

Bureau de la sécurité des transports  
du Canada



Transportation Safety Board  
of Canada

**RAPPORT D'ENQUÊTE MARITIME**  
**M14P0121**



**NAUFRAGE AVEC PERTE DE VIE**  
**PETIT BATEAU DE PÊCHE *FIVE STAR***  
**DÉTROIT DE JOHNSTONE (COLOMBIE-BRITANNIQUE)**  
**12 JUIN 2014**

**Canada**



Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet événement dans le but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

## Rapport d'enquête maritime M14P0121

### **Naufrage avec perte de vie**

Petit bateau de pêche *Five Star*

Détroit de Johnstone (Colombie-Britannique)

12 juin 2014

### *Résumé*

Le 12 juin 2014, vers 20 h 15, heure avancée du Pacifique, le petit bateau de pêche *Five Star* naviguait en mer par mauvais temps près de Kelsey Bay (Colombie-Britannique), lorsque la récolte de crabes arrimée sur le pont s'est déplacée. Le bateau a gité à bâbord, a chaviré et a coulé. Le capitaine et l'unique membre d'équipage à bord ont abandonné le bateau. Le membre d'équipage a gagné la côte à la nage. Le capitaine est disparu en mer et il est présumé noyé.

*This report is also available in English.*



## Renseignements de base

### Fiche technique du navire

Nom du navire	<i>Five Star</i>
Numéro officiel/numéro de permis	C02439BC/VRN 310353
Pavillon	Canadien
Type	Petit bateau de pêche aux casiers
Jauge brute	6
Longueur <sup>1</sup>	8,69 mètres
Construction	2001, Queensboro Welding, New Westminster (Colombie-Britannique)
Propulsion	1 moteur diesel en-bord (260 kW) entraînant une seule hélice à pas fixe
Cargaison	Environ 1250 kg de crabes et 600 kg d'eau et d'équipement
Membres d'équipage	2
Propriétaire inscrit	Propriétaire privé, Courtenay (Colombie-Britannique)

### Description du navire

Le *Five Star* était un crabier à un pont avec une coque planante en aluminium (Photo 1). La coque mesurait 8,69 mètres de long<sup>2</sup>. Une rallonge arrière de 1,5 mètre et un élancement au-dessus de la ligne de flottaison avaient été ajoutés durant la construction du bateau.

La cabine en aluminium comprenait un poste de barre situé du côté tribord. Près du poste de barre se trouvaient un radiotéléphone à très haute fréquence (VHF), un appareil multifonctions (comprenant un système mondial de localisation [GPS], un traceur et un échosondeur) ainsi qu'un extincteur à poudre chimique de 2,5 kg. La cabine du côté bâbord comprenait 2 couchettes. Situé vers l'avant de la cabine se trouvait l'accès au coqueron avant,

Photo 1. *Five Star*



<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> La longueur de la coque, excluant la rallonge de 1,5 mètre, respectait les restrictions de longueur mentionnées dans le permis individuel délivré par le ministère des Pêches et des Océans (MPO).

lequel servait d'espace de rangement. Le mur arrière de la cabine comprenait une porte coulissante qui menait au pont de pêche et à un second poste de barre du côté tribord, à l'extérieur de la cabine.

Une hiloire et des mains courantes encadraient le toit de la cabine et formaient une enceinte qui servait à arrimer l'équipement et des casiers additionnels. Le toit comprenait lui aussi un élanement de 1,07 mètre se prolongeant à l'arrière de la cabine. Une génératrice portable était installée du côté bâbord de cet élanement et servait à alimenter 2 projecteurs situés tout en haut du mât. Le toit de la cabine soutenait également un mât et une bôme. La bôme s'étendait jusqu'au coin bâbord du tableau arrière et lorsqu'elle ne servait pas, elle reposait sur un mât d'appui. Une caisse journalière de 40 litres de carburant se trouvait également sur le dessus de la cabine.

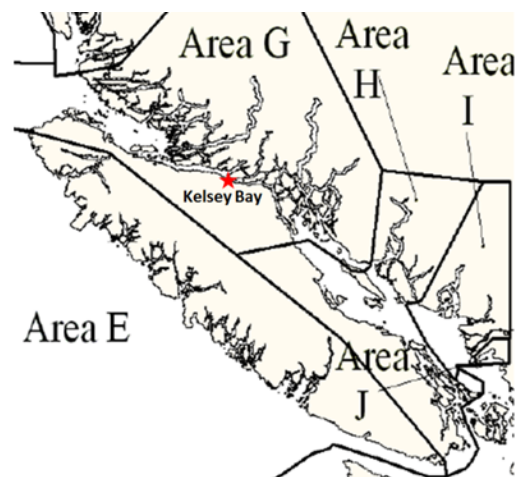
Un pavois et des mains courantes cernaient le pont avant en aluminium où se trouvait le treuil d'une ancre en aluminium. Le pont de pêche, également en aluminium, était entouré d'un pavois plein qui mesurait 0,61 mètre de haut. Le pavois comprenait 2 petits dalots de chaque côté, chacun mesurant environ 50 mm sur 100 mm, pour laisser fuir l'eau sur le pont.

Le *Five Star* n'était pas muni de cale à cargaison sous pont; tout le fret était donc arrimé sur le pont de pêche<sup>3</sup>. Le compartiment du moteur et la cambuse étaient tous les deux accessibles par des écoutilles encastrées dans le pont de pêche et protégées par des panneaux d'écouille étanches. Un épais tapis de caoutchouc recouvrait les panneaux d'écouille.

### *Déroulement du voyage*

Le 10 juin 2014, le capitaine du *Five Star* et 1 membre d'équipage ont quitté Kelsey Bay (Colombie-Britannique) pour effectuer un voyage de pêche au crabe à l'intérieur du secteur de pêche G<sup>4</sup> (Figure 1) du ministère des Pêches et des Océans (MPO). Le 12 juin, après 3 jours de

Figure 1. Carte des secteurs de pêche commerciale du crabe (Source : Ministère des Pêches et des Océans, 2014 Crab Integrated Fisheries Management Plan, Appendix 7.1 [en anglais seulement], avec annotations du BST)



<sup>3</sup> Environ 95 % des 174 crabiers qui mènent leurs activités dans les secteurs de pêche B, E, G, H, I et J du ministère des Pêches et des Océans ne comprennent pas de cale à poisson.

<sup>4</sup> La pêche au crabe dans le secteur G est une pêche à accès limité, et les permis sont délivrés en fonction de la longueur du bateau. La pêche est limitée par secteur, et on gère les prises en fonction de la taille et du sexe des crabes (seuls les crabes mâles sont pêchés) et des limites des casiers.

pêche, le *Five Star* a quitté le lieu de pêche vers 14 h<sup>5</sup> à destination de Kelsey Bay avec à bord une récolte d'environ 1250 kg de crabes<sup>6</sup>. La récolte était répartie dans 22 casiers<sup>7</sup> arrimés sur le pont de pêche.

