



RAPPORT D'ENQUÊTE MARITIME
M05W0110



NAUFRAGE

DU BATEAU DE PÊCHE *MORNING SUNRISE*
AU LARGE DE L'ÎLE SAVARY
DANS LE NORD DU DÉTROIT DE GÉORGIE
(COLOMBIE-BRITANNIQUE)
LE 29 JUIN 2005

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

Naufrage

du bateau de pêche *Morning Sunrise*
au large de l'île Savary
dans le nord du détroit de Géorgie
(Colombie-Britannique)
le 29 juin 2005

Rapport numéro M05W0110

Sommaire

Le 29 juin 2005 vers 16 h 40 heure avancée du Pacifique, alors qu'il fait route depuis le détroit de la Reine-Charlotte vers Gibsons (Colombie-Britannique) sur la Sunshine Coast, le petit bateau de pêche *Morning Sunrise* qui transporte 500 casiers à crevettes en pontée et environ 4500 kg de crevettes congelées dans des bacs rangés dans la cale réfrigérée prend une gîte importante sur bâbord et coule progressivement par 152 m de fond. Après avoir endossé leurs combinaisons d'immersion, les quatre membres de l'équipage abandonnent le navire dans un radeau de sauvetage et sont rapidement recueillis par le navire de la Garde côtière canadienne *Cape Caution*.

This report is also available in English.

Autres renseignements de base

Fiche technique du navire

Nom du navire	<i>Morning Sunrise</i>
Numéro officiel	392965
Port d'immatriculation	Vancouver (Colombie-Britannique) ¹
Pavillon	Canada
Type	Petit bateau de pêche
Jauge brute ²	1487
Longueur	12,65 m
Construction	1979, à Maple Ridge (Colombie-Britannique)
Propulsion	Un diesel General Motors 671 développant 174 BHP, entraînant une seule hélice
Cargaison	10 000 lb (4500 kg) de crevettes congelées et 500 casiers à crevettes vides
Équipage	4 personnes
Propriétaire	Valour Fishing Company Ltd., Gibsons (Colombie-Britannique)

Description du navire

Le *Morning Sunrise* est un petit bateau de pêche ponté en fibre de verre sur bois à bordé à franc-bord et à bouchains ronds. La timonerie, les logements de l'équipage et le compartiment moteur sont situés à l'avant du milieu du bateau. Le seul accès à la timonerie se fait par une porte coupée située dans la cloison arrière.

Sous le pont principal, la coque est divisée en quatre compartiments par trois cloisons transversales étanches à l'eau formant les locaux d'habitation pour l'équipage à l'avant, le compartiment moteur, la cale à poisson et la cambuse.

Le bateau est muni de deux réservoirs à combustible, un de chaque côté de la machine principale. Le réservoir d'eau potable est situé dans la cambuse.

La cale à poisson isolée et réfrigérée est dotée de doubles panneaux de cale. La cale contient des plaques réfrigérantes et est divisée en compartiments par des épontilles pour stocker le produit. Le compresseur de réfrigération est entraîné par la machine principale.

¹ Les lieux mentionnés dans ce rapport se trouvent en Colombie-Britannique, à moins d'indication contraire.

² Les unités de mesure utilisées dans le présent rapport respectent les normes de l'Organisation maritime internationale (OMI) ou, à défaut, celles du Système international d'unités.

La timonerie est équipée de l'équipement de navigation et de communication suivant : deux radars, deux radios VHF (dont une avec appel sélectif numérique), un GPS (système de positionnement global), un pilote automatique et un sondeur.

Le bateau est muni de deux bras stabilisateurs équipés de paravanes pour amortir le roulis.

La plateforme de rangement des casiers à crevettes est en aluminium et s'étend sur environ 1,67 m à l'arrière du pont exposé. Elle est entourée d'une rambarde en aluminium.

Une autre plateforme de rangement en aluminium, à la hauteur du pont supérieur et à l'arrière de la cabine, s'étend sur environ 2,75 m. On y range le matériel de pêche et un bac dans lequel on verse les crevettes pour les conserver avant de les congeler.



Photo 1. Le *Morning Sunrise* en train de chavirer

Déroulement du voyage

La saison de pêche de la crevette au casier 2005 sur la côte de la Colombie-Britannique a débuté le 1^{er} juin et se termine le 28 juin 2005.

