



Recommandation M23-06 du BST

Définition des modifications importantes apportées aux petits bateaux de pêche et autres petits bâtiments commerciaux

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports établisse des critères objectifs pour définir les modifications importantes apportées aux petits bateaux de pêche et autres petits bâtiments commerciaux.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	M21A0065
Date à laquelle la recommandation a été émise	22 novembre 2023
Date de la dernière réponse	Décembre 2025
Date de la dernière évaluation	Mars 2026
Évaluation de la dernière réponse	Intention satisfaisante
État du dossier	Actif

Les réponses présentées sont celles des intervenants du BST dans le cadre de communications écrites et sont reproduites intégralement. Le BST corrige sans indiquer les erreurs typographiques et les problèmes d'accessibilité dans le contenu qu'il reproduit, mais utilise des crochets [] pour indiquer d'autres changements ou montrer qu'une partie de la réponse a été omise parce qu'elle n'était pas pertinente.

Résumé de l'événement

Le 1^{er} avril 2021, Pêches et Océans Canada (MPO) a évalué les conditions météorologiques et a avisé les pêcheurs que la pêche au crabe des neiges dans la zone 12 du golfe du Saint-Laurent ouvrirait à 0 h 01 le 3 avril 2021. Au moment où l'avis a été émis, il y avait de la glace dans le port de Richibucto (Nouveau-Brunswick) et il a fallu utiliser une excavatrice pour briser la glace au quai afin de mettre le *Tyhawk* à l'eau.

Le 2 avril à 4 h 35, le capitaine et 4 membres d'équipage ont quitté Richibucto (Nouveau-Brunswick) pour se rendre à Chéticamp (Nouvelle-Écosse) à bord du *Tyhawk*, un bateau de pêche non ponté d'une longueur de 13,61 m, pour la saison. Ils ont été rejoints à Chéticamp par 4 autres membres d'équipage, venus de Richibucto en voiture.

Le 3 avril, à partir de 2 h 40 approximativement, le *Tyhawk* a effectué 2 voyages entre Chéticamp et les lieux de pêche. Lors du 1^{er} voyage, effectué par le capitaine et les 8 membres d'équipage, ils ont posé environ 75 casiers à crabes. Au cours de ce voyage, une accumulation de glace s'est formée sur le bateau. Lors du 2^e voyage, le capitaine et 4 membres d'équipage ont repris la mer pour poser une cinquantaine de casiers à crabes supplémentaires.

Pendant le voyage vers les lieux de pêche, le capitaine et 3 membres d'équipage ont fait une sieste dans les emménagements alors qu'un autre membre d'équipage assurait le quart. Les vents étaient passés de 20 à 25 nœuds avec des vagues de 1 à 2 m. Les vagues s'abattaient à tribord alors qu'il tombait de la pluie et de la pluie verglaçante. Un 2^e membre d'équipage s'est présenté à la timonerie où il a remarqué une accumulation d'eau dans la cale. Il a appelé le capitaine et les autres membres d'équipage, puis les pompes de cale ont été mises en marche. Peu après, un membre d'équipage s'est rendu sous le pont amovible pour récupérer une partie des engins et a constaté la présence d'eau sur le pont principal. Il a alerté les autres membres d'équipage, puis on a changé la configuration de la pompe à grand débit pour assécher la cale. À ce moment-là, les conditions météorologiques ont semblé s'aggraver et les mouvements du bateau se sont intensifiés. À la suite d'une gîte importante sur tribord, le pont principal du bateau a été submergé, ce qui a eu pour effet de faire pénétrer de l'eau dans le *Tyhawk*, en plus de l'eau qui se trouvait déjà sur le pont.

Les membres d'équipage n'ont pas été en mesure d'atteindre les gilets de sauvetage et les combinaisons d'immersion rangés dans les emménagements ni de mettre à l'eau le radeau de sauvetage, qui avait glissé sous le pont amovible. Peu après, le *Tyhawk* a chaviré et le capitaine et les membres d'équipage sont montés sur la coque renversée. Un membre d'équipage a composé le 911. La radiobalise de localisation des sinistres (RLS) automatique s'est délogée et, à 17 h 50, le Centre conjoint de coordination de sauvetage de Halifax a été avisé d'un signal RLS en provenance du *Tyhawk*.

