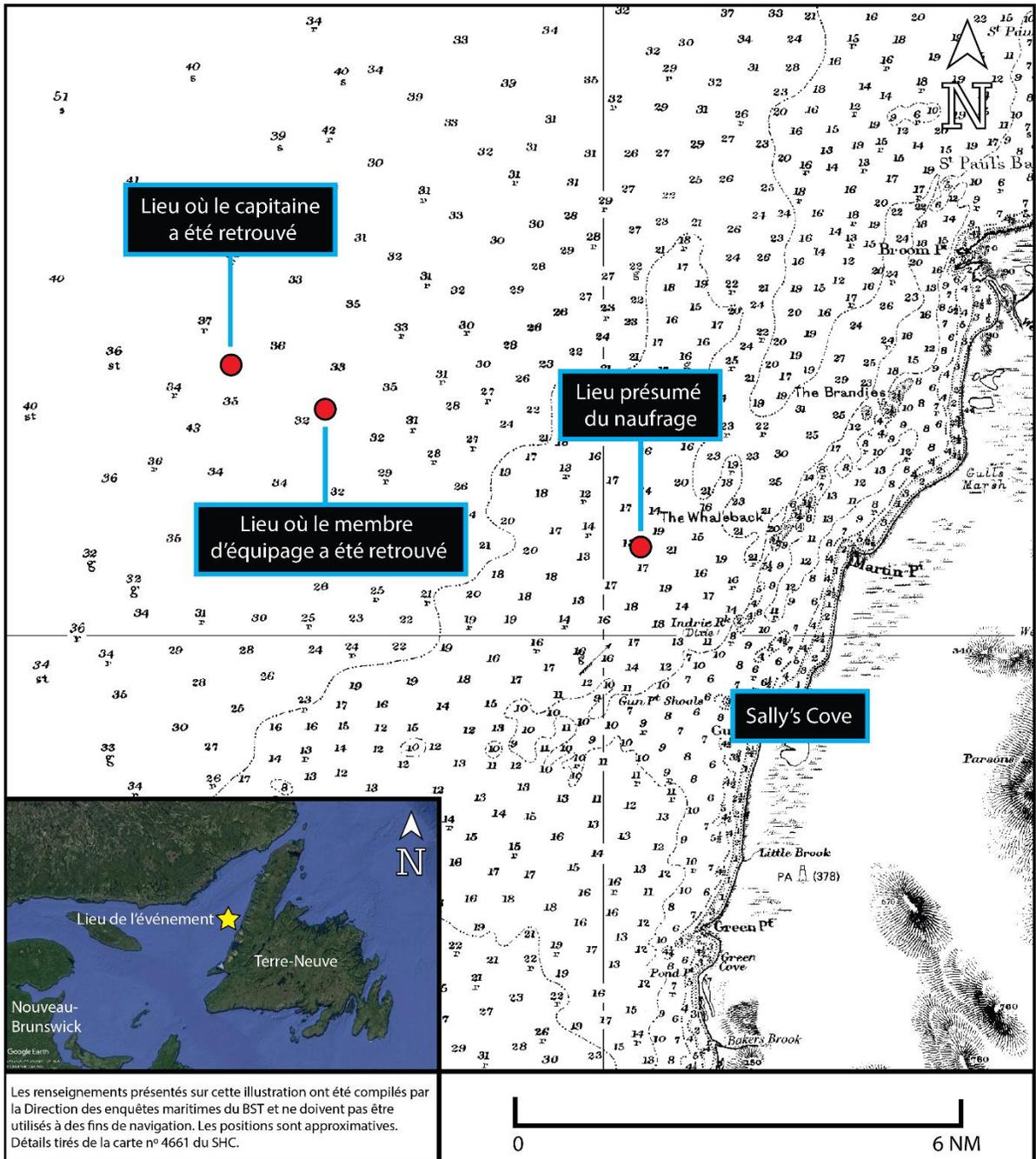
Le capitaine et le membre d'équipage ont navigué à environ 3 NM au large, à des lieux de pêche situés dans les environs du haut-fond appelé « The Whaleback » pour pêcher le flétan au moyen de palangres qui avaient été mouillées la veille. Le secteur d'exploitation du bateau était couvert par un réseau cellulaire fiable. Vers 6 h 30, le bateau comptait environ 363 kg de poisson à bord. À 14 h, le capitaine et le membre d'équipage avaient remonté 2 palangres : il y avait un total de 454 à 635 kg de poisson à bord. Les 2 caisses à poisson étaient pleines, et certains poissons étaient entreposés librement au fond du bateau. Le capitaine et le membre d'équipage ont alors commencé à remonter une 3^e palangre alors que l'appareil de propulsion était éteint. À ce moment-là, la poupe du bateau a commencé à virer graduellement vers la houle.