En route, le membre d'équipage a transféré les crabes de 7 des casiers dans un grand bac vide<sup>8</sup> qui était positionné sur l'axe central du pont de pêche. Il a ensuite utilisé 2 amarres<sup>9</sup> pour arrimer le bac – 1 qui fixait le bac par son fond au pavois de bâbord et 1 qui fixait le bac par son fond au pavois tribord. Après que le membre d'équipage a arrimé le bac, le capitaine a vérifié les amarres et les a resserrées. Le membre d'équipage a ensuite rangé les 15 casiers restants de sorte que 10 d'entre eux se trouvaient entre le bac et la cabine; ces casiers étaient empilés 2 de haut. Trois autres casiers ont été placés derrière le bac, sur les tapis en caoutchouc qui couvraient les panneaux d'écouille. Comme le bateau gîtait légèrement à bâbord, 2 casiers ont été placés contre le pavois de tribord (annexe A et annexe B). Aucun casier n'était arrimé au bateau.

Juste avant de s'engager dans le détroit de Johnstone (Colombie-Britannique), le capitaine a appelé un membre de sa famille pour lui demander de conduire son camion à Kelsey Bay pour y transborder la prise de crabes et la transporter à Vancouver (Colombie-Britannique). La pratique d'exploitation normale consistait à laisser le camion à Kelsey Bay, mais dans ce cas-ci, il était prévu qu'un membre de la famille conduise le camion à Kelsey Bay pour y rencontrer le bateau à 20 h, l'heure d'arrivée prévue.

Vers 18 h 15, le *Five Star* a quitté les eaux abritées pour s'engager dans le détroit de Johnstone. Le capitaine a mis le cap directement sur Kelsey Bay. Le courant de jusant gagnait en force dans le détroit de Johnstone et il était opposé à un fort vent du nord-ouest. Ces conditions, jumelées à la route que suivait le bateau, ont donné lieu à une mer de l'arrière<sup>10</sup> pour le *Five Star*, qui devait composer avec des vagues d'environ 1 mètre de hauteur. Vers 19 h 45, alors que le bateau s'approchait de l'île Fanny (Colombie-Britannique) (annexe C), le membre d'équipage a rempli le bac d'eau de mer selon les ordres du capitaine; le poids total du bac était alors d'environ 1100 kg. L'ajout d'eau dans le bac visait à s'assurer que les crabes demeurent vivants durant le transport jusqu'au marché.

---

<sup>5</sup> Les heures sont exprimées en heures avancées du Pacifique (temps universel coordonné moins 7 heures), sauf indication contraire.

<sup>6</sup> Du 27 août 2013 au 9 mai 2014, des 38 récoltes faites par le *Five Star*, la plus importante avait été de 867 kg.

<sup>7</sup> On estime à environ 58 kg le poids de chaque casier rempli.

<sup>8</sup> Le bac en plastique à double paroi mesurait 1,2 × 1,1 × 1,2 mètre et avait une capacité de 1000 litres.

<sup>9</sup> Les amarres n'ont pas été retrouvées, il a donc été impossible de déterminer leur calibre, leur matériau ou leur état.

<sup>10</sup> Lors d'une mer de l'arrière, les vagues frappent principalement la poupe ou les hanches bâbord ou tribord du bâtiment.

Environ 30 minutes plus tard, le bateau est tombé en travers<sup>11</sup> et a donné de la bande à bâbord. L'amarre qui fixait le bac au pavois de tribord s'est rompue, et le bac ainsi que les casiers ont glissé jusqu'au pavois de bâbord, mouvement qui a fait gîter le bateau à bâbord. Le capitaine a ordonné au membre d'équipage d'endosser sa veste de sauvetage normalisée et de vider le bac de son eau. Le membre d'équipage a récupéré sa veste de sauvetage, qui se trouvait à côté de la porte, à l'extérieur de la cabine et l'a endossée, mais il n'a pu atteindre le bouchon de vidange du bac, qui se trouvait coincé contre le pavois de bâbord.

Le bateau a continué à gîter à bâbord, la hanche bâbord s'est engouffrée et l'eau a envahi le pont par les dalots du pavois. Le capitaine a tenté de joindre par radiotéléphone VHF un ami à bord d'un autre crabier, mais sans succès. Le bateau s'est incliné et le membre d'équipage a sauté par-dessus bord alors que le bateau s'engageait à l'arrière. Le capitaine a évacué la cabine par la fenêtre, mais il n'avait ni endossé sa veste de sauvetage ni enfilé sa combinaison d'immersion.

Après le naufrage du bateau, le membre d'équipage et le capitaine ont regagné l'épave à la nage pour s'agripper à la coque. Peu après, les deux ont abandonné l'épave pour nager jusqu'à la côte. Ayant nagé environ la moitié de la distance jusqu'à la côte, le membre d'équipage a perdu de vue le capitaine et le bateau. On présume que le *Five Star* a coulé vers 21 h, le 12 juin à la position 50°24'18.05" N, 125°58'01.11" W, à 2 milles marins (nm) à l'est du passage Race (Colombie-Britannique) (annexe C).

Le membre d'équipage a réussi à nager les quelque 500 mètres jusqu'à la côte, et vers 22 h, a trouvé une maison où il a appelé les services d'urgence (9-1-1). Le centre conjoint de coordination de sauvetage de Victoria (Colombie-Britannique) a été avisé, et il a dépêché des ressources au lieu du naufrage; toutefois, les recherches n'ont permis de retrouver ni le capitaine ni l'épave du bateau. On a repris les recherches le lendemain, et on a trouvé une veste de sauvetage normalisée, de l'équipement de pêche et le bac.

### *Conditions environnementales*

Pour l'après-midi et la soirée du 12 juin, les prévisions d'Environnement Canada faisaient état de vents frais, presque grands frais du nord-ouest. Au moment de l'événement, les conditions météorologiques locales à l'île Fanny faisaient état de vents soufflant à 28 nœuds. La table des courants du MPO prévoyait le courant de jusant maximal pour 20 h 5. Selon les Instructions nautiques pour la côte du Pacifique, concernant le secteur de l'événement :

[traduction] Les courants de marée sont vifs dans les passages Current et Race. Ils atteignent 5 nœuds à marée descendante et montante dans le passage

---

<sup>11</sup> La tombée en travers de la houle est un mouvement dangereux et souvent incontrôlable d'un bateau qui se trouve en travers des vagues; le bâtiment descend dans le creux de la vague, situation où il risque de chavirer. Bien que l'on associe plus souvent la tombée en travers à de fortes vagues, elle peut aussi se produire dans des conditions de mer agitée lorsque les vagues sont fortes. La tombée en travers est plus courante lorsque la longueur de la vague est semblable à celle du bateau et lorsque la vitesse du bateau est semblable à celle de la vague.



Current, et 6 nœuds à marée descendante et montante dans le passage Race. Les remous et tourbillons dans ces passages sont nombreux et souvent forts. Ils peuvent devenir dangereux pour les petits bateaux lorsque le vent est contraire au courant de marée<sup>12</sup>.

On ne sait pas si le capitaine avait consulté les prévisions météorologiques, l'information sur les courants ou les instructions nautiques avant de s'engager dans le détroit de Johnstone.