Alors que le *Tyhawk* renversé s'enfonçait davantage dans l'eau, les vagues ont balayé à plusieurs reprises le capitaine et un membre d'équipage de la coque et les ont projetés dans l'eau. Le capitaine et ce membre d'équipage ont fini par rester dans l'eau. Le bateau de pêche *Northumberland Spray* est arrivé sur les lieux et a secouru les 4 membres d'équipage du *Tyhawk*, mais le capitaine n'a pas pu être retrouvé. Le *Northumberland Spray* est rentré à Chéticamp et les 4 membres d'équipage ont reçu des soins médicaux. La mort d'un membre d'équipage a été déclarée. Les recherches pour retrouver le capitaine se sont poursuivies toute la nuit ainsi que toute la journée du lendemain. À 19 h 55 le 4 avril 2021, l'affaire a été confiée à la GRC comme cas de personne disparue.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M21A0065 le 22 novembre 2023.

Justification de la recommandation

L'enquête a permis de déterminer que la stabilité du *Tyhawk* avait été compromise en partie par l'ajout d'un pont amovible, dont les effets sur la stabilité du bateau n'avaient pas été évalués. En 2013, Transports Canada (TC) a inspecté le bateau, a émis un avis de défaut en

raison du pont amovible et a exigé une évaluation de la stabilité. Le capitaine a rempli un questionnaire sur la stabilité en mai 2015 et a indiqué la présence du pont amovible, mais il n'a pas reconnu que ce dernier constituait une modification qui exigerait une évaluation de la stabilité. L'évaluation de la stabilité exigée par TC n'a pas été réalisée et les documents d'inspection ultérieurs de TC ne mentionnaient pas le pont amovible.

Conformément au *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, des évaluations de la stabilité sont requises pour tous les nouveaux bâtiments de pêche¹ d'une longueur de plus de 9 m et pour ceux qui ont subi une modification importante ou un changement dans ses activités qui risque d'en compromettre la stabilité². La définition de TC d'une modification importante est la suivante :

[...] une modification ou une réparation, ou une série de modifications ou de réparations, qui change considérablement la capacité ou les dimensions d'un bâtiment de pêche ou la nature d'un système à bord de celui-ci, ou qui a une incidence sur l'étanchéité à l'eau ou la stabilité de celui-ci³.

En ce qui concerne les autres petits bâtiments commerciaux (d'une jauge brute de 15 ou moins) qui ne sont pas des navires à passagers, on trouve une définition semblable de « modification importante » dans le *Règlement sur les petits bâtiments*. Il incombe au représentant autorisé (RA) de déterminer si une modification est importante.

La définition de « modification importante » (quelque chose qui « change considérablement ») contenue dans le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* et les exigences relatives à une évaluation de la stabilité (quelque chose qui risque de compromettre la stabilité) sont qualitatives et sujettes à interprétation. Bien que TC fournisse des lignes directrices pour aider les RA et les capitaines à cerner les modifications importantes^{4,5}, les lignes directrices sont qualitatives et exigent une connaissance des principes de stabilité pour être interprétées correctement. Le respect de ces lignes directrices est facultatif. En revanche, les lignes

¹ Dans ce contexte, le terme « nouveau » est défini en fonction de la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (Transports Canada, C.R.C., ch. 1486, *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* [tel que modifié le 23 juin 2021], partie 0.1, paragraphe 3.01[1]).

² Ibid., article 3.48.

³ Ibid., paragraphe 3.48(3). La définition figurant dans le *Règlement sur les petits bâtiments* est presque identique (Transports Canada, DORS/2010-91, *Règlement sur les petits bâtiments* [tel que modifié le 23 juin 2021], paragraphe 710[3]).

⁴ Transports Canada, Bulletin de la sécurité des navires 04/2006 : Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité, à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securete-maritime/bulletins-securete-navires/no-bulletin-04-2006> (dernière consultation le 19 octobre 2023), qui contient un questionnaire sur la stabilité, Transports Canada, TP 15392F, *Lignes directrices relatives aux modifications importantes apportées aux bâtiments de pêche/changements d'activité*, section 5, à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securete-maritime/tp-15392f-lignes-directrices-relatives-modifications-importantes-apportees-batiments-peche-changements-activite> (dernière consultation le 19 octobre 2023).