Une grosse vague a inondé la poupe. Le capitaine a immédiatement mis en marche la pompe de cale et le moteur de 60 hp, puis a tenté de tourner la proue du bateau vers les vagues, mais sans y parvenir. Les vagues qui approchaient ont inondé le bateau; celui-ci a coulé rapidement par la poupe aux coordonnées présumées 49° 46,20' N, 057° 59,20' W (figure 2). Une fois dans l'eau, le membre d'équipage, qui portait un vêtement de flottaison individuel (VFI), s'est accroché à un contenant à essence portatif. Le capitaine, qui ne portait pas de VFI, s'est accroché au couvercle d'une des caisses à poisson en insérant son poignet à travers la sangle de fixation en caoutchouc. Le membre

¹ Les heures sont exprimées en heure avancée du Terre-Neuve (temps universel coordonné moins 2,5 heures).

d'équipage a tenté d'utiliser son téléphone cellulaire pour demander de l'aide, mais l'appareil, qui avait été submergé, n'a pas fonctionné. Après quelques heures, le capitaine et le membre d'équipage ont été séparés et se sont perdus de vue.

Figure 2. Carte du lieu de l'événement, avec indication de l'emplacement présumé du naufrage et l'emplacement où le capitaine et le membre d'équipage ont été retrouvés (Source de l'image principale : Service hydrographique du Canada, carte n° 4661. Source de l'image en médaillon : Google Earth, avec annotations du BST)



À 19 h 23, un membre de la famille du capitaine a signalé à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) que le navire était en retard; il devait être de retour à Sally's Cove plus de 5 heures plus tôt. La GRC a

appelé le Centre conjoint de coordination de sauvetage à Halifax, et une opération de recherche et sauvetage (SAR) a été lancée. L'opération de SAR en mer qui s'en est suivie a fait appel aux Forces armées canadiennes, à la Garde côtière canadienne (GCC) et à des navires auxiliaires de la GCC. Les ressources suivantes ont été déployées :

- 2 hélicoptères CH-149 Cormorant de Gander (Terre-Neuve-et-Labrador);
- 2 avions CC-130H Hercules et 1 avion CP-140 Aurora de Greenwood (Nouvelle-Écosse);
- 1 avion privé de Terre-Neuve-et-Labrador;
- les navires *Cape Roger*, *Cape Fox* et *Cape Norman* de la GCC.

La GRC et une équipe composée de membres de la collectivité ont également mené une opération de SAR à terre.

Les ressources de SAR aériennes, maritimes et terrestres ont mené leurs activités sans arrêt toute la nuit. Le 29 juillet à 10 h 35, le *Cape Norman* a retrouvé le membre d'équipage, qui était conscient et qui s'accrochait toujours au conteneur à essence. Vingt minutes plus tard, le capitaine a été retrouvé par le même navire, mais il était inconscient. Le capitaine et le membre d'équipage ont été transportés à Rocky Harbour (Terre-Neuve-et-Labrador), puis ils ont pris une ambulance vers l'hôpital voisin de Norris Point (Terre-Neuve-et-Labrador). La mort du capitaine a été constatée à l'hôpital.

Vêtements de flottaison individuels

Ne pas porter de VFI sur un bateau de pêche est une pratique non sécuritaire relevée par le BST au cours des 20 dernières années. Les VFI sont conçus pour être portés en tout temps, permettant aux personnes de travailler sans les limitations d'un gilet de sauvetage. Cependant, de nombreux pêcheurs résistent à les porter, citant des problèmes comme l'inconfort, le risque de se prendre et la perception qu'il n'est pas pratique ni normal de les utiliser. De plus, il a été déterminé que les pêcheurs sous-estiment souvent le risque de faire une chute par-dessus bord².

