



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

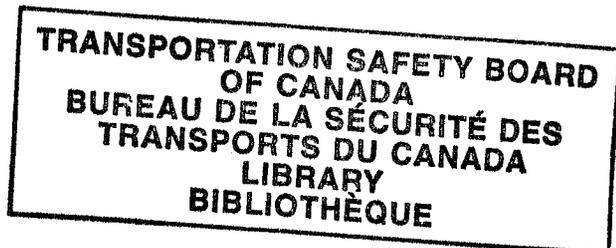
## Rapport d'enquête sur accident maritime

### Naufrage

du bateau de pêche «SCOTIA SUE»  
à son poste à quai de  
Halifax (Nouvelle-Écosse)  
18 mai 1993

Rapport numéro M93M0003

### *Résumé*



Le «SCOTIA SUE» s'est empli d'eau et s'est enfoncé jusqu'au niveau du pavois à son poste à quai. Il n'y avait personne à bord. Jusqu'à la fin de la saison 1992, le bateau de 25 ans avait servi au transport de touristes et d'autres personnes pour des excursions dans le port de Halifax (Nouvelle-Écosse) et les environs.

Le Bureau a déterminé que le «SCOTIA SUE», qui n'était plus soumis à des inspections, a coulé parce que l'eau a pénétré par un bordage disjoint de la coque en mauvais état alors que l'alimentation en électricité de la pompe de cale automatique était coupée.

This report is also available in English.

*Table des matières*

	Page
1.0 Renseignements de base .....	1
1.1 Fiche technique du navire .....	1
1.1.1 Renseignements sur le navire .....	1
1.2 L'événement .....	1
1.3 «SCOTIA SUE» - État général .....	1
1.4 Pompe de cale .....	1
1.5 Source de la voie d'eau .....	1
1.6 Engins de sauvetage .....	2
1.7 Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne - Certificat d'inspection (SIC 16) .....	2
1.8 Limites des voyages .....	2
1.9 Méthodes d'exploitation .....	2
1.10 Brevets de l'exploitant .....	2
1.11 Navires d'affrètement .....	3
1.12 Association de propriétaires de navires d'affrètement .....	3
2.0 Analyse .....	5
2.1 Navires d'affrètement .....	5
2.2 <del>Navires d'affrètement et navires à passagers .....</del>	<del>5</del>
2.3 «SCOTIA SUE» - État général .....	5
2.4 Source de la voie d'eau .....	5
2.5 Naufrage partiel du navire .....	6
3.0 Conclusions .....	7
3.1 Faits établis .....	7
3.2 Causes .....	7

4.0	Mesures de sécurité .....	9
4.1	Mesures prises .....	9
4.1.1	Retrait du service .....	9
4.1.2	Navires «d'affrètement» et «à passagers» .....	9
4.1.3	Navires transportant des passagers sans certificat .....	10
5.0	Annexes	
	Annexe A - Photographies .....	11
	Annexe B - Croquis du secteur de l'événement .....	17
	Annexe C - Sigles et abréviations .....	19

## 1.0 Renseignements de base

### 1.1 Fiche technique du navire

«SCOTIA SUE»	
Numéro officiel	330243
Port d'immatriculation	Barrington Passage (Nouvelle-Écosse)
Genre	Bateau de pêche de type «Cape Island»
Jauge brute	13,8 tonneaux <sup>1</sup>
Longueur	10,7 m
Construction	1969
Groupe propulseur	Moteur développant 218 kW <sup>2</sup>
Propriétaires	M. Elliot C. Richard Halifax (Nouvelle-Écosse)

#### 1.1.1 Renseignements sur le navire

Le «SCOTIA SUE» est un bateau non ponté de type «Cape Island», qui était à l'origine employé pour faire la pêche côtière (voir photographies de l'annexe A). L'actuel propriétaire en avait fait l'acquisition en 1986 et l'avait utilisé par la suite pour des voyages de pêche ou de tourisme, des excursions et du transport de passagers dans la région de Halifax et les environs.

La coque en bois est construite à franc-bord et la timonerie est faite principalement de contre-plaqué.

- 1 Les unités de mesure dans le présent rapport sont conformes aux normes de l'Organisation maritime internationale (OMI) ou, à défaut de telles normes, elles sont exprimées selon le système international (SI) d'unités.
- 2 Voir l'annexe C pour la signification des sigles et abréviations.

## 1.2 L'événement

Le matin du 18 mai 1993, le «SCOTIA SUE» a été découvert enfoncé jusqu'au pavois à son poste à quai du port de Halifax. On s'est plus tard aperçu que l'alimentation en électricité de la pompe de cale du bateau avait été coupée sur le quai. Le navire n'était pas en service et il n'y avait personne à bord.