⁵ Transports Canada, TP 15393F, *Lignes directrices en matière de stabilité et de sécurité adéquates pour les bâtiments de pêche*, à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securete-maritime/tp-15393f-lignes-directrices-matiere-stabilite-securete-adequates-batiments-peche> (dernière consultation le 19 octobre 2023).

directrices de TC concernant la tenue d'un registre des modifications sont quantitatives et indiquent que les changements de masse de plus de 100 kg devraient faire l'objet d'un suivi.

Dans l'événement à l'étude, le Bureau a conclu qu'en l'absence d'une définition objective de « modification importante », il est possible que les effets d'une modification importante sur la stabilité d'un navire ne soient pas cernés par les RA, les capitaines et TC. Il existe donc un risque que les navires soient exploités sans disposer d'une stabilité suffisante pour les opérations auxquelles ils sont destinés.

Les organismes de réglementation ont un rôle à jouer pour faciliter la détermination systématique des modifications importantes en fournissant des critères précis, mesurables et compréhensibles.

Par conséquent, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports établisse des critères objectifs pour définir les modifications importantes apportées aux petits bateaux de pêche et autres petits bâtiments commerciaux.

Recommandation M23-06 du BST

Réponses et évaluations antérieures

Février 2024 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec la recommandation sur la sécurité M23-06. Le ministère reconnaît les répercussions que les modifications importantes peuvent avoir sur les petits navires; en effet, par définition, ces modifications peuvent changer considérablement la capacité ou les dimensions d'un navire ou la nature d'un système à bord de celui-ci. Ce type de modification est susceptible d'avoir des répercussions sur la stabilité d'un navire, lesquelles, si elles ne sont pas détectées, peuvent compromettre la sécurité du navire et de son équipage.

En juillet 2017, le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) de TC est entré en vigueur. Ce règlement exige que les petits bateaux de pêche — ceux d'une longueur inférieure à 24,4 mètres et d'une jauge brute d'au plus 150 — entreprennent une évaluation de la stabilité, effectuée par une personne compétente, s'ils subissent une modification importante ou un changement dans ses activités susceptible de compromettre leur stabilité. TC a publié une orientation pour aider les représentants autorisés des navires de pêche à déterminer si les changements prévus à leur navire seraient considérés comme une modification importante. Lors d'une inspection de TC, l'inspecteur examinera toutes les modifications qui ont été apportées au navire et figurant sur le formulaire du navire intitulé *Registre des modifications affectant la stabilité d'un bâtiment de pêche*. En fonction des renseignements fournis, l'inspecteur de TC évaluera la situation et déterminera si d'autres modifications apportées au navire auraient dû figurer sur le formulaire et si elles auraient pu compromettre la stabilité du navire. Cependant, l'orientation publiée par TC repose sur des analyses qualitatives; la décision finale consistant à savoir si une modification est considérée comme importante et peut

compromettre la stabilité du navire est reléguée aux connaissances techniques et au meilleur jugement du propriétaire du navire, de son consultant maritime et de l'inspecteur de TC.

En réponse à cette recommandation, TC mettra en œuvre un contrat de recherche destiné à élaborer des critères potentiels qui pourraient définir plus clairement ce qui constitue une modification importante qui pourrait compromettre la stabilité⁶. Ce travail sera effectué par un tiers neutre pour s'assurer que les critères élaborés sont entièrement objectifs et exempts d'opinions ou de préjugés préconçus. L'objectif de ce travail serait d'élaborer des critères qui pourraient être appliqués à n'importe quel navire donné, en tenant compte du fait qu'il peut y avoir une quantité limitée de renseignements disponibles sur son niveau de stabilité actuel. Les critères serviraient à déterminer objectivement si une modification compromettrait la stabilité du navire. Ce travail sera présenté d'une manière accessible et facile à comprendre et sera mis à la disposition du public afin qu'il puisse être utilisé par les propriétaires de navires, les consultants maritimes et les inspecteurs de TC.

