



Recommandation M23-07 du BST

Évaluation 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 exige que les modifications prévues aux petits bateaux de pêche et autres petits bâtiments commerciaux soient évaluées par une personne compétente, que tous les registres des modifications apportées à ces bateaux soient tenus à jour et que les registres soient mis à la disposition du ministère.

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	Attention en partie 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

TC n'exige pas que les représentants autorisés (RA) obtiennent une approbation préalable des modifications prévues ou qu'ils les fassent évaluer, ce qui pourrait également aider à déterminer si une modification risque de compromettre la stabilité. Au Royaume-Uni, en comparaison, les propriétaires de navires de pêche doivent obtenir l'approbation de la

Maritime and Coastguard Agency avant d'effectuer des modifications¹. Il n'y a pas de compréhension uniforme de ce qui constitue une modification importante pour les petits bâtiments commerciaux au Canada²; il est donc difficile de quantifier l'ampleur réelle de ce problème. Dans son résumé de l'étude d'impact de la réglementation publié en 2016, TC a estimé que 25 % des navires de pêche feraient l'objet de modifications importantes³, tandis que Fish Safe NS a estimé que la plupart des navires de pêche en Nouvelle-Écosse avaient fait l'objet de modifications non déclarées. En outre, les enquêtes du BST ont permis de repérer de façon régulière des navires auxquels des modifications importantes ont été apportées sans qu'elles aient été signalées⁴.

Bien que les RA soient responsables de la sécurité des navires, TC est responsable de la surveillance réglementaire. Une évaluation systématique menée par une personne compétente de l'ensemble des modifications prévues, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres pays, peut aider à déterminer celles qui constituent des modifications importantes et la nécessité d'entreprendre une évaluation de la stabilité. La surveillance réglementaire permet à TC d'évaluer les registres des modifications. Étant donné que les petits bateaux de pêche et les autres petits bâtiments commerciaux changent souvent de propriétaire, le fait d'avoir un registre établi des modifications peut aider à garantir que les RA, les capitaines et TC disposent de renseignements complets et à jour lorsqu'ils évaluent la stabilité des navires.

Pour aider les RA, les capitaines et les inspecteurs de TC à vérifier que la stabilité des navires est suffisante, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports exige que les modifications prévues aux petits bateaux de pêche et autres petits bâtiments commerciaux soient évaluées par une personne compétente, que tous les registres des modifications apportées à ces bateaux soient tenus à jour et que les registres soient mis à la disposition du ministère.

Recommandation M23-07 du BST

-
- ¹ Maritime and Coastguard Agency du Royaume-Uni, Statutory guidance MIN 593 « Amendment 1 Vessel Modifications – pre-approval by MCA » (15 février 2022), à l'adresse <https://www.gov.uk/government/publications/min-593-f-amendment-1-vessel-modifications-pre-approval-by-mca/min-593-amendment-1-vessel-modifications-pre-approval-by-mca> (dernière consultation le 19 octobre 2023).
- ² Dans ce contexte, les petits bâtiments commerciaux sont des navires de pêche d'une jauge brute de 150 ou moins et d'autres bâtiments commerciaux d'une jauge brute de 15 ou moins.
- ³ Gouvernement du Canada, *Gazette du Canada*, Partie 1, vol. 150, n° 6 (6 février 2016), Règle du « un pour un », Règlement modifiant le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* : Résumé de l'étude d'impact de la réglementation.
- ⁴ Pour obtenir des exemples récents, voir les rapports d'enquête sur la sécurité du transport maritime M21P0229, M20A0434, M20A0160, M19A0030, M19A0025, M18A0425, M15A0189, M15P0286 et M00C0033 du BST.

Réponses et évaluations antérieures

Février 2024 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec la recommandation sur la sécurité M23-07. Le ministère reconnaît l'incidence que les modifications peuvent avoir sur la sécurité globale des petits bâtiments commerciaux, surtout si elles sont entreprises sans évaluation formelle visant à déterminer les répercussions qu'elles peuvent avoir sur la stabilité du navire. Les registres officiels de ces modifications sont particulièrement importants pour les nouveaux propriétaires de navires et les inspecteurs de TC afin de comprendre l'historique de la conception du navire et de pouvoir évaluer si une réévaluation de la stabilité du navire est nécessaire pour que celui-ci puisse exécuter ses opérations prévues de façon sécuritaire.