Après avoir pêché pendant toute la saison dans le détroit de la Reine-Charlotte, le *Morning Sunrise* se rend à Port Hardy pour y décharger ses prises. Le 27 juin 2005, il refait les pleins en combustible et en eau potable à Port Hardy. Le matin du 28 juin, il appareille avec le patron et trois membres d'équipage. Les membres de l'équipage récupèrent leurs 500 casiers à crevettes et leur matériel dans le détroit de la Reine-Charlotte, puis le bateau repart vers Vancouver. Le bateau doit décharger ses casiers et son matériel à Gibsons avant de se rendre au quai de Versacold à Vancouver pour y décharger les crevettes. Les 500 casiers et le matériel se trouvent sur la plateforme de rangement en aluminium à l'arrière du pont exposé. Environ 4500 kg de crevettes se trouvent dans des bacs de 1 kg solidement fixés dans la cale à poisson compartimentée.

À 23 h, heure avancée du Pacifique (HAP)³, le 28 juin, le bateau mouille l'ancre pour permettre à l'équipage de se reposer en vue de traverser le passage Race à l'étale de marée.

³ Les heures sont exprimées en HAP (temps universel coordonné [UTC] moins sept heures).

Vers 3 h du matin le 29 juin, le navire appareille et transite dans le détroit de Johnstone, le passage Race et le passage Discovery sans incident.

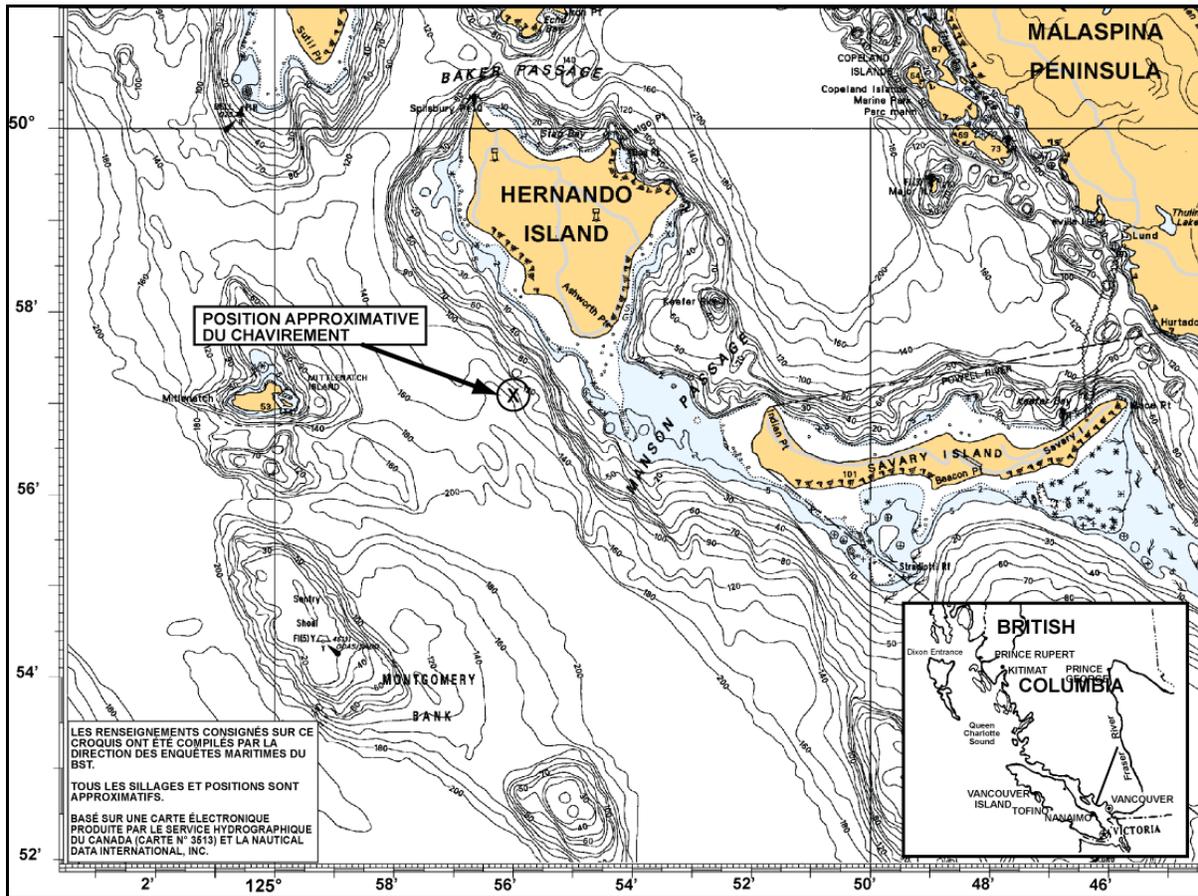


Figure 1. Croquis des lieux de l'accident

L'après-midi, pendant la traversée du détroit de Géorgie, le patron est seul dans la timonerie et les trois autres membres d'équipage se reposent dans les logements de l'équipage. Le bateau fait route cap au sud à environ 6,5 nœuds. Le bateau est sous pilote automatique et les deux bras stabilisateurs sont déployés. Le *Morning Sunrise* est dans les parages de l'île Savary lorsque, dans l'espace de 15 secondes environ, il prend une gîte de quelque 40° sur bâbord. Le vent souffle du sud-est à 22 nœuds, et des vagues de 1 m et la houle font légèrement tanguer le bateau.