### *Certificats du navire*

Comme petit bateau de pêche de moins de 15 tonneaux de jauge brute (GT), le *Five Star* devait se conformer à la Partie II du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* (RIPBP) en vigueur. Par conséquent, ce bateau ne devait ni faire l'objet d'une inspection périodique obligatoire par Transports Canada (TC) ni être évalué pour déterminer sa stabilité<sup>13</sup>.

### *Brevets et expérience du personnel*

Le capitaine exploitait le *Five Star* depuis 13 ans, dont les 6 dernières années dans le secteur de pêche du crabe G du MPO; il menait ses activités depuis le port de Kelsey Bay. En 2012, en vertu de ses 7 saisons d'expérience comme capitaine de bateau de pêche, il a acquis un certificat de service comme capitaine de bateau de pêche de moins de 60 tonneaux de jauge brute. Le capitaine était titulaire d'un certificat Fonctions d'urgence en mer (FUM) A3 obtenu en 2012 et il avait suivi une formation menant à un certificat d'opérateur radio. La même année, il avait participé à 2 programmes volontaires d'éducation et de sensibilisation de FishSafe<sup>14</sup>, intitulés Stability Education<sup>15</sup> et Safest Catch<sup>16</sup>.

Pour sa part, le membre d'équipage comptait 10 ans d'expérience de la pêche, dont les 2 dernières à bord du *Five Star*.

<sup>12</sup> Pêches et Océans Canada, *Sailing Directions, BC Coast (South Portion)*, Vol. 1, 17<sup>e</sup> édition, p. 221.

<sup>13</sup> Seuls les navires de pêche (qui constituent moins de 3 % de tous les bateaux de pêche actifs au Canada), les bateaux de pêche au hareng et au capelan, ou les bâtiments ayant subi des modifications ou qui ont changé d'utilisation doivent être évalués pour leur stabilité. Toutefois, Transports Canada et WorksafeBC attribuent aux capitaines de bateaux de pêche la responsabilité de s'assurer que leur bateau est apte à prendre la mer.

<sup>14</sup> FishSafe est un organisme de sécurité mis sur pied en 2005 par l'industrie de la pêche. Son mandat consiste à offrir des programmes et des outils de sécurité pertinents à la pêche de manière à ce que les pêcheurs puissent s'approprier la sécurité.

<sup>15</sup> Le programme d'éducation sur la stabilité comprend la sensibilisation aux questions de stabilité et fournit de l'information à ce sujet, dont les effets des modifications apportées aux bateaux, le poids accru à la partie supérieure, le ripage des cargaisons et la mer de l'arrière.

<sup>16</sup> Le programme Safest Catch présente les systèmes de gestion de la sécurité des bateaux de pêche et comprend une initiation à l'équipement et aux procédures de sécurité ainsi qu'à la tenue d'exercices d'urgence.

## *Préparation aux situations d'urgence*

### *Engins de sauvetage*

Les engins de sauvetage dont était muni le *Five Star* comprenaient 2 vestes de sauvetage normalisées<sup>17</sup>, 2 combinaisons d'immersion, une bouée de sauvetage, des fusées éclairantes et un extincteur. Les 2 vestes de sauvetage normalisées à bord du bateau étaient usées et blanchies par le soleil. Les 2 combinaisons d'immersion étaient rangées dans le coqueron du bateau. Ces combinaisons ainsi que les 2 vêtements de flottaison individuels (VFI) avaient été achetés après la participation du capitaine à l'atelier Safest Catch. L'enquête n'a pu déterminer si les 2 VFI étaient à bord du *Five Star* lors de l'événement. L'équipage n'avait pas l'habitude de porter les vestes de sauvetage normalisées ou les VFI durant les activités de pêche normales.

Pour des bateaux comme le *Five Star* de moins de 15 tonneaux de jauge brute et mesurant moins de 12,2 mètres de longueur, la Partie II du RIPBP exige le transport de vestes de sauvetage, de fusées éclairantes, d'un extincteur et d'une bouée de sauvetage, mais pas celui d'une embarcation de sauvetage, d'un radeau pneumatique, d'un canot de sauvetage ou d'un doris. Les règlements de WorkSafeBC<sup>18</sup> exigent que les bateaux de pêche soient équipés de combinaisons d'immersion et le port d'un VFI ou d'une veste de sauvetage par [traduction] « tout travailleur qui mène ses activités dans des conditions qui présentent un risque de noyade »<sup>19</sup>.

### *Exercices d'urgence*

WorkSafeBC stipule que les membres d'équipage doivent recevoir une formation sur l'emplacement et l'utilisation de l'équipement de sécurité et les tâches qui leur sont assignées pour toutes les situations d'urgence. Les capitaines de bateaux de pêche doivent également organiser des exercices d'urgence avant le début de la saison de pêche<sup>20</sup>.

Aux termes de l'article 206 du *Règlement sur le personnel maritime*, TC exige que les capitaines de bateaux de pêche s'assurent que tous les membres de l'effectif se familiarisent avec les tâches qui leur sont assignées et qui sont essentielles à la sécurité, et que tous les membres soient aptes à les exécuter efficacement.

---

<sup>17</sup> Contrairement au vêtement de flottaison individuel qui est conçu pour être porté en tout temps, mais qui offre une capacité de flottaison limitée sur le dos, la veste de sauvetage normalisée sert dans les situations d'urgence maritime et maintient la personne sur le dos afin de garder son visage hors de l'eau.

<sup>18</sup> WorkSafeBC est un organisme provincial indépendant qui applique la *Loi sur les accidents du travail*. WorkSafeBC établit, met en œuvre et fait respecter les règles de sécurité de la pêche.

<sup>19</sup> WorkSafeBC, *Occupational Health and Safety Regulations*, Part 8.26 (1) Personal Clothing and Equipment. Ces règles ne visent pas l'industrie de la pêche en particulier, mais elles s'y appliquent.

<sup>20</sup> WorkSafeBC, *Occupational Health and Safety Regulations*, Part 24, Diving, Fishing, and Other Marine Operations, Section 24.74, Emergency Procedures, Subsection 2.

Le capitaine avait préparé un manuel des procédures de sécurité pour le *Five Star* après sa participation à l'atelier Safest Catch. Ce manuel contenait principalement de l'information sur l'emplacement de l'équipement de sécurité à bord et sur les procédures d'exercices d'urgence. Le membre d'équipage n'avait participé à aucun exercice d'urgence à bord du *Five Star*, mais savait où étaient rangés l'extincteur et les combinaisons d'immersion.

### *Communications*

Dans le cadre des pratiques d'exploitation normales, le capitaine du *Five Star* communiquait plusieurs fois par jour, par radiotéléphone VHF, avec un autre pêcheur de crabes dans leur langue maternelle, le cantonnais. Le jour de l'événement, les 2 pêcheurs s'étaient parlé environ 5 heures avant l'accident.

En 2003, TC avait exigé que tous les bateaux commerciaux pontés (y compris les bateaux de pêche) mesurant plus de 8 mètres de long, pour tous les voyages, sauf les voyages de cabotage, classe IV, dans une zone de services de trafic maritime, soient équipés d'un radiotéléphone VHF non portable avec appel sélectif numérique (ASN)<sup>21</sup>. Raccordé au GPS, enregistré et programmé, un radiotéléphone VHF/ASN permet de transmettre un signal de détresse (qui identifie automatiquement le bateau et sa position) à l'aide d'un bouton. Le signal de détresse alerte les responsables de recherche et de sauvetage ainsi que d'autres bateaux dans les environs qui pourraient être en mesure de porter secours immédiatement.