En juillet 2017, le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) de TC est entré en vigueur. Ce règlement exige que les représentants autorisés des petits bateaux de pêche — ceux dont la longueur est inférieure à 24,4 mètres et la jauge brute est d'au plus 150 — tiennent un registre de toutes les modifications ou séries de modifications susceptibles d'avoir altéré ou compromis la stabilité du navire. Ces modifications sont consignées sur un formulaire normalisé intitulé *Registre des modifications affectant la stabilité d'un bâtiment de pêche*, dans lequel le représentant autorisé présente les détails de son navire et décrit le type de modification apportée (changements apportés au pont du navire, aux composants électroniques, à la coque, etc.), en indiquant aussi s'il en a découlé des changements à la jauge ou aux dimensions du navire.

Ce registre doit être conservé à bord du navire et être présenté à la demande des inspecteurs de TC pendant une inspection. Si l'inspecteur détermine qu'une modification répertoriée est importante de nature (c.-à-d. qu'il s'agit d'une modification ou d'une réparation qui a changé considérablement la capacité ou les dimensions du navire, ou qui a eu une incidence sur son étanchéité ou sa stabilité), sans avoir toutefois été consignée comme telle par le représentant autorisé du navire, le navire doit faire l'objet d'une réévaluation de la stabilité. Toute réévaluation de la stabilité doit être effectuée par une personne ou une organisation compétente en vertu du RSBP. De plus, conformément aux exigences de l'article 58 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, toute modification apportée à un bâtiment au point de n'être plus conforme à la description qui en est faite au certificat d'immatriculation doit être signalée directement à Transports Canada dans les 30 jours suivant la modification.

Bien que TC ait publié des lignes directrices pour aider les inspecteurs, ainsi que les représentants autorisés des navires de pêche, à déterminer si des changements apportés à un navire seraient considérés comme une modification importante et nécessiteraient donc une réévaluation de la stabilité, cette décision repose sur des analyses qualitatives, sans que des critères objectifs soient en place pour définir pleinement ce qui constitue une modification importante. En réponse à la recommandation M23-06 du Bureau de la sécurité des transports du Canada, Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre un contrat de recherche avec un tiers en 2024 afin d'élaborer des critères visant à définir ce qui constitue une modification

importante d'un petit bâtiment commercial⁵. Une fois que ces critères auront été définis et rendus publics, les propriétaires et exploitants de petits navires disposeront d'une orientation claire sur les modifications prévues qui nécessiteraient une réévaluation de la stabilité par une personne compétente. Ces critères fourniront également aux inspecteurs de TC, lorsqu'ils seront à bord d'un navire, un fondement objectif à utiliser pour déterminer si des modifications récentes exigent que le navire fasse l'objet d'une réévaluation de la stabilité avant d'être autorisé à poursuivre ses activités prévues.

Mai 2024 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Transports Canada (TC) indique qu'il est d'accord avec cette recommandation. Le ministère souligne que l'actuel *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* exige que les bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 24,4 mètres et d'une jauge brute d'au plus 150 conservent un registre des modifications susceptibles d'avoir compromis la stabilité du navire. Ce registre doit être conservé à bord du navire et être présenté sur demande pendant une inspection. Si l'inspecteur détermine qu'une modification importante n'a pas été consignée comme telle, le navire doit faire l'objet d'une réévaluation de la stabilité. De plus, TC mentionne que la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* exige que tous les propriétaires de navires signalent à Transports Canada, dans les 30 jours suivant l'apport de modifications, toute modification d'un navire qui s'écarte de la description figurant sur son certificat d'immatriculation.

Pour donner suite à la recommandation M23-06, TC mettra en œuvre un contrat de recherche avec un tiers afin d'élaborer des critères visant à définir ce qui constitue des modifications importantes de petits bateaux de pêche commerciale. Ces critères serviront ensuite à étayer la décision relative aux réévaluations de la stabilité, comme le décrit la recommandation M23-07. TC croit que ces critères objectifs aideront davantage ses inspecteurs à déterminer ce qui constitue une modification importante, car les inspecteurs s'appuient actuellement sur un examen qualitatif du navire et de toutes les modifications qui y ont été apportées.