Le patron réveille les membres d'équipage et leur donne instruction de chercher la cause de l'inclinaison. Les membres d'équipage confirment qu'il n'y a pas d'eau dans la cale ni dans le compartiment moteur. La cambuse est inaccessible parce qu'elle est recouverte de casiers à crevettes. On active la pompe de cale, mais seulement une faible quantité d'eau est rejetée à la mer, ce qui signifie qu'il n'y a pas d'eau dans la cambuse ou que les crépines d'aspiration sont partiellement obstruées. Dans l'espoir de corriger la gîte, toutes les lignes de fond sur le pont sont déplacées de bâbord à tribord, mais cette action ne corrige pas la situation.

Le patron passe en mode de gouverne manuelle et, dans l'espoir de redresser le bateau, il augmente le régime moteur et met la barre à droite toute. Le bateau se redresse momentanément puis s'incline sur tribord et prend une gîte d'environ 40° sur tribord. Le patron augmente le régime moteur davantage et met la barre à gauche toute. Le bateau prend une gîte importante sur bâbord jusqu'à ce qu'il soit engagé, puis continue à rouler peu à peu et à

s'enfoncer de plus en plus dans l'eau. À 6 h 12, le patron lance un Mayday sur la voie VHF 16 et donne les coordonnées Loran C du navire. Il ordonne ensuite aux membres d'équipage d'endosser leurs combinaisons d'immersion, et tous abandonnent le navire dans le radeau de sauvetage qu'ils ont mis à l'eau.

Le message de détresse est reçu par le centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de Comox et immédiatement retransmis au Centre de coordination de sauvetage de Victoria. Le navire de la Garde côtière canadienne CG 509, le navire de la Garde côtière canadienne *Cape Caution*, l'embarcation rapide de sauvetage *Westview* et le bateau de pêche canadien *Northern Lights* répondent à l'appel. Le *Cape Caution* arrive sur place en moins de 20 minutes. Un peu plus tard, le CG 509 recueille tous les membres d'équipage qui sont ensuite embarqués par le *Cape Caution*. Il n'y a pas de blessé; deux membres de l'équipage sont ramenés à terre, tandis que le patron et l'officier de pont restent à bord d'un des navires jusqu'à ce que le *Morning Sunrise* coule.

Après avoir été lentement envahi par l'eau qui a pénétré par les ouvertures d'aération du compartiment moteur et par d'autres ouvertures au niveau du pont principal, le *Morning Sunrise* coule par l'arrière à 19 h 56 le 29 juin 2005 par 152 m de fond à la position 49°56,89' N, 124°55,92' W.

Brevets et expérience de l'équipage

Le patron et les membres d'équipage du *Morning Sunrise* n'étaient pas titulaires de certificat de compétence et ils n'en avaient pas besoin. Le *Règlement sur l'armement en équipage des navires* pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* n'oblige pas les patrons ni les membres d'équipage des petits bateaux de pêche jaugeant moins de 60 tonnes à être titulaires de certificats de compétence.

Les capitaines et les membres d'équipage sont toutefois tenus de suivre une formation aux fonctions d'urgence en mer (FUM) dans un établissement reconnu avant le 1^{er} avril 2007. Au moment de l'accident, aucun des membres d'équipage n'avait terminé cette formation.

Tous les membres d'équipage étaient des pêcheurs d'expérience. Le patron travaillait sur le *Morning Sunrise* depuis que le propriétaire actuel avait acheté le bateau en 1999. Il assurait le commandement de bateaux de pêche appartenant à ce propriétaire depuis environ 15 ans.

Certificats et inspections du navire

Du fait qu'il faisait moins de 24,4 m de longueur et avait une jauge brute inférieure à 15 tonnes, le *Morning Sunrise* n'était pas tenu de faire l'objet d'inspections périodiques effectuées par Transports Canada. D'importantes modifications avaient été apportées au bateau, mais des essais n'avaient pas été réalisés pour déterminer la nouvelle stabilité du bâtiment; il n'y avait pas d'exigence réglementaire à cet égard.

Le bateau était utilisé pour la pêche à la crevette au casier depuis que son propriétaire actuel l'avait acheté et modifié en 1999. Le bateau avait à l'occasion été affrété par le ministère des Pêches et des Océans (MPO) pour des travaux scientifiques.