Le contrat de recherche visant à élaborer ces critères sera mis en œuvre en 2024. Une fois que les critères préliminaires auront été déterminés, TC consultera les partenaires en sécurité, ainsi que l'industrie de la pêche en particulier et l'industrie des petits bâtiments commerciaux en général, pour veiller à ce que les critères sélectionnés tiennent compte, dans la plus grande mesure possible, des fortes variations dans la conception des navires, où des modifications pourraient être considérées comme compromettant la stabilité. Ces consultations permettront également de s'assurer que les critères sélectionnés répondront suffisamment aux préoccupations en matière de sécurité non résolues, et ce, sans entraîner de difficultés excessives pour l'industrie de la pêche. Ce travail sera entamé dans le but d'élaborer et de mettre à disposition des critères d'ici 2025, en notant toutefois que ce calendrier dépendra du degré de rétroaction reçu pendant les consultations.

Pendant que ce projet de recherche est en cours, TC continuera à faire connaître les pratiques exemplaires en matière de sécurité concernant la stabilité des navires et les effets néfastes que peuvent entraîner des modifications importantes. Entre autres mesures, le ministère a publié récemment un bulletin de la sécurité des navires qui présente des renseignements importants sur la sécurité et les exigences réglementaires qui doivent être prises en compte au moment d'ajouter un pont amovible à un navire de pêche. TC continuera également à promouvoir son Programme de conformité des petits bâtiments dans le but d'augmenter le nombre d'inscriptions. Ce programme, qui comprend un volet spécifique aux navires de pêche, fournit aux propriétaires et aux exploitants de navires des outils et des ressources pour maintenir leur conformité avec toute la réglementation applicable ainsi que des renseignements sur la façon de maintenir la sécurité des navires. On y trouve des renseignements détaillés sur la manière de déterminer si un navire dispose d'une stabilité suffisante pour mener à bien ses opérations prévues.

⁶ TC a confirmé que le contrat de recherche s'appliquerait aux petits bateaux de pêche seulement.

TC continuera également à promouvoir la sécurité des navires en général, en mettant à jour ses initiatives de communication et de sensibilisation afin de mieux renseigner les propriétaires et les exploitants de navires sur l'importance de maintenir les pratiques exemplaires en matière de sécurité à bord de leurs navires. De plus, TC continuera à diffuser des renseignements spécifiques à l'évaluation des répercussions potentielles des modifications importantes sur la stabilité des navires, en grande partie en assurant une présence en ligne accrue.

Mai 2024 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Transports Canada (TC) indique qu'il est d'accord avec la recommandation et a déjà pris des mesures pour y donner suite. TC indique que l'actuel *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* exige que les navires de pêche d'une longueur inférieure à 24,4 mètres et d'une jauge brute d'au plus 150 fassent l'objet d'une évaluation de la stabilité s'ils subissent une modification importante ou un changement dans leurs activités susceptible de compromettre la stabilité du navire. TC a également publié une orientation visant à aider les représentants autorisés des navires de pêche à déterminer si une modification devrait être considérée comme importante.

Pour donner suite à cette recommandation, TC mettra en œuvre un contrat visant à élaborer des critères pour mieux définir ce qui constitue une modification importante d'un petit bateau de pêche commerciale. Une fois que les critères auront été élaborés, il consultera les partenaires en sécurité ainsi que l'industrie. TC cherche à faire en sorte que ces critères soient élaborés et disponibles d'ici 2025, en fonction du degré de rétroaction reçu. Dans l'intervalle, TC continuera à faire connaître les pratiques exemplaires en matière de sécurité et les problèmes de sécurité potentiels liés aux modifications importantes, ainsi qu'à promouvoir son Programme de conformité des petits bâtiments. Il continuera également à diffuser des renseignements concernant les répercussions des modifications importantes, comme la publication récente du Bulletin de la sécurité des navires 02/2024, qui traite des ponts amovibles sur les navires de pêche.