Le *Five Star* était tenu d'être équipé d'un radiotéléphone VHF/ASN. Le bateau avait bien un radiotéléphone VHF, mais il n'était pas doté de la fonction ASN.

### *Radiobalise de localisation des sinistres*

À l'heure actuelle, une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) est requise sur tout bâtiment de plus de 8 mètres de long qui va au-delà des limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2<sup>22</sup>. Lorsqu'elle est immergée, la RLS transmet automatiquement un signal de détresse aux responsables de recherche et de sauvetage qui les aident à repérer un bâtiment et son équipage. Le *Five Star* n'était pas muni d'une RLS, et la réglementation en vigueur ne l'exigeait pas, puisque le voyage était à l'intérieur des limites de voyages à proximité du littoral, classe 2. Des rapports d'enquêtes antérieurs du Bureau de la sécurité des transports (BST) ont établi que le transport d'une RLS peut contribuer à sauver des vies<sup>23</sup>.

### *Recommandations en suspens*

Comme suite à l'événement mettant en cause le *Brier Mist* (rapport d'enquête maritime M98L0149 du BST) où un dragueur à pétoncles a coulé au large de Rimouski (Québec) et 2 membres d'équipage se sont noyés, le Bureau a recommandé que

<sup>21</sup> Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio), chapitre 9.

<sup>22</sup> Les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2 se situent à 25 milles marins de la côte.

<sup>23</sup> Rapports d'enquête maritime du BST M97W0236 (*Pacific Charmer*), M98N0064 (*Atlantic Prize*), M98F0009 (*Twin J*), M05N0072 (*Melina and Keith II*) et M05W0141 (*Ocean Tor*).

(...) le ministère des Transports exige que les petits bateaux de pêche qui effectuent des voyages côtiers aient à leur bord une radiobalise de localisation des sinistres ou tout autre équipement approprié à dégagement hydrostatique qui se déclenche automatiquement, avertit le système de recherche et sauvetage et transmet périodiquement la position en plus d'être muni d'un dispositif de localisation directionnelle.

#### **Recommandation M00-09 du BST**

À l'heure actuelle, la Partie I du règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé n'a pas encore été publiée dans la partie I de la *Gazette du Canada*; ce projet réglementaire exigerait que tous les bateaux de pêche de plus de 12 mètres de long soient équipés d'une RLS, peu importe le type de voyage qu'ils effectuent. Les bâtiments de moins de 12 mètres<sup>24</sup> qui mènent leurs activités à moins de 2 milles marins de la côte, comme le *Five Star*, ne seraient pas tenus d'avoir une RLS s'ils transportent un radeau pneumatique ou une embarcation de sauvetage pouvant recevoir le nombre total de personnes à bord, ou alors un moyen efficace de communication bidirectionnelle et des combinaisons d'immersion. En 2014, on a estimé que la recommandation M00-09 dénotait une intention satisfaisante<sup>25</sup>. Cette recommandation demeure active.

Outre le *Five Star*, de février 2010 à juin 2014, le BST a été informé du chavirement ou du naufrage de 6 autres bateaux de pêche de moins de 12 mètres de long qui n'étaient pas équipés d'une RLS ou qui n'ont pas transmis avec succès un signal de détresse. De tous ces événements, un total de 16 membres d'équipage ont dû abandonner leur bateau et seuls 7 d'entre eux ont survécu.

- M10M0007 – En février 2010, le dragueur à pétoncles de 11 mètres de long *Whole Family*, avec 2 personnes à bord, a été porté manquant et présumé perdu à environ 7 milles marins (nm) de la côte; les 2 personnes à bord sont décédées.
- M10M0042 – En septembre 2010, le dragueur à pétoncles de 11,6 mètres de long *R.L.J.*, avec 4 personnes à bord, a été porté manquant et présumé perdu à 5,5 nm de la côte; les 4 personnes à bord sont décédées.
- M11M0057 – En novembre 2011, le bateau de pêche de 11 mètres *Wendy and Michael*, avec 2 personnes à bord, a été retrouvé chaviré; l'accident a fait 1 mort.
- M12W0062 – En mai 2012, le crevettier de 10,6 mètres de long *Pacific Siren*, avec 3 personnes à bord, a coulé à 5 nm de la côte. Il n'y a eu aucune perte de vie. L'équipage a été secouru 9 jours plus tard sur une île voisine.
- M12M0046 – En septembre 2012, le homardier de 5 mètres de long *VRN 155526*, avec 1 personne à bord, a été signalé comme étant en retard; on a déterminé par la suite qu'il avait coulé près de la côte, et que la personne à bord était décédée.

<sup>24</sup> Cela équivaut à environ deux tiers des bateaux de pêche en service au Canada.

<sup>25</sup> Intention satisfaisante. Cette catégorie est assignée quand l'action envisagée, une fois qu'elle est entièrement mise en œuvre, permet de réduire considérablement la lacune ou de l'éliminer; en outre, des progrès importants ont été réalisés depuis la formulation de la recommandation.

- M14A0289 – En juin 2014, le crabier de 7,6 mètres de long *Sea Serpent 25*, avec 4 personnes à bord, a chaviré à 3,8 nm de la côte; l'accident a fait 1 mort.

## *Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada*

En août 2009, les questions de sécurité relatives aux bateaux de pêche au Canada ont fait l'objet d'une enquête approfondie menée par le BST. Le rapport de l'*Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada* (SII)<sup>26</sup> a été publié en juin 2012 et offre une vue d'ensemble des questions de sécurité dans l'industrie de la pêche au pays, tout en révélant les relations complexes et les interdépendances qui existent entre elles. Les importants enjeux de sécurité suivants ont retenu l'attention du Bureau : la stabilité, les engins de sauvetage, la gestion des ressources halieutiques, le coût de la sécurité, l'information sur la sécurité, les pratiques de travail sécuritaires, l'approche réglementaire en matière de sécurité, la fatigue, la formation et les statistiques de l'industrie de la pêche.

### *Événements précédents*

Le BST a enquêté sur plusieurs événements mettant en cause des bateaux de pêche et a fait ressortir les enjeux liés au manque d'évaluation de la stabilité, au poids accru à la partie supérieure du bateau et aux dangers d'une mer de l'arrière.

M07N0117 – En novembre 2007, le petit bateau de pêche de 10,6 mètres de long *Sea Urchin*, avec 3 personnes à bord, a chaviré dans une mer de l'arrière après le ripage d'une senne et l'invasion par l'eau; l'accident a fait 1 mort. Les caractéristiques de stabilité de ce bateau n'avaient pas été évaluées, et le Bureau a conclu que les équipages sont exposés à des risques excessifs lorsqu'ils exploitent des bâtiments dont les caractéristiques de stabilité sont inadéquates.