Les dossiers indiquent que deux mesures de la coque du *Morning Sunrise* avaient été effectuées conformément aux exigences du MPO et qu'on lui avait délivré un permis de pêche. La première mesure effectuée le 29 janvier 1991 avait déterminé que la longueur hors tout du

bateau était de 12,858 m. La deuxième mesure effectuée le 15 avril 1999 avait déterminé que la longueur était de 12,65 m après que l'étrave du bateau avait été réduite de 0,203 m pour satisfaire aux exigences du MPO relatives au transfert de permis et aux restrictions de longueur.

Limitations et restrictions relatives à la pêche de la crevette au casier

Avant 1990, il n'y avait aucune limitation ou restriction concernant l'obtention d'un permis de pêche de la crevette au casier. En 1990, on a introduit des limitations relatives à la longueur des navires et aux permis de pêche pour préserver la ressource. Les permis sont fonction de la longueur des navires, et le transfert des permis est autorisé uniquement si la longueur hors tout du navire de remplacement n'excède pas celle du navire remplacé.

En 1995, le Comité sectoriel de la pêche à la crevette, inquiet du nombre de casiers utilisés, a demandé au MPO de limiter le nombre de casiers utilisés.

En 1995, suite à l'adoption par le MPO de dispositions relatives à la répartition des limites de casiers à crevettes, les propriétaires de navires ont pu augmenter le nombre original de permis de pêche, en transférant des permis de pêche et des casiers d'un autre navire. Dans la flotte d'environ 250 bateaux de pêche à la crevette possédant un permis, environ 35 ont reçu des permis cumulés leur permettant de transporter 500 casiers plutôt que les 300 autorisés en vertu d'un seul permis.

Également en 1995, dans l'espoir de dissuader les pêcheurs de bricoler leurs casiers à crevettes pour maximiser leurs prises, le MPO a fixé des limites supérieures quant au volume et à la grosseur du treillis des casiers. Comme ces limites ne tenaient pas compte du poids des casiers, les détenteurs de permis ont décidé de rendre les casiers plus robustes. Le poids des casiers est passé de 2 kg à 5 kg. Par ailleurs, la meilleure résistance des casiers au poids a permis aux pêcheurs de faire des prises plus importantes.



Photo 2. Armature d'un casier avant la pose du treillis



Photo 3. Casier à crevettes

En 2001, dans le but de contrôler les pêcheurs qui relevaient leurs casiers deux ou trois fois par jour pour maximiser leur prise, une autre mesure de gestion a été adoptée limitant la levée des casiers pour les bateaux de pêche commerciale à une fois par jour, entre 7 h et 19 h.

Cordes et matériel pour la pêche de la crevette au casier

Les casiers sont disposés à intervalle régulier par série de 50, comme l'illustre la figure 2. Ils sont reliés à une ligne de fond de 9 mm. Chaque extrémité de la ligne de fond est fixée à une bouée pour marquer la position de la ligne de fond à la surface de l'eau. Les casiers sont maintenus sur le fond par des chaînes pesant environ 34 kg chacune. Les casiers sont reliés à la ligne de fond par des pattes d'oie en corde de 6 mm. Normalement, pour 500 casiers, il faut 50 rouleaux de corde de 9 mm. Chaque rouleau de corde d'une longueur de 550 m pèse environ 20,4 kg.

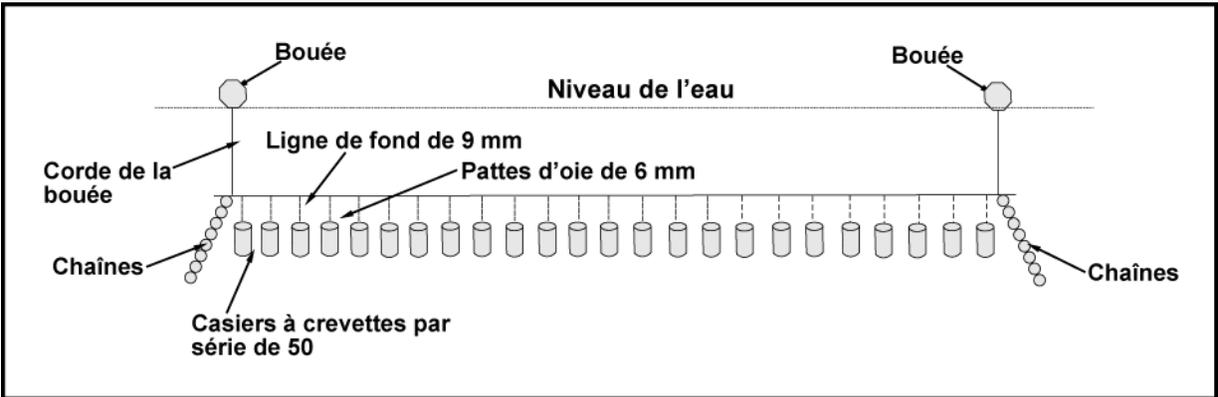


Figure 2. Les casiers sont disposés sur le fond.