Le Bureau est encouragé par les mesures que TC a prises. Une fois que les nouveaux critères auront été élaborés, le BST les évaluera et examinera la façon dont ils seront mis en œuvre et appliqués. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse de TC à la recommandation M23-06 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse et évaluation les plus récentes

Décembre 2025 : réponse de Transports Canada

Un contrat de recherche initié par Transports Canada afin d'explorer des critères potentiels qui pourraient définir plus clairement ce qui constitue une modification importante susceptible de compromettre la stabilité a pris fin en 2025. Pour ce travail, un des défis est qu'il est difficile d'établir une liste définitive de modifications qui compromettent la stabilité des navires sur une base universelle ou généralisée, étant donné que les répercussions de chaque changement dépendent de divers facteurs propres aux navires, comme la forme de la coque, le déplacement,

la répartition du poids, le profil opérationnel et les conditions de chargement. Autrement dit, le défi est multidimensionnel. TC étudie la question à savoir s'il serait possible d'élaborer une liste de critères objectifs, et comment ce serait possible, pour définir les modifications importantes.

Toutefois, Transports Canada est en train de développer un outil qui aidera les inspecteurs de la sécurité maritime à mieux évaluer les risques et à déterminer si un navire doit faire l'objet d'une évaluation de la stabilité à la suite d'une modification. L'outil et la politique et les procédures connexes sont en train d'être finalisés et devraient être publiés et mis en œuvre au début de 2026.

Transports Canada est convaincu que l'outil aidera à repérer plus de navires de pêche qui doivent faire l'objet d'une évaluation de la stabilité, pour la première fois ou non, advenant une modification, un changement dans les activités d'un navire, etc. La politique, les procédures et l'outil seront également disponibles aux intervenants, ce qui leur permettra de mieux comprendre les changements potentiels qu'une modification pourrait apporter à la stabilité avant même que la modification ne soit entreprise.

Transports Canada surveillera de près la mise en œuvre de ce nouvel outil. Si la mise en œuvre se déroule bien, elle sera étendue à l'ensemble des petits bâtiments commerciaux, avec des ajustements appropriés au besoin pendant la mise en œuvre.

Mars 2026 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

En 2025, le contrat de recherche de Transports Canada (TC) pour explorer comment définir plus clairement ce qui constitue une modification importante susceptible de compromettre la stabilité a pris fin. Le contrat a permis d'établir que les facteurs étaient multidimensionnels et qu'ils peuvent ne pas s'appliquer aux navires de façon générale. TC se penche sur la question à savoir si une liste de critères objectifs pour définir les modifications importantes pourrait être élaborée. Aucun échéancier n'a été fourni pour ces travaux.

TC est également en train de développer un outil, de même qu'une politique et des procédures connexes, pour mieux évaluer les risques posés par une modification. L'outil devrait aider les inspecteurs de la sécurité maritime à déterminer si un bâtiment modifié doit faire l'objet d'une évaluation de la stabilité. L'initiative devrait être mise en œuvre en 2026 et sera disponible aux intervenants.

Le Bureau voit d'un bon œil les mesures que TC a prises pour aider les inspecteurs à évaluer si une modification ou une série de modifications à un navire exigent une évaluation de la stabilité. En rendant l'outil disponible aux intervenants, TC aidera les propriétaires et les exploitants à évaluer les modifications qu'ils prévoient d'apporter. Toutefois, comme le montre l'enquête sur l'événement, dans lequel l'exploitant ne croyait pas que le pont amovible était une modification importante, malgré un avis de défaut émis auparavant, l'évaluation de la stabilité d'un navire est une activité complexe et multidimensionnelle, et les exploitants et les propriétaires de navires pourraient ne pas avoir la formation pour pleinement comprendre les exigences et les risques. Le Bureau souligne que des critères spécifiques, mesurables et

compréhensibles sont nécessaires pour les propriétaires et les exploitants afin de mieux comprendre à quel moment un navire modifié doit faire l'objet d'une évaluation de la stabilité. Lorsqu'ils seront élaborés par TC, les critères et l'outil, de même que sa mise en œuvre, seront évalués par le BST pour déterminer si les risques associés à la lacune de sécurité sous-jacente sont atténués.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse de TC à la recommandation M23-06 dénote une **intention satisfaisante**.

État du dossier

Le BST surveillera les mesures prises par Transports Canada.

Le présent dossier est **actif**.