Au terme de l'enquête portant sur le chavirement du bateau de pêche *Caledonian* survenu le 5 septembre 2015³, le BST a recommandé que :

le ministère des Transports exige que les personnes portent les vêtements de flottaison individuels appropriés en tout temps lorsqu'elles se trouvent sur le pont d'un bâtiment de pêche commerciale ou à bord d'un bâtiment de pêche commerciale non ponté ou sans structure de pont et que le ministère des Transports veille à l'élaboration de programmes visant à confirmer la conformité.

Recommandation M16-05 du BST

Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* de Transports Canada, en vigueur le 13 juillet 2017, a révisé les exigences relatives à l'inclusion de gilets de sauvetage et de VFI dans les bateaux de pêche. Si un bateau de pêche à pont découvert entreprend un voyage de classe 2 à

² Rapport d'enquête maritime M09Z0001 du BST, *Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada*.

³ Rapport d'enquête maritime M15P0286 du BST.

proximité du littoral, comme c'était le cas pour le bateau dans l'événement à l'étude, et ne transporte pas de gilets de sauvetage, toutes les personnes à bord doivent porter un VFI en tout temps⁴.

La réglementation et les initiatives de l'industrie axées sur les risques ont été élaborées pour changer les comportements et sensibiliser les gens au sujet de l'importance de porter un 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. Pourtant, de nombreux pêcheurs continuent de travailler sur le pont sans porter de VFI, même lorsqu'ils sont disponibles.

Dans l'événement à l'étude, le membre d'équipage, qui portait un VFI, a survécu après avoir passé plus de 20 heures dans l'eau. Même si le capitaine transportait son propre VFI à bord du bateau, il ne le portait pas au moment de l'événement et il n'a pas eu assez de temps pour le revêtir, puisque le bateau a coulé rapidement.

Équipement de sauvetage et de signalisation de détresse

Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* exige que les bâtiments d'une longueur d'au plus 12 m qui effectuent des voyages à proximité du littoral, classe 2, à plus de 2 NM du rivage aient ce qui suit à bord :

- a) soit un ou plusieurs radeaux de sauvetage, ou une combinaison de radeaux de sauvetage et d'embarcations de récupération, d'une capacité totale suffisante pour recevoir le nombre de personnes à bord;
- b) soit les engins de sauvetage suivants :
 - i) une RLS ou un moyen de communication radiophonique bidirectionnelle, sauf si le bâtiment a à bord une RLS exigée par le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*,
 - ii) si la température de l'eau est inférieure à 15 °C, une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail de protection contre les éléments de taille appropriée pour chaque personne à bord⁵.

En vertu de ce règlement, les bateaux semblables à celui de l'événement à l'étude doivent transporter une certaine combinaison d'équipement comme indiqué ci-dessus, ce qui n'inclut pas nécessairement une radiobalise de localisation des sinistres (RLS). Cet appareil transmet un signal d'urgence, soit automatiquement, soit lorsque l'équipage l'active, pour avertir immédiatement les ressources de SAR et lancer une opération de sauvetage.

Le bateau de l'événement à l'étude n'avait ni radeau de sauvetage, ni embarcation de récupération, ni RLS. Bien que le capitaine et le membre d'équipage avaient des téléphones cellulaires, qu'ils utilisaient comme moyen de communication radio bidirectionnelle, aucun d'entre eux n'a pu utiliser son téléphone pour avertir les autorités pendant l'événement. Au moment de l'événement, TC acceptait

⁴ Transports Canada, C.R.C., ch. 1486, *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (dernière modification le 13 juillet 2017), alinéa 3.25(2)b).

