



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M03-05

APPROBATION DE LA STABILITÉ DES PETITS BATEAUX DE PÊCHE

Introduction

Vers 7 h le 13 août 2002, le petit bateau de pêche *Cap Rouge II*, après avoir été cherché deux enfants, se dirigeait vers le bras nord du fleuve Fraser. Le bateau transportait du poisson, dont la quantité correspondant à environ la moitié de sa capacité.

Alors que le bateau se trouvait à environ quatre milles de Sand Heads, le second capitaine d'un voilier a remarqué que le *Cap Rouge II* avait une forte assiette sur l'arrière et que des paquets de mer inondaient son pont principal. À bord du *Cap Rouge II*, un des membres d'équipage a réveillé le capitaine pour l'informer que le senneur avait une gîte sur tribord. Tandis que le capitaine essayait de corriger la gîte, le bateau s'est incliné soudainement fortement à tribord. Le capitaine est sorti du bateau avec l'intention de monter sur le youyou de senne et de le détacher pour qu'il puisse servir d'embarcation de secours pour ceux qui se trouvaient à bord du bateau. Le capitaine est monté à bord du youyou de senne et, alors qu'il tentait de le détacher, le *Cap Rouge II* a chaviré. Seulement un autre membre d'équipage a réussi à sortir du bateau.

Le Bureau a terminé son enquête. Le rapport d'enquête M02W0147 a été publié le 20 novembre 2003.

Recommandation M03-05 (le 20 novembre 2003)

Puisqu'il était un petit bateau de pêche ne se livrant pas à la pêche au hareng ou au capelan, le *Cap Rouge II* n'était pas tenu de respecter les exigences liées à la stabilité du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* ni les critères minimums de stabilité de la STAB. 4 des *Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge*. Cependant, quel que soit le type de pêche auquel se livre un petit bateau de pêche, ces critères sont généralement considérés comme des normes judicieuses pour évaluer les caractéristiques de stabilité transversale à l'état intact.

Depuis 1987, le *Cap Rouge II* avait subi des modifications qui avaient nui à sa stabilité.

La stabilité transversale inhérente a été progressivement réduite par des ajouts structurels et la pose d'équipement de pêche supplémentaire et plus lourd, le tout situé au niveau du pont principal ou plus haut. La pose d'équipement supplémentaire et son effet sur la stabilité n'ont pas été surveillés ou évalués par une personne disposant des compétences voulues, ni portés à l'attention d'inspecteurs de Transports Canada durant les inspections quadriennales régulières



ou entre elles. Bien que trois inspections quadriennales aient été effectuées à la suite des modifications de 1987, il semble que Transports Canada ait pris connaissance de ces modifications seulement après cet événement.

Il y a environ 20 000 petits bateaux de pêche au Canada. De ce nombre, 4500 ont une jauge de plus de 15 tonneaux de jauge brute (tjb) et de moins de 150 tjb, et sont inspectés par Transports Canada sur une base quadriennale. En raison du mode de pêche à laquelle ils se livrent, certains de ces bateaux doivent se conformer aux exigences réglementaires en matière de stabilité. Les 15 500 bateaux de moins de 15 tjb ne sont pas inspectés et ne sont pas tenus de se conformer à une norme réglementaire de stabilité et aucune donnée de base sur la stabilité n'est fournie pour la gouverne de leurs exploitants.

En mai 2003, Transports Canada s'est attaqué à la modernisation des exigences réglementaires en matière de stabilité en lançant un projet fondé en partie sur les travaux du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). En raison des pertes de vie et de bateaux qui se poursuivent, la nécessité d'élaborer et d'adopter des exigences de stabilité appropriées pour tous les petits bateaux de pêche a déjà été reconnue. Un programme exhaustif a été mis sur pied pour évaluer et analyser l'impact des nouvelles normes de sécurité proposées, qui ont été élaborées à partir des résultats d'essais de stabilité effectués sur un échantillon représentatif d'environ 30 bateaux de la flotte de petits bateaux de pêche, dont bon nombre ont une jauge de moins de 15 tjb.