M07M0088 – En novembre 2007, le homardier de 10,7 mètres de long *Big Sister*, avec 4 personnes à bord, a chaviré alors qu'il était chargé de casiers; l'accident a fait 1 mort. Le homardier n'était pas assujéti à une évaluation de la stabilité; le BST a effectué une analyse de la stabilité après l'événement qui a permis de déterminer que l'état du bateau au moment de l'accident ne répondait pas aux exigences minimales de stabilité.

M08W0189 – En septembre 2008, le bateau de pêche à la ligne traînante de 10,8 mètres de long *Love and Anarchy*, avec 2 personnes à bord, a chaviré et coulé avec un poids accru à la partie supérieure du bateau après le ripage de la cargaison et l'invasion par l'eau. Le Bureau a par la suite établi que sans évaluation officielle des caractéristiques de stabilité d'un bateau, il se peut que les propriétaires de bateaux de pêche exploitent des bateaux dangereux.

<sup>26</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, rapport d'Enquête sur les questions de sécurité (SII) M09Z0001, *Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada*. On trouvera le rapport sur le site Web du BST, à l'adresse [www.bst-tsb.gc.ca](http://www.bst-tsb.gc.ca).

M09L0074 – En mai 2009, le crabier de 14 mètres de long *Le Marsouin I*, avec 3 personnes à bord, a chaviré alors qu’il naviguait par mer oblique peu agitée à agitée; l’accident a fait 2 morts. Les caractéristiques de stabilité de ce bateau n’avaient fait l’objet d’aucune évaluation, et l’équipage ignorait peut-être les risques que pose la navigation par mer de l’arrière et par mer oblique.

M10M0014 – En mai 2010, le bateau à casiers de 11,7 mètres de long *Craig and Justin*, avec 4 personnes à bord, a chaviré pendant un virage alors qu’il était chargé de casiers; l’accident a fait 1 mort. Aucun règlement n’exigeait que les caractéristiques de stabilité de ce bateau de pêche et son franc-bord<sup>27</sup> fassent l’objet d’une évaluation, et il n’y avait aucune norme ou ligne directrice pour établir un franc-bord minimal à respecter, ce qui est toujours le cas aujourd’hui. Le Bureau a établi qu’en l’absence de normes et de lignes directrices, il est probable que les pêcheurs vont continuer d’exposer leurs bateaux à des risques sans le savoir.

M12W0062 – En mai 2012, le crevettier à casiers de 10,6 mètres de long *Pacific Siren*, avec 3 personnes à bord, se trouvait dans une mer agitée par l’opposition entre la marée et la houle; il a chaviré et coulé avec un poids accru à la partie supérieure du bateau. Les caractéristiques de stabilité du bateau n’avaient fait l’objet d’aucune évaluation rigoureuse, et il se peut que des décisions d’ordre opérationnel aient été fondées sur des renseignements imprécis et incomplets, au détriment de la sécurité.

M12W0054 – En mai 2012, le crevettier à casiers de 11,7 mètres de long *Jessie G*, avec 6 personnes à bord, a chaviré dans de fortes vagues causées par l’opposition entre la marée et la houle. Ce bateau avait fait l’objet de nombreuses modifications, ses caractéristiques de stabilité n’avaient jamais été évaluées, et il était chargé au-delà de la capacité prévue à l’origine, ce qui a réduit son franc-bord.

### *Liste de surveillance du BST*

En novembre 2014, le Bureau a publié la troisième édition de sa Liste de surveillance, qui cerne les enjeux de sécurité cruciaux posant les plus grands risques aux Canadiens et aux Canadiennes et sur lesquels il a enquêté. Les pertes de vie sur les bateaux de pêche sont justement l’un de ces enjeux cruciaux, étant donné que l’on continue de dénoter au Canada, environ 1 perte de vie par mois liée à la pêche. Le Bureau est préoccupé par la stabilité des bateaux, l’utilisation et la disponibilité des engins de sauvetage à bord, et les pratiques d’exploitation dangereuses. Bien que TC ait proposé des règlements pour corriger plusieurs lacunes de sécurité de la pêche, leur mise en œuvre accuse d’importants retards.

La Liste de surveillance fait ressortir la nécessité de mesures concertées et coordonnées par les autorités fédérales et provinciales ainsi que par les chefs de file du milieu de la pêche pour améliorer la culture de sécurité dans les activités de pêche, qui tiennent compte de l’interaction entre les manquements à la sécurité.

---

<sup>27</sup> Franc-bord : distance entre le niveau de l’eau à l’extérieur du navire et la partie la plus basse du pont de pêche étanche.

## Analyse

### *Événements qui ont mené au naufrage et à la perte de vie*

Avant de quitter le lieu de pêche, le capitaine et le membre d'équipage ont chargé une importante récolte de crabes sur le pont de pêche du *Five Star*, ce qui a accru le poids à la partie supérieure du bateau et a probablement élevé son centre de gravité. En s'engageant dans le détroit de Johnstone (Colombie-Britannique), le *Five Star* est devenu de plus en plus agité en raison d'une mer de l'arrière découlant de l'opposition de vents frais ou presque grands frais et du courant de jusant, mais le capitaine a tout de même poursuivi le passage. Le capitaine a continué de faire route et n'a pas pris de mesures de précaution, comme réduire la vitesse ou attendre que le courant ou le vent diminue, pour atténuer l'effet de tombée en travers. Plusieurs autres facteurs pourraient avoir influé sur la décision du capitaine de poursuivre sa route, notamment que le passage était relativement court (environ 2 heures), qu'il avait effectué des passages dans des états de mer semblables par le passé et qu'il avait fixé rendez-vous avec un membre de sa famille au quai.

Durant le passage, on a ajouté de l'eau dans le bac, ce qui a soumis les amarres à une contrainte accrue et a augmenté le poids à la partie supérieure du bateau. Alors que le bateau naviguait par mer de l'arrière, il est tombé en travers et a donné de la bande fortement à bâbord; la tombée en travers a probablement été exacerbée par une vague qui a frappé le bateau sous la rallonge. À ce stade, une des amarres qui retenait le bac s'est rompue, et le bac ainsi que tous les casiers ont glissé, ce qui a maintenu la gîte à bâbord du bateau. Le bord du pont a été englouti, et l'eau a envahi le pont par les dalots du pavois. Le bateau s'est incliné jusqu'à ce qu'il soit engagé à l'arrière, puis a chaviré sous l'effet jumelé de l'envahissement du pont par l'eau et du ripage de la cargaison.

La tentative du capitaine de joindre un ami au moyen du radiotéléphone à très haute fréquence (VHF) a échoué, et il n'y avait aucun équipement à bord pour transmettre automatiquement un signal de détresse après le chavirement du bateau; par conséquent, les intervenants de recherche et de sauvetage n'ont été informés de cette urgence que lorsque le membre d'équipage, qui portait une veste de sauvetage, a gagné la côte à la nage et a appelé le service d'urgence (9-1-1). Avant d'abandonner le bateau, le capitaine n'avait ni endossé sa veste de sauvetage normalisée ni enfilé sa combinaison d'immersion. Il n'a donc pu compter sur aucun dispositif de flottaison, et l'on présume qu'il s'est noyé.