Lorsqu'on relève le tout après quelques jours à l'eau, les cordes et les casiers sont trempés et le tout est plus lourd.

Modifications apportées au navire

Le propriétaire du *Morning Sunrise* a acheté le bateau le 15 avril 1999. Il possédait déjà un permis cumulé pour la pêche à la crevette qui avait été octroyé pour un navire d'une longueur de 12,65 m. Le *Morning Sunrise* faisait 12,86 m de longueur. Vu les règles du MPO en matière de remplacement des navires⁴, lesquelles précisent que la longueur hors tout du navire de remplacement ne peut pas dépasser celle du navire remplacé, l'étrave du *Morning Sunrise* a été réduite de 0,203 m pour permettre le transfert de permis.

⁴

Lignes directrices du MPO sur le remplacement des bateaux de pêche commerciale



Photo 4. Exemples de plateforme de rangement des casiers

La politique sur les permis cumulés permet aux propriétaires de navires de transporter 500 casiers à crevettes à bord. Pour pouvoir transporter un plus grand nombre de casiers, une plateforme de rangement en aluminium d'environ 181 kg avait été aménagée à l'arrière du *Morning Sunrise*. Cette plateforme de rangement n'était pas comprise dans la longueur hors tout du bateau. À peu près au même moment, une autre plateforme de rangement en aluminium, s'étendant sur environ 2,75 m, avait été aménagée à la hauteur du pont supérieur et à l'arrière de la cabine du bateau. Cette deuxième plateforme a augmenté le poids du bateau de quelque 227 kg. Ensemble, les structures ont ajouté 408 kg au poids du navire, et ce, au-dessus de son centre de gravité. Ces modifications ont été effectuées par un atelier de soudage local sans consulter un architecte naval ni Transports Canada.

Facteurs ayant mené au chavirement

L'état du navire en ce qui concerne son port en lourd, son assiette, ses citernes, sa surface libre et l'effet des modifications n'a pas pu être déterminée. Une évaluation précise de la stabilité transversale du navire à l'état intact n'a pas pu être effectuée.

Au moment de l'accident, les casiers étaient empilés par 20 jusqu'à une hauteur de 1,8 m sur le pont arrière (les piles s'étendaient de l'extrémité arrière de la cale à poisson jusque sur la plateforme de rangement aménagée à l'arrière du bateau). Les modifications apportées au bateau, ainsi que les 500 casiers et le matériel de pêche nécessaire pour la pêche au casier, ajoutaient quelque 4423 kg au-dessus du centre de gravité du bateau, ce qui réduisait le franc-bord faible du navire et compromettait sa stabilité, à preuve la façon dont le bateau s'est incliné et a roulé⁵ sous l'effet des mouvements brusques de la barre et la poussée de l'hélice. Le franc-bord réduit, ainsi que la gîte, a fait que le bateau a embarqué de l'eau qui a été retenue sur le pont, ce qui a causé un effet de carène liquide néfaste à la stabilité du bateau. L'action du vent et des vagues sur le navire, jointe au couple engendré lorsque le patron a mis la machine en avant toute en même temps que les mouvements brusques de la barre, a favorisé le moment de chavirement. Le bateau a coulé lorsqu'il a perdu sa réserve de flottabilité après avoir été envahi par l'eau qui a pénétré par les ouvertures d'aération du compartiment moteur et par d'autres ouvertures au niveau du pont principal.

⁵ On dit qu'un navire a une stabilité négative (angle de gîte permanente) lorsqu'il est instable à la verticale en raison d'une hauteur métacentrique (GM) négative, mais qu'il devient stable à un certain angle d'inclinaison.

Analyse

Exigences en matière de données sur la stabilité

À l'heure actuelle, les petits bateaux de pêche non inspectés comme le *Morning Sunrise* ne sont pas tenus de présenter des données sur l'assiette et sur la stabilité à Transports Canada pour information, examen ou approbation.