Bien que le Bureau soit d'accord pour dire que les critères aideront les inspecteurs et les représentants autorisés à mieux évaluer les nouvelles modifications apportées aux navires, il demeure préoccupé par le fait que, dans certaines circonstances, les inspecteurs de TC n'ont pas accès à un registre. Cela est notamment le cas pour les navires autres que les navires de pêche, qui ne sont pas tenus de conserver un registre des modifications. En outre, le Bureau est préoccupé par les effets que peut avoir l'apport de petites modifications cumulatives, car les représentants autorisés peuvent ne pas avoir été formés adéquatement pour évaluer pleinement les conséquences sur la stabilité; une personne compétente serait en mesure d'examiner l'historique des modifications apportées à un navire afin d'en évaluer les effets cumulatifs. Enfin, même si des critères quantitatifs faciliteront la décision quant à savoir si une modification est importante, les représentants autorisés continueront d'être tenus responsables de prendre cette décision. En l'absence d'une évaluation appropriée par une personne compétente, le Bureau estime que de nombreux petits navires continueront d'être exposés à

⁵ TC a confirmé que le contrat de recherche s'appliquerait aux petits bateaux de pêche seulement.

des risques de problèmes de stabilité. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse de TC à la recommandation M23-07 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Réponse et évaluation les plus récentes

Décembre 2025 : réponse de Transports Canada

Transports Canada a réalisé des progrès à cet égard sur plusieurs fronts :

- Comme décrit dans la réponse à la recommandation M23-06, Transports Canada est en train de développer un nouvel outil qui aidera les inspecteurs de la sécurité maritime (ISM) à mieux évaluer 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 terminée.
- Transport Canada souligne que même si l'outil est développé principalement pour que les ISM s'en servent au moment d'effectuer une inspection après une modification, il sera disponible aux propriétaires, aux exploitants qui pourraient s'en servir au moment de planifier les modifications, si les renseignements nécessaires pour utiliser l'outil sont disponibles. Cela aiderait les propriétaires à évaluer l'incidence potentielle que leurs modifications pourraient avoir sur la stabilité avant d'apporter de telles modifications.
- Transports Canada souligne que pour les petits bateaux de pêche et les autres bâtiments commerciaux d'une jauge brute de plus de 15, les RA [représentants autorisés] sont déjà tenus de soumettre à Transports Canada des plans de la reconstruction ou des modifications qui sont effectuées sur une installation existante (TP 15456, Appendice 1, section 1.14⁶), auquel cas les plans seraient révisés par une personne compétente (c.-à-d., un inspecteur de la sécurité maritime de Transports Canada).
- Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche (RSBP)*, qui s'applique à tous les bâtiments de pêche d'une longueur d'au plus 24,4 m et d'une jauge brute d'au plus 150, comprend déjà des dispositions qui exigent que toute évaluation de la stabilité soit effectuée par une personne compétente si le bâtiment est d'une longueur de plus de 9 mètres et qu'il a subi une modification importante ou un changement dans ses activités qui risque d'en compromettre la stabilité. (RSBP 3.48(1) a) (ii)).
- Le RSBP comprend des dispositions exigeant la tenue de registres des modifications ayant une incidence sur la stabilité des bâtiments de pêche d'une longueur d'au plus

⁶ TP 15456 : APPENDICE 1 – Présentation aux fins d'approbation des plans et des documents techniques des bâtiments à passagers, des bâtiments ne transportant pas de passagers et des bâtiments de pêche : 1.1.4 Si une installation existante subit une reconstruction ou des modifications, soumettre des plans et des documents techniques donnant tous les aspects des modifications.