Le projet de Transports Canada prévoit la participation des exploitants de bateaux et vise à titre de but principal à valider des normes de stabilité plus appropriées qui seraient appliqués à l'avenir aux bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres. L'examen et l'analyse des données recueillies en vue de définir des critères minimums de stabilité appropriés selon la taille et les caractéristiques d'exploitation des bateaux doivent être complétés d'ici septembre 2004. L'approbation et l'adoption par Transports Canada et les intervenants de l'industrie des nouveaux critères proposés devraient survenir en temps utile pour que les résultats soient intégrés au nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche dont l'entrée en vigueur est prévue en 2006.

Le Bureau se réjouit du lancement de ce projet qui déterminera des normes de stabilité appropriées pour tous les petits bateaux de pêche et verra à leur application. Il constate que Transports Canada se penche ainsi activement sur un important risque auquel les équipages des petits bateaux de pêche ont été et continuent d'être exposés. Par conséquent, jusqu'à ce que la nouvelle réglementation sur la sécurité des petits bateaux de pêche soit adoptée, le Bureau a recommandé que :

le ministère des Transports exige que tous les nouveaux petits bateaux de pêche pontés inspectés présentent, aux fins d'approbation, des données sur la stabilité.

Réponse de Transports Canada (le 16 février 2004)

En marge de la réforme de la réglementation de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* de Transports Canada sur la sécurité des bateaux de pêche, on a mis sur pied un projet afin de se pencher sur les préoccupations liées à la stabilité des bateaux de pêche. Le but du projet est d'évaluer et d'établir des exigences obligatoires de stabilité qui s'appliqueraient à tous les bateaux de pêche d'au plus 24 m de longueur, sans égard au type de pêche pratiquée.

Transports Canada a récemment achevé de recenser les bateaux de pêche du pays afin de valider les exigences simplifiées proposées en matière d'essai de stabilité en déterminant le franc-bord minimum permis/le chargement maximum de cargaison, ainsi que la GM (la valeur GM est la distance verticale entre le centre de gravité et le métacentre transversal) minimum permise pour les bateaux de pêche d'au plus 15 m. La prochaine étape du projet vise à examiner l'application des exigences du TP 7301, *Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge*, partie 1 : Stabilité, STAB. 4, aux gros bateaux de pêche dans la catégorie de 15 à 24 m hors tout.

Pour qu'on puisse modifier le règlement en vue d'imposer des exigences de stabilité à tous les bateaux de pêche d'au plus 24 m, il faut suivre le processus réglementaire qui s'impose, soit des consultations publiques, une analyse d'impact du règlement proposé et, dans le cas des exigences en matière de stabilité, une validation de ces exigences. À l'appui de l'application de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche devrait entrer en vigueur en 2006.

Les résultats des recherches et des évaluations actuelles sur les exigences de stabilité des bateaux de pêche seront publiés sur le site Web de Transports Canada.

Évaluation du Bureau (le 8 juin 2004)

Dans sa réponse, Transports Canada fournit une mise à jour de son projet visant à évaluer et établir des exigences obligatoires de stabilité qui s'appliqueraient à tous les bateaux de pêche d'au plus 24 m de longueur, sans égard au type de pêche pratiquée.

En ce qui a trait à ce projet, Transports Canada a achevé de recenser les bateaux de pêche du pays afin de valider les exigences simplifiées proposées en matière d'essai de stabilité pour les bateaux de pêche d'au plus 15 m. La prochaine étape du projet visera à examiner l'application des exigences des *Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge*, partie 1 : Stabilité, STAB. 4, aux gros bateaux de pêche dans la catégorie de 15 à 24 m hors tout.

Par conséquent, pour les nouveaux bateaux de pêche d'au plus 15 m de longueur, il est proposé que ces bateaux soient soumis à un franc-bord minimum et à une hauteur métacentrique (GM) minimum. Les nouveaux bateaux de 15 m ou plus mais de moins de 24 m seraient soumis aux exigences de la STAB. 4.

Pour ce qui est des petits bateaux de pêche existants qui n'ont pas de données approuvées sur la stabilité, les exigences proposées sur la stabilité précédemment mentionnées s'appliqueraient également aux bateaux existants. Par contre, Transports Canada, à partir des constatations du projet, examinera les exigences d'inspection. Au besoin, ces exigences seront modifiées afin qu'elles prévoient la vérification de la stabilité du bateau.