Le Bureau a maintes fois exprimé son inquiétude face au fait que les caractéristiques de stabilité de la plupart des petits bateaux de pêche ne sont pas officiellement évaluées et que cette situation compromet leur exploitation en toute sécurité. En novembre 2003, le Bureau a fait les recommandations M03-05 et M03-06 qui demandaient à Transports Canada d'exiger que tous les petits bateaux de pêche inspectés, neufs ou existants, présentent des données sur la stabilité et fassent l'objet d'une vérification. En 2005, à la suite de la perte du *Ryan's Commander*, le Bureau s'est inquiété du fait qu'en l'absence de mesures efficaces faisant suite à ses recommandations antérieures, les pêcheurs continuaient d'être exposés à des risques inacceptables. Il a donc formulé une recommandation supplémentaire (M05-04) demandant à Transports Canada de mettre immédiatement en œuvre les recommandations M03-05 et M03-06. (Voir la rubrique Mesures de sécurité dans le présent document.)

Ces recommandations visaient les petits bateaux de pêche inspectés (ayant une jauge brute de 15 à 150 tonnes), mais les principes s'appliquent aussi aux petits bateaux de pêche non inspectés (ayant une jauge brute inférieure à 15 tonnes) étant donné que le risque associé à leur exploitation est également élevé.

Les propriétaires de navires commerciaux sont tenus de signaler à Transports Canada les modifications apportées aux navires. En outre, lorsqu'il y a changement de propriétaire d'un navire immatriculé ou lorsque les modifications exigent que les données de l'immatriculation soient modifiées, Transports Canada en est d'office informé par le registrateur de navires. Dans de nombreux cas toutefois, comme dans le cas du *Morning Sunrise*, les propriétaires de navires commerciaux apportent simplement des modifications structurelles sans aviser les autorités.

Les fréquents changements dans la gestion et les activités des pêches signifient que les modifications aux bateaux de pêche sont une réalité constante. Des modifications qui peuvent nuire à la stabilité transversale du bateau sont souvent apportées sans évaluation par un architecte naval ou par un inspecteur de Transports Canada. Faute d'une telle évaluation, des décisions opérationnelles peuvent être prises sur la foi d'une information imprécise ou incomplète, au détriment de la sécurité.

Cadre réglementaire et sécurité

La restriction de la longueur imposée par le MPO, compte tenu de la politique sur le cumul des permis, encourage l'ajout de plateformes de rangement. Celles-ci permettent non seulement d'augmenter l'espace de rangement, mais aussi de transporter 200 casiers supplémentaires, à une plus grande hauteur au-dessus du centre de gravité du navire, ce qui nuit à la stabilité transversale du navire. D'autres modifications sont également apportées pour respecter les restrictions du MPO sur la longueur :

- des ouvertures sont pratiquées dans l'extrémité de l'étrave ou de l'arrière du bateau, ce qui peut compromettre l'intégrité de l'étanchéité du compartiment;

- des conceptions non conventionnelles, où l'on accroît la largeur et les dimensions des aires au-dessus du niveau de l'eau, sont adoptées pour répondre aux besoins opérationnels, ce qui peut nuire à la stabilité transversale et dynamique du bateau.

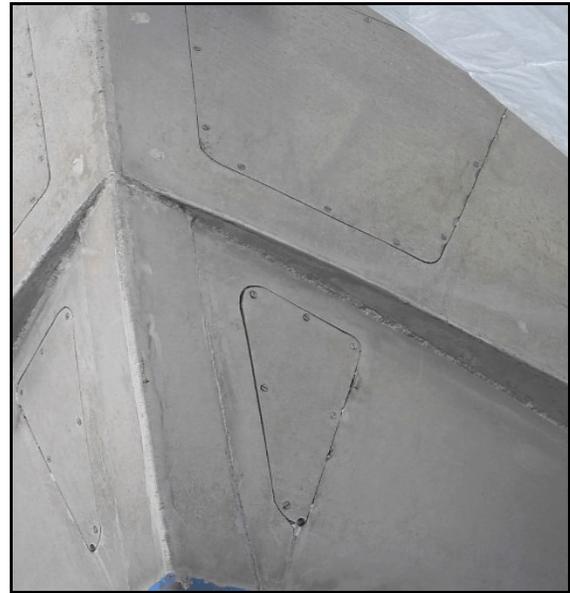


Photo 5. Exemples de réduction de la longueur hors tout d'un navire en pratiquant des ouvertures dans l'extrémité de l'étrave ou de l'arrière du bateau et pouvant compromettre l'intégrité de l'étanchéité à l'eau. Ces modifications sont apportées pour respecter les restrictions du MPO en matière de longueur des navires. **Note :** La photo de gauche montre des ouvertures pratiquées dans l'étrave du navire. La photo de droite montre des orifices de drainage au bas des plaques triangulaires.