### *Évaluation des caractéristiques de stabilité d'un bâtiment*

Une évaluation officielle des caractéristiques de stabilité d'un bâtiment comprend divers calculs de flottabilité et de stabilité. Les résultats de ces calculs sont ensuite consignés dans un manuel de stabilité qui peut servir à développer des lignes directrices utiles quant aux limites d'exploitation sûres d'un bâtiment (les limites de chargement et de franc-bord, par exemple).

Le bâtiment en cause dans cet événement n'avait fait l'objet d'aucune évaluation officielle, donc le capitaine n'avait accès à aucun renseignement concernant les limites de son bâtiment.

Sans l'orientation que fournit une évaluation de la stabilité, le capitaine n'était pas en mesure de déterminer s'il avait dépassé les limites de chargement et de franc-bord du bâtiment.

L'*Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada* (SII)<sup>28</sup> menée par le BST a établi que, pour beaucoup de pêcheurs, leur expérience des mouvements d'un bateau dans diverses conditions d'exploitation est la seule indication qu'ils ont de sa stabilité. Toutefois, cette méthode informelle d'évaluer la stabilité ne permet pas de mesurer l'aptitude globale d'un bateau à se redresser, et elle ne mesure pas non plus ses marges de sécurité, que seule une évaluation formelle de la stabilité permet de déterminer.

Au fil des ans, le BST a enquêté sur de nombreux événements avec pertes de vie où le manque d'une évaluation officielle des caractéristiques de stabilité était un facteur contributif. Les équipages qui travaillaient sur des bateaux dont la stabilité n'avait pas été évaluée n'avaient pu bénéficier d'une bonne compréhension des limites de leurs bateaux. Alors que la réglementation de Transports Canada (TC) confère aux capitaines la responsabilité de s'assurer que leur bateau est apte à prendre la mer, la majorité des bateaux de pêche ne sont pas tenus de faire l'objet d'une évaluation officielle des caractéristiques de stabilité.

Si TC continue de permettre à la plupart des bateaux de pêche de mener leurs activités sans faire l'objet d'une évaluation formelle de stabilité, les pêcheurs continueront d'ignorer les limites d'exploitation sécuritaire de leur bateau et risquent de les dépasser.

### *Évaluation de la préparation aux situations d'urgence*

Une évaluation exhaustive de la préparation aux situations d'urgence offre aux pêcheurs l'occasion de cerner les lacunes dans les procédures et l'équipement d'urgence et de prendre des mesures pour les atténuer. Les exercices et exposés de suivi simulent diverses situations; ils donnent aux membres d'équipage l'occasion d'exprimer leur avis et leurs suggestions et sont l'un des moyens d'évaluer efficacement la préparation aux situations d'urgence.

Le capitaine avait participé au programme Safest Catch et avait par la suite mis en pratique certains des outils qu'on lui avait enseignés pour améliorer la préparation aux situations d'urgence. Il avait, entre autres, acheté des combinaisons d'immersion et préparé un manuel de procédures d'urgence. Toutefois, il n'avait fait ni d'exercices d'urgence exhaustifs ni d'exposés de suivi avec le membre d'équipage après la participation au programme. Sans ces exercices et ces exposés de suivi, il y avait moins d'occasions de cerner les lacunes possibles et de déterminer les engins de sauvetage qui faisaient défaut.

L'Enquête sur les questions de sécurité a établi que les pêcheurs évaluent et gèrent le risque en fonction de leur expérience personnelle et ne font pas toujours d'exercices d'urgence. Quoique des exigences réglementaires requièrent des pêcheurs de tenir des exercices

---

<sup>28</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, rapport d'Enquête sur les questions de sécurité M09Z0001, *Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada*. On trouvera le rapport sur le site Web du BST, à l'adresse [www.bst-tsb.gc.ca](http://www.bst-tsb.gc.ca).



d'urgence, le suivi à cet égard est difficile et peu fréquent pour diverses raisons, y compris parce que la plupart des bateaux de pêche ne font pas l'objet d'inspections. De plus, quoique les pêcheurs doivent suivre une formation sur les fonctions d'urgence en mer (FUM) qui couvre les exercices d'urgence, l'Enquête a établi que cette formation n'inculque pas l'importance de ces exercices. Si le programme Safest Catch donne également une formation sur la façon de mener des exercices d'urgence, son succès dépend de l'importance que les pêcheurs accordent à la sécurité et de la tenue régulière d'exercices d'urgence, ce qui n'est pas toujours le cas.

Si les pêcheurs continuent d'exploiter leurs bateaux sans d'abord évaluer de façon exhaustive leur préparation aux situations d'urgence, et sans faire d'exercices ni d'exposés de suivi qui donnent justement l'occasion de faire cette évaluation, il persiste un risque que les pêcheurs ne soient pas prêts à faire face à une urgence, ce qui peut entraîner des pertes de vie.

### *Signal de détresse automatique*

Un bateau équipé de dispositifs comme une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) permet de transmettre automatiquement un signal de détresse aux responsables de recherche et de sauvetage dans des situations où tout autre moyen de communication a échoué.

Le *Five Star* n'était muni d'aucun moyen pour transmettre automatiquement un signal de détresse. Par conséquent, après le chavirement, il s'est écoulé environ une heure et demie avant que le service d'urgence 9-1-1 relaie l'appel d'urgence du membre d'équipage aux intervenants de recherche et de sauvetage et les avisent de l'accident; un temps précieux a ainsi été perdu avant d'organiser l'effort de sauvetage.

Le BST a été informé de 7 événements depuis 2010 (y compris l'événement à l'étude) où de petits bateaux de pêche ont chaviré ou coulé sans être équipés d'une RLS ou sans avoir transmis avec succès un signal de détresse. Ces événements montrent que ce ne sont pas tous les bateaux de pêche qui transportent de l'équipement capable d'alerter automatiquement les responsables de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.

La réglementation en vigueur n'exige pas que les bateaux comme le *Five Star* soient équipés d'une RLS, pas plus que le règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé. À la place, le projet réglementaire donne aux bateaux comme le *Five Star* (c'est-à-dire des bateaux de longueur semblable qui effectuent des voyages semblables) le choix d'un des types d'engins de sauvetage suivants :

- au moins 1 radeau pneumatique ou une combinaison de radeaux de sauvetage et d'embarcations de récupération d'une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord; ou
- un moyen de communication bidirectionnelle et, si la température de l'eau est inférieure à 15 °C, un nombre suffisant de combinaisons d'immersion de tailles appropriées pour chaque personne à bord; ou
- une RLS.

Toutefois, outre la RLS, les choix d'engins de sauvetage dans le projet réglementaire ne comprennent aucun moyen d'alerter automatiquement les responsables de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.

Si les bateaux de pêche continuent de mener leurs activités sans transporter d'équipement capable de transmettre automatiquement un signal de détresse, et si la réglementation actuelle et le projet réglementaire ne l'exigent pas, il y a un risque que les bateaux ne puissent transmettre automatiquement un signal de détresse; de sorte que les opérations de recherche et de sauvetage s'en trouveraient retardées et pourraient même ne jamais être amorcées.