Dans sa réponse, Transports Canada a également indiqué qu'il faut suivre le processus réglementaire qui s'impose pour les nouvelles exigences visant à régler les préoccupations liées à la stabilité des bateaux de pêche. On prévoit que ces exigences seront intégrées au nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, qui devrait entrer en vigueur en 2006. Dans la réponse de Transports Canada, rien n'indique qu'avant que le nouveau règlement entre en vigueur, les mesures décrites dans la recommandation M03-05 seront mises en œuvre.

Le Bureau estime qu'une **attention non satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Réévaluation du Bureau (le 7 décembre 2005)

Le personnel du BST avait déjà tenu compte de l'application des exigences de stabilité lorsqu'il a décidé d'émettre la recommandation.

Il n'y a pas eu de changement considérable pour régler la lacune de sécurité depuis la dernière évaluation.

Suivi exercé par le BST (le 7 décembre 2005)

Le personnel du BST surveillera l'évolution des mesures proposées.

Réponse de Transports Canada (le 6 mars 2006)

Le Bureau a émis la recommandation M05-04 en tant que suivi à cette recommandation. Veuillez vous référer à la réponse de Transports Canada, en date du 6 mars 2006, à la recommandation M05-04.

Réévaluation du Bureau (le 22 juin 2006)

Jusqu'à ce que le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche entre en vigueur, Transports Canada a mis sur pied une mesure provisoire visant à déterminer, à partir d'une liste de facteurs de risque, si un petit bateau de pêche doit disposer d'un livret de stabilité. La mesure de sécurité provisoire est décrite dans le Bulletin de la sécurité des navires 04/2006 (en date du 7 mars 2006), qui a été publié par Transports Canada. Le bulletin décrit le processus visant à déterminer si un petit bateau de pêche devrait disposer d'un livret de stabilité et indique ce qu'il faut faire s'il doit en avoir un. Le bulletin vise tous les propriétaires et les exploitants de bateaux de pêche neufs et existants d'une jauge brute de 15 à 150 tjb ou d'une longueur de 24,4 m ou moins (soit les navires faisant l'objet d'inspections quadriennales par Transports Canada).

Avec l'entrée en vigueur de la mesure provisoire décrite dans le bulletin, il se peut que tout petit bateau de pêche qui n'a pas de livret de stabilité ne se voit pas délivrer un certificat ou que son certificat ne soit pas renouvelé s'il est exposé à l'un des facteurs de risque qui nuit à sa stabilité. Si le bateau doit avoir un livret de stabilité et que son certificat arrive à expiration, un délai de grâce d'au plus 12 mois peut être accordé au moyen d'un certificat à court terme afin d'obtenir un livret de stabilité. Le questionnaire sur la stabilité, qui doit être rempli par le capitaine, dresse une liste des facteurs de risque en matière de stabilité qui peuvent s'appliquer au bateau. Avant de délivrer un certificat à un petit bateau de pêche, les inspecteurs de

Transports Canada examineront le questionnaire sur la stabilité afin de déterminer si les caractéristiques du bateau indiquent qu'un livret de stabilité doit être à bord.

Le bulletin, qui a été affiché sur le site Web de Transports Canada, a également été envoyé par la poste aux propriétaires de bateaux de pêche d'une jauge brute de 15 à 150 tjb en se fiant sur le registre d'immatriculation des navires et la base de données sur les permis pour petits bâtiments de commerce de Transports Canada. Par la suite, on a également envoyé le bulletin par la poste aux propriétaires de bateaux de 15 tjb ou moins (soit les bateaux qui ne font pas l'objet d'une inspection). La mesure de sécurité provisoire ne s'applique pas aux propriétaires de ces bateaux, mais ces derniers seront encouragés à prendre note du bulletin. Si l'un des facteurs de risque relevé dans le questionnaire pourrait toucher les propriétaires de ces bateaux, il serait bon d'obtenir un livret de stabilité afin d'exploiter leur navire en toute sécurité. On a terminé ces deux envois le 29 mai 2006.