Le régime réglementaire de Transports Canada vise à garantir que les navires peuvent être utilisés en toute sécurité et sont aptes à tenir la mer selon les usages auxquels ils sont destinés. Le régime s'appuie sur la pratique de l'autodiscipline pour assurer la conformité des petits bateaux de pêche d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux. Cependant, aucun régime n'est en place pour veiller à ce qu'une telle pratique de l'autodiscipline permette de réaliser l'objectif prévu. Comme le régime réglementaire du MPO fonctionne de plus en isolation partielle, des navires pouvant présenter des risques peuvent être utilisés et compromettre la sécurité des petits bateaux de pêche.

Le cas du *Morning Sunrise* n'est pas un cas isolé. Le rapport d'enquête sur l'événement survenu au *Alex B.1*⁶ en septembre 2001 cite les modifications apportées au bateau qui ont compromis sa sécurité, les lacunes du régime d'inspection de Transports Canada et le manque de communication d'information entre Transports Canada et le MPO en vue de mieux reconnaître et cibler les navires exposés à des risques et de favoriser la culture de la sécurité chez les pêcheurs. En août 2002, le bateau de pêche *Fritzi-Ann*, qui transportait des casiers à crevettes dans des conditions semblables à celles du *Morning Sunrise*, a chaviré⁷. Le rapport d'enquête sur cet accident cite les éléments qui ont compromis la sécurité du bateau, plus particulièrement la

⁶ Rapport M01L0112 du BST

⁷ Rapport M02W0102 du BST

stabilité du bateau, soit les modifications apportées au bateau, l'augmentation graduelle des dimensions et du poids des casiers à crevettes et les politiques de gestion du MPO en matière de sécurité des navires.

En réponse aux questions de sécurité soulevées dans le rapport sur le *Fritzi-Ann*, le MPO a affirmé qu'il consulterait Transports Canada pour discuter des mandats et rôles respectifs des deux ministères pour ce qui est d'améliorer la sécurité de la flotte de petits bateaux de pêche. Il serait notamment question d'une meilleure coordination avec Transports Canada dans l'élaboration du Plan de gestion intégrée des pêches (PGIP) et de politiques qui pourraient toucher la sécurité des bateaux de pêche, ainsi que de la mise en commun d'information relative à la sécurité des navires dont dispose le MPO. Au moment de cet accident, deux ans plus tard, ces questions continuent de compromettre la sécurité des petits bateaux de pêche.

En l'absence d'une coopération efficace, les pêches continueront d'être gérées dans un contexte qui ne tient pas pleinement compte des préoccupations liées à la sécurité des bateaux de pêche, et les pêcheurs continueront d'être exposés à des risques inacceptables.

Compétence des pêcheurs et sécurité

Rien n'exige que les pêcheurs reçoivent une formation ou détiennent des brevets axés sur la compétence pour pouvoir exploiter un navire de cette taille et de ce type. En l'absence de notions de base de la navigation et des principes de base de la stabilité d'un navire, l'opérateur d'un tel bateau de pêche peut ne pas reconnaître les conséquences d'une mauvaise répartition de la charge, ce qui compromet la sécurité du navire.

Faits établis quant aux causes et facteurs contributifs

1. La stabilité transversale du bateau a été compromise et le bateau a pris un angle de gîte permanente en raison de l'effet cumulé des facteurs suivants :
 - les poids ajoutés au-dessus du centre de gravité du bateau par suite des modifications apportées au bateau et en raison de son chargement;
 - l'effet de carène liquide et de l'eau embarquée et retenue sur le pont;
 - les forces d'inclinaison dynamiques engendrées par le vent, les vagues et les mouvements brusques de la barre et de la commande des gaz.
2. Du fait de son faible franc-bord et de son inclinaison transversale, le bateau a embarqué de l'eau qui a été retenue sur le pont. Après avoir été envahi par les hauts par les ouvertures au niveau du pont principal, le bateau a perdu sa réserve de flottabilité et a coulé.
3. L'opérateur du *Morning Sunrise* n'avait pas reçu de formation sur la stabilité des navires et ne connaissait pas toutes les caractéristiques de stabilité du bateau.

Faits établis quant aux risques

1. Rien n'exige que tous les petits bateaux de pêche non inspectés aient à bord des données sur la stabilité qui pourraient aider l'opérateur à naviguer en toute sécurité.
2. Le poids des casiers et leur effet sur la stabilité transversale du bateau ne sont pas pris en compte dans les plans de gestion des pêches du ministère des Pêches et des Océans (MPO), notamment pour l'octroi de permis cumulés.

3. L'absence de coordination efficace entre le MPO et Transports Canada dans l'élaboration des règlements, politiques et plans de gestion continue de compromettre la sécurité des petits bateaux de pêche.
4. La politique du MPO autorisant le transfert de permis à un navire de remplacement de dimensions égales ou inférieures encourage les modifications aux navires pouvant nuire à la navigabilité.