⁵ Transports Canada, C.R.C. ch. 1486, *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (dernière modification le 6 octobre 2020), paragraphe 3.28(1), point 4. Cette disposition a été modifiée après l'événement afin de renvoyer au *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* plutôt qu'au *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, qui a été abrogé.

les téléphones cellulaires comme moyen conforme de communication radio bidirectionnelle à bord des bateaux de pêche de moins de 8 m exploités dans la zone océanique A1⁶, où la couverture de réseau cellulaire est fiable et assez étendue pour permettre leur utilisation immédiate, ce qui était le cas dans l'événement à l'étude.

Des enquêtes précédentes du BST⁷ ont permis de déterminer que la présence d'une RLS à bord peut contribuer à sauver la vie des membres de l'équipage. Lorsque la RLS d'un navire est activée, elle transmet un signal de détresse continu, indiquant l'emplacement exact du navire. Avec cette information disponible aux autres navires ou aux ressources de SAR, les secours peuvent arriver sur les lieux beaucoup plus rapidement, ce qui augmente considérablement les chances de survie de l'équipage.

Entre février 2010 et juillet 2020, on a signalé 15 événements au BST (entraînant un total de 34 pertes de vie) dans lesquels est survenu le chavirement ou le naufrage d'un bateau de pêche d'une longueur de moins de 12 m qui n'était pas muni d'une RLS. Aucun signal de détresse n'a été reçu par les autres navires ou les ressources de SAR dans ces événements.

Le BST a recommandé précédemment que les bateaux de pêche aient à bord une RLS ou tout autre équipement approprié à dégagement libre qui s'active automatiquement, avertit le système de SAR, fournit des mises à jour sur la position et est muni d'un dispositif de localisation directionnelle⁸. Le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*⁹ est entré en vigueur depuis l'événement à l'étude et comporte des exigences supplémentaires¹⁰.

Événements connexes

M18A0303 (*Kyla Anne*) – Le 18 septembre 2018, le bateau de pêche de 11,5 m *Kyla Anne*, avec 3 membres de l'équipage à bord, a chaviré alors qu'il retournait au port après un voyage de pêche au homard à environ 1 NM au nord de North Cape (Île-du-Prince-Édouard). Un seul membre d'équipage a survécu au chavirement. Aucun VFI ou RLS n'était à bord du bateau au moment de l'événement.

M18A0078 (*Ocean Star II*) – Le 12 mai 2018, le bateau de pêche de 8,69 m *Ocean Star II*, avec 3 membres de l'équipage à bord, a chaviré alors qu'il remontait des casiers à homards à

⁶ La zone océanique A1 est une « [z]one située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques (VHF) [très haute fréquence] et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence ». (Source : Gouvernement du Canada, *Gazette du Canada*, Partie II, volume 154, numéro 22 [28 octobre 2020], *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* : DORS/2020-216.) Toutes les eaux du golfe du Saint-Laurent sont dans la zone océanique A1.

⁷ Rapports d'enquête sur la sécurité du transport maritime M97W0236, M98N0064 et M98F0009 du BST.

⁸ Recommandation sur la sécurité du transport maritime M00-09 du BST : Radiobalises de localisation de sinistres (émise le 13 mars 2001), à l'adresse <https://www.tsb.gc.ca/fra/recommandations-recommandations/marine/index.html> (dernière consultation le 29 janvier 2021).

⁹ Gouvernement du Canada, *Gazette du Canada*, Partie II, volume 154, numéro 22 (28 octobre 2020), *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* : DORS/2020-216.

¹⁰ L'alinéa 209(3)d) du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* exige désormais qu'un bâtiment de moins de 8 m de longueur effectuant des voyages près du littoral de classe 2 exclusivement dans la zone océanique A1 ait à bord soit une RLS à dégagement libre, une RLS manuelle, une radiobalise individuelle de repérage ou une radio portative VHF étanche avec fonction ASN.

approximativement 0,05 NM (100 m) du rivage à Colindale (Nouvelle-Écosse). Bien que les 3 membres de l'équipage aient survécu au chavirement initial, 1 seul membre d'équipage a survécu après s'être retrouvé dans l'eau et s'être rendu au rivage. Dans cet événement particulier, aucun membre d'équipage ne portait un VFI ou tout autre type d'équipement de sauvetage. De plus, le bateau n'était pas équipé d'une RLS.