En plus de ces instructions, si les propriétaires et les exploitants de petits bateaux de pêche évaluent avec exactitude et signalent les facteurs de risque liés à leur bateau pour déterminer s'il est nécessaire d'effectuer une évaluation de la stabilité de leur bateau, les risques associés à la lacune décrite dans la recommandation M03-05 seraient grandement réduits.

Par conséquent, le Bureau estime qu'une **attention entièrement satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Suivi exercé par le BST (le 22 juin 2006)

Même si l'on estime que la lacune de sécurité décrite dans la recommandation M03-05 a été réglée, il est à noter qu'on prévoit maintenant que le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche entrera en vigueur en 2008. Donc, le personnel du BST surveillera les résultats de la mise en œuvre de la mesure de sécurité provisoire.

Réponse de Transports Canada (juin 2008)

Veillez vous référer à la réponse de Transports Canada, en date de juin 2008, à la recommandation M05-04.

Réévaluation du Bureau (septembre 2008)

Veillez vous référer à la réévaluation par le Bureau, en date de septembre 2008, de la réponse à la recommandation M05-04.

Par conséquent, le Bureau estime encore qu'une **attention entièrement satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Suivi exercé par le BST (septembre 2008)

Même si l'on estime que la lacune de sécurité décrite dans la recommandation M03-05 a été réglée, il est à noter qu'on prévoit maintenant que le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche sera publié dans la *Gazette du Canada, Partie I*, à l'automne ou à l'hiver 2009-

2010. Donc, le personnel du BST continuera de surveiller les résultats de la mise en œuvre de la mesure de sécurité provisoire.

Réponse à M03-05 (novembre 2009)

(Dans sa réponse de juin 2008, Transports Canada considérait que la lacune de sécurité visée par la recommandation avait été rectifiée. Par conséquent, aucune mise à jour n'était attendue et aucune n'a été reçue.)

Réévaluation du Bureau (28 juillet 2010)

Le Bulletin de la sécurité des navires 04/2006, *Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires / capitaines sur les livrets de stabilité*, a été diffusé en mars 2006 à titre de mesure provisoire en attendant l'entrée en vigueur du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*.

Le Bulletin incite vivement tous les propriétaires et exploitants à remplir et soumettre un *Questionnaire sur la stabilité* visant à cerner les facteurs de risque et déterminer la nécessité de livrets de stabilité. Cependant, le taux de présentation des questionnaires varie d'une région à l'autre du pays. Lors de la réunion d'avril 2010 du Conseil consultatif maritime canadien, Transports Canada a indiqué que les propriétaires et exploitants de la région du Québec avaient présenté 153 questionnaires, dont 58 % cernaient des facteurs de risque. Il a aussi indiqué que le taux de présentation est faible dans la région du Pacifique. Aucune information n'a été communiquée au sujet de la présentation de questionnaires dans les régions de l'Atlantique, de l'Ontario ou des Prairies et du Nord.

Même si les propriétaires ne font suite au Bulletin de la sécurité des navires que dans une mesure limitée, Transports Canada réalise des progrès par rapport à l'objectif du bulletin. En mai 2010, le ministère a indiqué que sur les 5368 inspections de bateaux de pêche effectuées par ses inspecteurs de la région de l'Atlantique depuis 2006, 224 avaient révélé des modifications apportées au bâtiment. Sur 634 bateaux de pêche inspectés dans la région du Pacifique pendant la même période, 30 avaient fait l'objet de modifications. La modification des bateaux est un des facteurs de risque indiqués dans le questionnaire sur la stabilité du Bulletin de la sécurité des navires.

Il est maintenant prévu que le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* sera prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* au quatrième trimestre de 2011; il élargirait l'application des exigences en matière de stabilité aux navires nouveaux et existants quel que soit le type de pêche en cause. Dès lors, les mesures prises par Transports Canada pallieront la lacune de sécurité visée par la recommandation M03-05.

Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse est **entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le (28 juillet 2010)

La lacune de sécurité visée par la recommandation M03-05 est considérée comme ayant été rectifiée.