24,4 m et d'une jauge brute d'au plus 150 (articles 3.12 et 3.17(2)). Pour tenir compte des navires autres que les navires de pêche, qui ne sont pas assujettis à de telles exigences à l'heure actuelle, le *Règlement sur la construction et l'équipement des petits bâtiments* (RCÉPB) contiendra des dispositions similaires à celles de l'article 3.12 du RSBP en ce qui a trait à la tenue de registres de modifications, ou de séries de modifications, qui compromettent la stabilité de tous les navires autres que les navires de pêche. Le règlement est en cours d'élaboration, et sa publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est prévue au printemps 2027.

- Transports Canada est convaincu que les progrès décrits ci-dessus – de même que les initiatives d'éducation et de sensibilisation décrites dans la réponse à M16-01 (dont la mise à jour du site Web de Transports Canada sur la stabilité des navires et l'élaboration d'un cours en ligne sur la stabilité en partenariat avec le Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail) – fourniront aux propriétaires et aux exploitants la connaissance et les outils nécessaires pour apporter des modifications mieux informées et plus responsables à leurs navires, tout en s'assurant qu'ils comprennent pleinement l'incidence de tels changements sur la stabilité des navires.

Mars 2026 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Transports Canada (TC) a relevé que les navires d'une jauge brute de plus de 15 sont tenus de soumettre des plans à TC afin qu'ils soient examinés par une personne compétente, soit un inspecteur de la sécurité maritime (ISM). Les navires de pêche d'une longueur de plus de 9 m qui ont subi une modification importante ou un changement dans leurs activités qui risque d'en compromettre la stabilité doivent faire l'objet d'une évaluation de la stabilité, mais l'exigence ne s'applique qu'après l'apport des modifications. TC a expliqué qu'un outil, une politique et des procédures sont en train d'être développés pour aider les ISM à déterminer si un navire modifié doit faire l'objet d'une évaluation de la stabilité. TC a affirmé que l'outil sera disponible aux propriétaires et aux exploitants pour les aider durant l'étape de la planification de toute modification à un navire. TC a également fait part des exigences prévues dans le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) concernant la tenue de registres des modifications, de même que la proposition d'inclure une exigence similaire dans le *Règlement sur la construction et l'équipement de petits bâtiments* (RCÉPB), qui est en cours d'élaboration.

L'exigence actuelle d'un examen des modifications planifiées s'applique à environ 27 % des bâtiments de pêche, à 4 % des bateaux de travail et à 30 % des remorqueurs au Canada. Bien que le Bureau soit d'accord que l'outil développé par TC pourrait aider les propriétaires, les exploitants et les ISM à mieux évaluer les modifications à un navire une fois qu'elles sont terminées, il demeure préoccupé qu'il n'y ait pas d'exigence pour faire évaluer les modifications avant qu'elles ne soient apportées pour les navires d'une jauge brute de 15 ou moins. Comme il est exprimé dans la recommandation, l'exigence étendue à tous les petits bâtiments aidera à repérer les modifications prévues qui risquent de compromettre la stabilité. Il est important de sensibiliser les propriétaires et les exploitants aux enjeux de stabilité et à l'incidence potentielle de modifications à un navire, mais la sensibilisation ne remplace pas une évaluation systématique effectuée par une personne compétente. Si des effets négatifs sur la stabilité sont notés avant que des modifications soient apportées au navire, des changements peuvent être

faits. Toutefois, dès qu'un navire a été modifié et que sa stabilité a été compromise, des changements physiques difficiles ou coûteux peuvent être requis.

Le Bureau voit d'un bon œil le développement d'un outil pour aider les ISM à évaluer si une modification à un navire requiert une évaluation de la stabilité. Le Bureau invite TC à fournir plus d'information sur la façon dont les ISM examineront les plans, comme l'exige la Norme d'approbation des plans et d'inspection des bâtiments canadiens (TP 15456), et prend note que le TP lui-même réfère à la définition d'une personne compétente du RSBP, article 3.51. Le Bureau est ravi que TC ajoute une exigence concernant la tenue de registres de modifications pour les petits navires autres que les navires de pêche dans le prochain RCÉBP. Le Bureau prendra compte de l'effet de l'exigence proposée sur la lacune sous-jacente lorsque le RCÉBP fera l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, prévue au printemps 2027.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse de TC à la recommandation M23-07 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

État du dossier

Le BST surveillera les mesures prises par Transports Canada.

Le présent dossier est **actif**.