### *Questions de sécurité dans l'industrie de la pêche*

L'Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada a regroupé les mesures ayant une incidence sur la sécurité dans 10 questions de sécurité importantes et a conclu qu'elles présentaient des relations complexes et étaient interdépendantes. Les questions de sécurité importantes sont analysées de façon plus poussée dans le cadre de l'Enquête. Les pratiques et procédures ci-dessous étaient évidentes dans l'événement à l'étude et concernent au moins 6 des 10 questions de sécurité importantes relevées par l'Enquête.

#### *Stabilité*

<b>Fait établi dans le cadre de l'Enquête sur les questions relatives à la sécurité</b>	<b>Lien avec l'événement à l'étude</b>
Les pêcheurs construisent ou modifient parfois des bateaux sans avoir fait une évaluation de la stabilité.	Le <i>Five Star</i> comprenait dans sa construction d'origine une rallonge qui n'a jamais fait l'objet d'une évaluation formelle de la stabilité.
Les pêcheurs déterminent la stabilité d'un bateau uniquement en fonction de la connaissance qu'ils ont des mouvements de celui-ci dans diverses conditions d'exploitation.	Le capitaine avait emprunté maintes fois le détroit de Johnstone sans incident et il connaissait bien le secteur et les états de mer.

#### *Gestion des ressources halieutiques*

<b>Fait établi dans le cadre de l'Enquête sur les questions relatives à la sécurité</b>	<b>Lien avec l'événement à l'étude</b>
Les pêcheurs sont en concurrence pour obtenir leur part des ressources; ils sont alors portés à courir des risques, p. ex. surcharger les bateaux, travailler alors qu'ils sont fatigués, sortir par mauvais temps.	Le <i>Five Star</i> transportait la plus importante récolte des 38 dernières livraisons et naviguait par mer de l'arrière difficile.
Les pêcheurs modifient leur bateau pour se conformer aux exigences du ministère des Pêches et Océans quant à	La construction d'origine de la coque du <i>Five Star</i> était conforme aux restrictions en matière de longueur du permis. La rallonge, qui faisait également partie de la

la limite de longueur.	construction d'origine, n'est pas tenue d'être comprise dans les restrictions en matière de longueur du permis.
------------------------	---

### *Engins de sauvetage*

<b>Fait établi dans le cadre de l'Enquête sur les questions relatives à la sécurité</b>	<b>Lien avec l'événement à l'étude</b>
Les pêcheurs ne tiennent pas toujours des exercices.	Le membre d'équipage travaillait à bord depuis 2 ans et n'avait pris part à aucun exercice d'urgence.

### *Formation*

<b>Fait établi dans le cadre de l'Enquête sur les questions relatives à la sécurité</b>	<b>Lien avec l'événement à l'étude</b>
Les pêcheurs évaluent et gèrent les risques en se basant sur leur expérience.	Le capitaine avait emprunté maintes fois le détroit de Johnstone sans incident et il connaissait bien le secteur et les états de mer. En s'appuyant sur ces faits, on lui a délivré un certificat de service comme capitaine de bateau de pêche de moins de 60 tonneaux de jauge brute (GT) sans aucune évaluation officielle.

### *Pratiques de travail sécuritaires*

<b>Fait établi dans le cadre de l'Enquête sur les questions relatives à la sécurité</b>	<b>Lien avec l'événement à l'étude</b>
Les pêcheurs ne mettent pas toujours l'accent sur le fait que la sécurité est l'élément important de l'instauration de pratiques de travail sécuritaires.	Le port d'un vêtement de flottaison individuel durant les activités de pêche n'était pas une pratique de travail standard, et une partie de la cargaison à bord du bateau n'était pas arrimée.

### *Interdépendance des questions de sécurité*

La sécurité des pêcheurs est compromise par de nombreuses questions de sécurité qui sont interreliées. Les questions de sécurité ci-après présentent des relations complexes et ont contribué à l'événement à l'étude :

- la sensibilisation à la stabilité;
- la formation, l'application et la répétition des compétences et connaissances apprises;
- les pratiques de travail dangereuses;
- l'accès à l'information sur la sécurité et la mesure dans laquelle elle est comprise;
- la présence d'engins de sauvetage.

Les tentatives entreprises par le passé pour résoudre ces problèmes de sécurité au cas par cas n'ont pas donné les résultats escomptés : c'est-à-dire un environnement plus sûr pour les pêcheurs. Le rapport d'Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada souligne que, pour qu'une amélioration réelle et durable de la sécurité soit observée au sein de l'industrie de la pêche, les changements ne doivent pas seulement porter sur un des problèmes de sécurité liés à un accident, mais plutôt sur l'ensemble de ces problèmes, ce qui met en lumière leurs relations complexes et leur interdépendance. L'élimination d'une seule situation dangereuse peut empêcher qu'un accident se produise, mais ne réduit que légèrement les risques que posent les autres. La sécurité des pêcheurs continuera de présenter des lacunes tant que le milieu de la pêche ne reconnaîtra pas et ne traitera pas des relations complexes et de l'interdépendance des questions de sécurité.

## *Faits établis*

### *Faits établis quant aux causes et aux facteurs contributifs*

1. La décision de poursuivre le passage jusqu'à Kelsey Bay (Colombie-Britannique) a exposé le *Five Star* à une mer de l'arrière et à des vents contraires à la marée de sorte que le bateau est tombé en travers et a donné de la bande à bâbord.
2. L'inclinaison du bateau lorsqu'il a donné de la bande a accru la contrainte sur l'amarre qui fixait le bac; elle s'est rompue, ce qui a entraîné le ripage du bac et des casiers à poisson non arrimés, et la gîte à bâbord du bateau.
3. La gîte à bâbord, le poids accru à la partie supérieure du bateau et l'eau retenue sur le pont ont fait chavirer le *Five Star*.
4. Le capitaine n'a pas endossé de veste de sauvetage ni enfilé de combinaison d'immersion avant d'abandonner le bateau; il n'a donc pu compter sur aucun dispositif de flottaison et on présume qu'il s'est noyé.
5. Le bateau n'était équipé d'aucun dispositif capable de transmettre automatiquement un signal de détresse; par conséquent, l'effort de recherche et de sauvetage n'a été organisé qu'après que le membre d'équipage a gagné la côte à la nage et appelé le 9-1-1.

### *Faits établis quant aux risques*

1. Si Transports Canada continue de permettre à la plupart des bateaux de pêche de mener leurs activités sans faire l'objet d'une évaluation officielle de la stabilité, les pêcheurs continueront d'ignorer les limites d'exploitation sécuritaire de leur bateau et risquent de les dépasser.
2. Si les pêcheurs continuent d'exploiter leurs bateaux sans d'abord évaluer de façon exhaustive leur préparation aux situations d'urgence, et sans faire d'exercices ni exposé de suivi qui donnent justement l'occasion de faire cette évaluation, il persiste un risque que les pêcheurs ne soient pas prêts à faire face à une urgence, ce qui peut entraîner des pertes de vie.
3. Si les bateaux de pêche continuent de mener leurs activités sans transporter d'équipement capable de transmettre automatiquement un signal de détresse, et si la réglementation actuelle et le projet réglementaire ne l'exigent pas, il y a un risque que les bateaux ne puissent transmettre automatiquement un signal de détresse; de sorte que les opérations de recherche et de sauvetage s'en trouveraient retardées et pourraient même ne jamais être amorcées.