Mesures de sécurité

Le 19 janvier 2006, le BST a adressé au ministère des Pêches et des Océans (MPO) et à Transports Canada l'avis de sécurité maritime 01-06 soulignant les problèmes des permis cumulés et des limites volumétriques des casiers à crevettes, et leur effet sur la sécurité des petits bateaux de pêche. L'avis de sécurité signalait qu'environ 35 des 252 bateaux de pêche sur la côte ouest avaient reçu des permis cumulés pour la pêche de la crevette au casier en 2005.

Vu le nombre de bateaux se livrant à la pêche à la crevette et en particulier le nombre de bateaux possédant des permis cumulés, l'avis de sécurité suggérait au MPO de revoir ses limites volumétriques actuelles à l'égard des casiers à crevettes. L'avis ajoutait que le MPO devrait aussi envisager, en consultation avec Transports Canada, des moyens d'aider à garantir que ces bateaux et leurs opérateurs ne soient pas exposés par inadvertance aux risques associés aux nouveaux casiers plus grands et plus lourds et à leurs effets négatifs sur la stabilité des navires.

Le MPO a répondu qu'il avait pris l'initiative de rehausser les discussions avec Transports Canada sur ces questions. Transports Canada a accepté une invitation à assister à une réunion consacrée à la gestion de la pêche à la crevette pour discuter de la situation et des éventuelles mesures correctives.

Comme dans le cas des dispositions déjà prévues pour la pêche au hareng, le MPO communiquera à Transports Canada une liste des crevettiers qui possédaient des permis cumulés en 2005 ou qui utilisent les casiers plus volumineux et plus lourds. Transports Canada pourra ainsi inspecter ces navires. Si Transports Canada relève des problèmes de stabilité, il faut prévoir qu'il en informera le MPO, qui pourrait alors envisager d'assortir les permis d'une condition limitant le nombre de casiers qu'un bateau donné est autorisé à transporter.

Exigence en matière de stabilité

Transports Canada a indiqué qu'en attendant l'entrée en vigueur du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, il avait adopté une politique provisoire visant à déterminer à la lumière d'une liste de facteurs de risque si un petit bateau de pêche inspecté a besoin d'un cahier de stabilité. Le cahier de stabilité est un document qui précise, dans une forme standardisée, les résultats de divers calculs sur la flottabilité et la stabilité du navire; il fournit également au capitaine et à l'équipage une information sur les limites opérationnelles du navire, de sorte qu'ils puissent exploiter le navire en toute sécurité dans diverses conditions de chargement et conditions opérationnelles. Cette mesure provisoire fournira au capitaine une importante information supplémentaire. Cette mesure entre en vigueur immédiatement.

Transports Canada 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 ». Le bulletin décrit le processus que doivent suivre les propriétaires et exploitants de navire pour déterminer si un cahier de stabilité doit être établi pour leur navire et comment faire pour s'en procurer un. Le bulletin s'applique à tous les propriétaires et exploitants de bateaux de

pêche neufs et existants ayant une jauge brute entre 15 et 150 tonneaux et faisant moins de 24,4 m de longueur.

Bien que cela ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux, les propriétaires et exploitants sont incités à examiner le BSN 04/2006 et à déterminer si une évaluation de la stabilité pourrait les aider à assurer la sécurité de leurs activités.

Le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche entrera en vigueur à la mi-2007; il participera à la mise en œuvre de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*.

Coordination entre Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans

Une réunion a eu lieu le 15 novembre 2005 entre le sous-ministre adjoint, Sécurité et Sûreté, de Transports Canada et le sous-ministre adjoint, Gestion des pêches et de l'aquaculture, du ministère des Pêches et des Océans. Elle visait à discuter d'une coopération accrue entre les deux ministères en vue de favoriser la sécurité des pêcheurs en mer. Un des principaux résultats de la rencontre a été l'élaboration d'un protocole d'entente entre le MPO et Transports Canada.

Ce protocole vise à créer un cadre de coopération entre le MPO et Transports Canada en ce qui concerne la promotion de la sécurité des pêcheurs en mer. Parmi les éléments clés figure un engagement de la part de Transports Canada et du MPO à tenir régulièrement des réunions aux échelons de l'administration centrale et des régions pour discuter de diverses questions liées à la sécurité des bateaux de pêche. Le protocole propose aussi la création d'un comité consultatif sur la sécurité des bateaux de pêche qui pourrait comprendre des représentants de Transports Canada, du MPO et de l'industrie de la pêche.

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 20 juillet 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.