M18A0076 (bateau de pêche sans nom) – Le 5 mai 2018, on a retrouvé un bateau de pêche sans nom de 5,79 m qui avait chaviré à 0,04 NM (74,1 m) au nord-est de Beach Cove, à Port Medway (Nouvelle-Écosse). Les 2 membres d'équipage du bateau ont été retrouvés, et leur mort a été constatée. Les membres d'équipage ne portaient pas de VFI et le bateau n'était pas muni d'une RLS.

M16A0327 (*Pop's Pride*) – Le 6 septembre 2016, on a signalé le retard à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) du bateau de pêche de 6,7 m *Pop's Pride* qui devait revenir avec 4 personnes à bord. Deux membres d'équipage ont été retrouvés et leur mort a été constatée, tandis que les 2 autres n'ont pas été retrouvés et sont présumés noyés. Le bateau n'était pas muni d'une RLS et lorsqu'on l'a récupéré, on n'a pas trouvé d'équipement de sécurité à bord.

M14P0121 (*Five Star*) – Le 12 juin 2014, le bateau de pêche de 8,69 m *Five Star* a chaviré, puis a coulé lorsque la récolte de crabes arrimée sur le pont s'est déplacée dans des conditions de mauvais temps près de Kelsey Bay (Colombie-Britannique). Le capitaine et le membre d'équipage à bord ont abandonné le bateau. L'équipage n'avait pas l'habitude de porter les VFI durant les activités de pêche normales. Le membre d'équipage a regagné la rive à la nage, mais le capitaine n'a pas été retrouvé et il a été présumé noyé. Le bateau n'était pas muni d'une RLS.

Liste de surveillance du BST

La Liste de surveillance du BST énumère les principaux enjeux de sécurité qu'il faut s'employer à régler pour rendre le système de transport canadien encore plus sûr. La sécurité de la pêche commerciale est un enjeu sur la Liste de surveillance depuis 2010.

Enquête du BST sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada

En 2009, le BST a lancé une enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie la pêche au Canada. Cette enquête a permis de déterminer que, malgré de nombreuses initiatives en matière de sécurité, on adopte toujours des pratiques non sécuritaires. Comme le démontre l'événement à l'étude, il existe toujours des lacunes en ce qui a trait aux pratiques de travail sécuritaires, à la surveillance réglementaire adéquate ainsi qu'au transport et à l'utilisation d'équipement de sauvetage, notamment les VFI, les combinaisons d'immersion et les appareils de signalisation d'urgence.

Messages de sécurité

Le BST constate toujours que les VFI ne sont pas portés par les membres d'équipage dans les événements mortels mettant en cause des bateaux de pêche comme celui dans l'événement à l'étude. Il est important que les pêcheurs assument la responsabilité de leur propre sécurité et de la sécurité de leurs équipages en s'assurant que les VFI sont portés lorsqu'ils travaillent à bord de leur bateau ou navire.

La rapidité des secours peut aussi être cruciale pour la survie. Il est important que les pêcheurs s'assurent d'avoir un appareil de signalement de détresse à bord, comme une RLS ou une radiobalise individuelle de repérage, qui peut automatiquement émettre un signal indiquant que le navire ou la personne est en détresse, et qui peut fournir l'emplacement exact pour aider aux opérations de recherche et de sauvetage et permettre une intervention rapide.

De nombreux pêcheurs optent pour un téléphone cellulaire comme moyen de communication bidirectionnelle en cas d'urgence, mais il est essentiel qu'ils soient conscients des limites des téléphones cellulaires dans de telles situations. De plus, la réglementation exige désormais que les bâtiments d'une longueur de moins de 8 m exploités à l'extérieur des eaux abritées aient à bord une radio portative VHF étanche et dotée d'une fonction ASN s'il n'y a pas de RLS ou de radiobalise individuelle de repérage à bord.

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 27 janvier 2021. Le rapport a été officiellement publié le 8 février 2021.

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.

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 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 M20A0358* (publié le 8 février 2021).

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, 2021

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M20A0358

N° de cat. TU3-12/20-0258F-PDF

ISBN 978-0-660-37293-8

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.