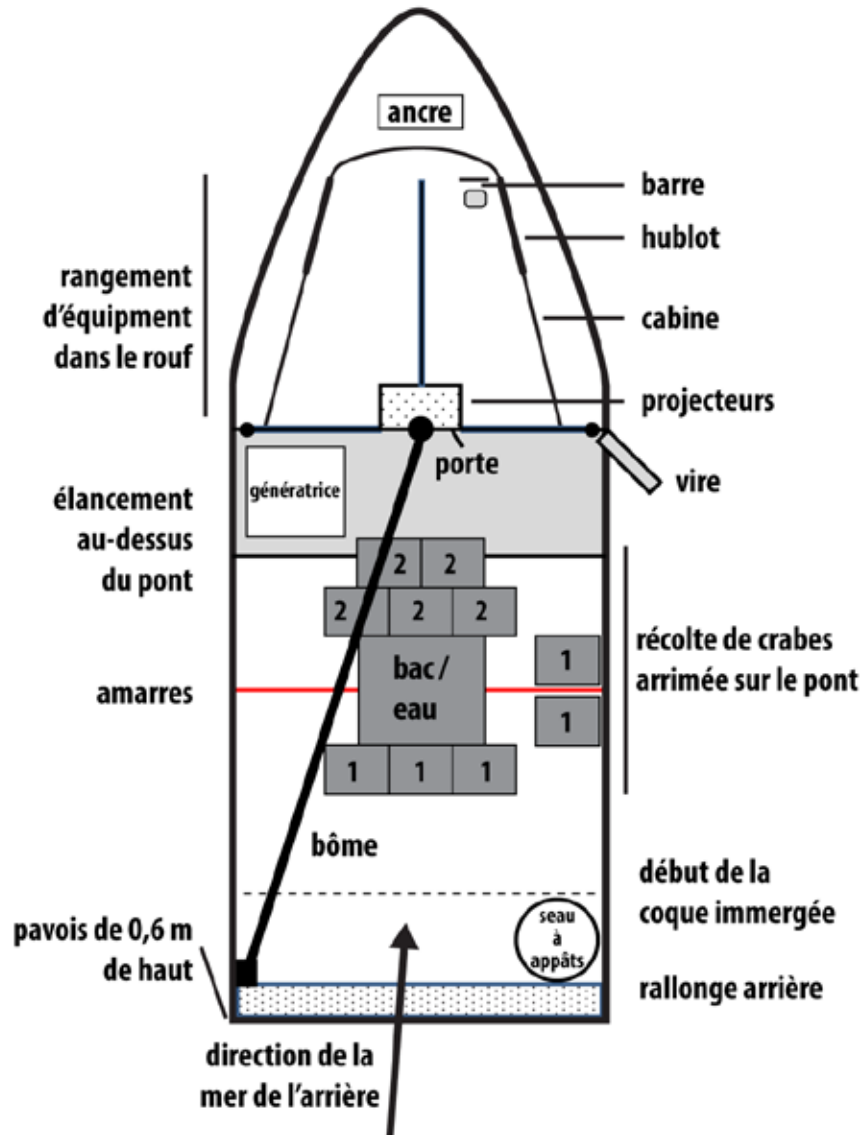
4. La sécurité des pêcheurs continuera de présenter des lacunes tant que le milieu de la pêche ne reconnaîtra pas et ne traitera pas des relations complexes et de l'interdépendance des questions de sécurité.

*Le présent rapport conclut l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet événement. Le Bureau a autorisé la publication de ce rapport le 22 avril 2015. Le rapport a été officiellement publié le 7 mai 2015.*

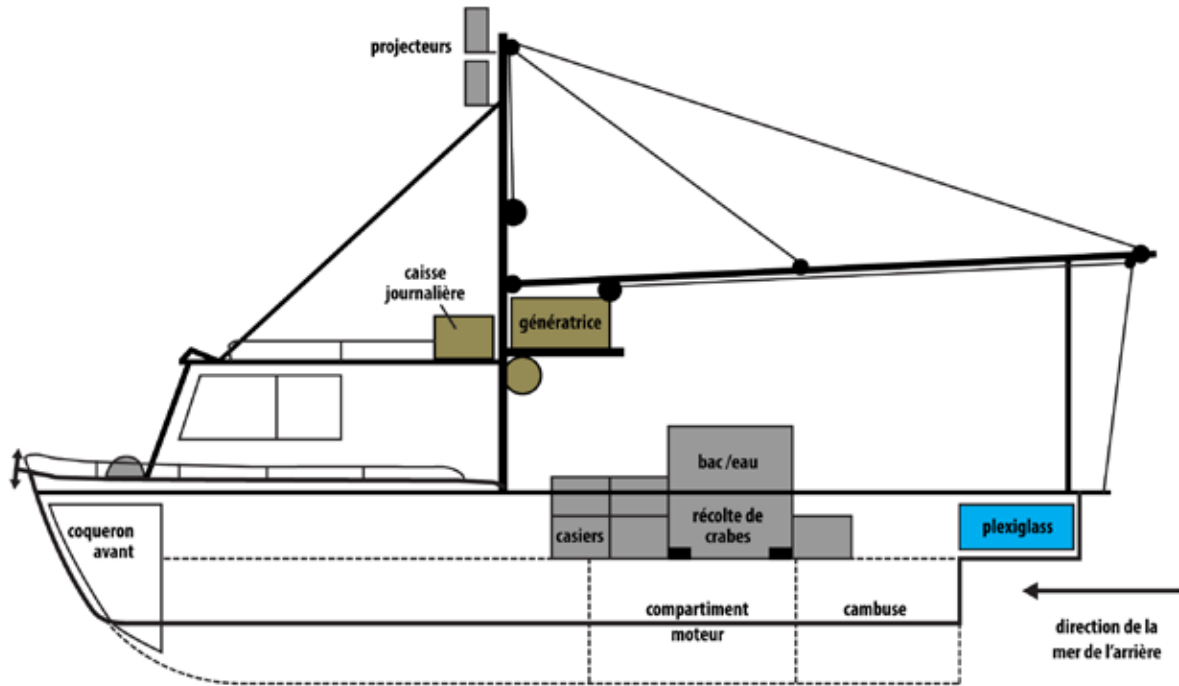
*Visitez le site Web du Bureau de la sécurité des transports ([www.bst-tsb.gc.ca](http://www.bst-tsb.gc.ca)) pour obtenir de plus amples renseignements sur le BST, ses services et ses produits. Vous y trouverez également la Liste de surveillance, qui énumère les problèmes de sécurité dans les transports qui posent les plus grands risques pour les Canadiens. Dans chaque cas, le BST a constaté que les mesures prises à ce jour sont inadéquates, et que le secteur et les organismes de réglementation doivent adopter d'autres mesures concrètes pour éliminer ces risques.*

## Annexes

### Annexe A – Aménagement du pont du *Five Star*



*Annexe B – Vue de profil du Five Star*





*Annexe C – Région où s'est produit l'événement*