### 1.3 «SCOTIA SUE» - État général

On a constaté que l'étrave était très endommagée par la pourriture, tout comme certaines parties du pont et du carreau.

### 1.4 Pompe de cale

Pour s'assurer que les fonds étaient régulièrement asséchés, le propriétaire avait placé dans le compartiment moteur une pompe de cale automatique qui était alimentée en électricité par une prise sur le quai. Selon le propriétaire, la pompe de cale avait une capacité de 124 L/min.

Pendant la nuit du 17 au 18 mai, une ou plusieurs personnes inconnues ont débranché le cordon d'alimentation en électricité sur le quai.

### 1.5 Source de la voie d'eau

Le «SCOTIA SUE» a été sorti de l'eau. Le point d'origine de la voie d'eau a été localisé dans la virure, juste en dessous des dalots, du côté tribord, dans la zone exposée aux vents et aux vagues. Un

bordage s'était disjoint sur une longueur d'environ 4,3 m.

### 1.6 *Engins de sauvetage*

Le bateau était muni d'un radeau de sauvetage pneumatique à 10 places, de 2 bouées de sauvetage et de 22 gilets de sauvetage.

### 1.7 *Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne - Certificat d'inspection (SIC 16)*

La dernière inspection effectuée par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne (GCC) avait confirmé que le «SCOTIA SUE» était un navire auquel la Convention de sécurité ne s'appliquait pas parce qu'il était utilisé comme navire à passagers pour des voyages au cabotage de classe IV ou moins. Le propriétaire n'a pas présenté à la GCC de nouvelles demandes d'inspection de son navire après le 30 septembre 1991.

### 1.8 *Limites des voyages*

Le dernier certificat d'inspection du navire était daté du 8 juillet 1991; il avait expiré le 30 septembre 1991. Le certificat limitait le navire à des voyages dans le port de Halifax, le bassin Bedford, le bras Northwest, et entre l'île Shut In et l'anse Peggy, à cinq milles ou moins de la terre ferme et par beau temps seulement (voir à l'annexe B la carte du secteur de l'événement).

Dans une publication du ministère du Tourisme et de la Culture de Nouvelle-Écosse, le propriétaire annonçait des voyages jusqu'à l'île de Sable à n'importe quelle période de l'année.

### 1.9 *Méthodes d'exploitation*

Le bateau, qui était exploité depuis 1986, a transporté environ 1 500 passagers en 1991 et environ 750 en 1992. Quelque 45 à 50 p. 100 de ces passagers ont été transportés en vertu de contrats d'affrètement, principalement pour des voyages de pêche et de tourisme.

À l'heure actuelle au Canada, aucun règlement ne régit les navires d'affrètement, contrairement aux navires à passagers exploités contre rémunération et transportant plus de 12 personnes.

Le certificat d'inspection SIC 16 du «SCOTIA SUE» autorisait le bateau à transporter 18 passagers, mais le propriétaire avait volontairement réduit ce nombre à 12.

### 1.10 *Brevets de l'exploitant*

Le propriétaire, qui se chargeait souvent de la conduite du navire, n'avait pas de brevet de compétence valide et n'avait reçu aucune formation en bonne et due forme aux Fonctions d'urgence en mer. Il arrivait aussi parfois que le navire soit utilisé pour le transport de passagers sous la conduite d'une autre personne, qui n'avait pas non plus de brevet.

### 1.11 Navires d'affrètement

Préoccupée de la sécurité de l'exploitation de certains «navires d'affrètement», la Direction de la sécurité des navires de la GCC a publié, le 27 octobre 1986, un «Document d'information sur les navires d'affrètement» qui a été présenté au Conseil consultatif de la sécurité maritime (CCSM).

Le 19 juin 1987, la Direction de la sécurité des navires a publié le Bulletin de la sécurité des navires n° 7/87 qui apportait des précisions sur l'application et la mise en oeuvre du Programme de conformité des navires à passagers (PCNP) dont il est question dans le document d'information. Le PCNP s'adresse aux navires se désignant eux-mêmes comme des embarcations de plaisance, des bateaux de pêche ou d'autres types de navires, mais qui en fait transportent des passagers tout en se faisant passer pour des «navires d'affrètement».

Le 23 novembre 1988, la Direction de la sécurité des navires de la GCC a publié le Bulletin de la sécurité des navires n° 17/88 remplaçant le bulletin n° 7/87. Le but de ce nouveau bulletin était d'aider les propriétaires de petits navires à passagers à satisfaire aux exigences du PCNP et de rendre les «navires d'affrètement» conformes aux exigences de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) s'appliquant aux navires à passagers.

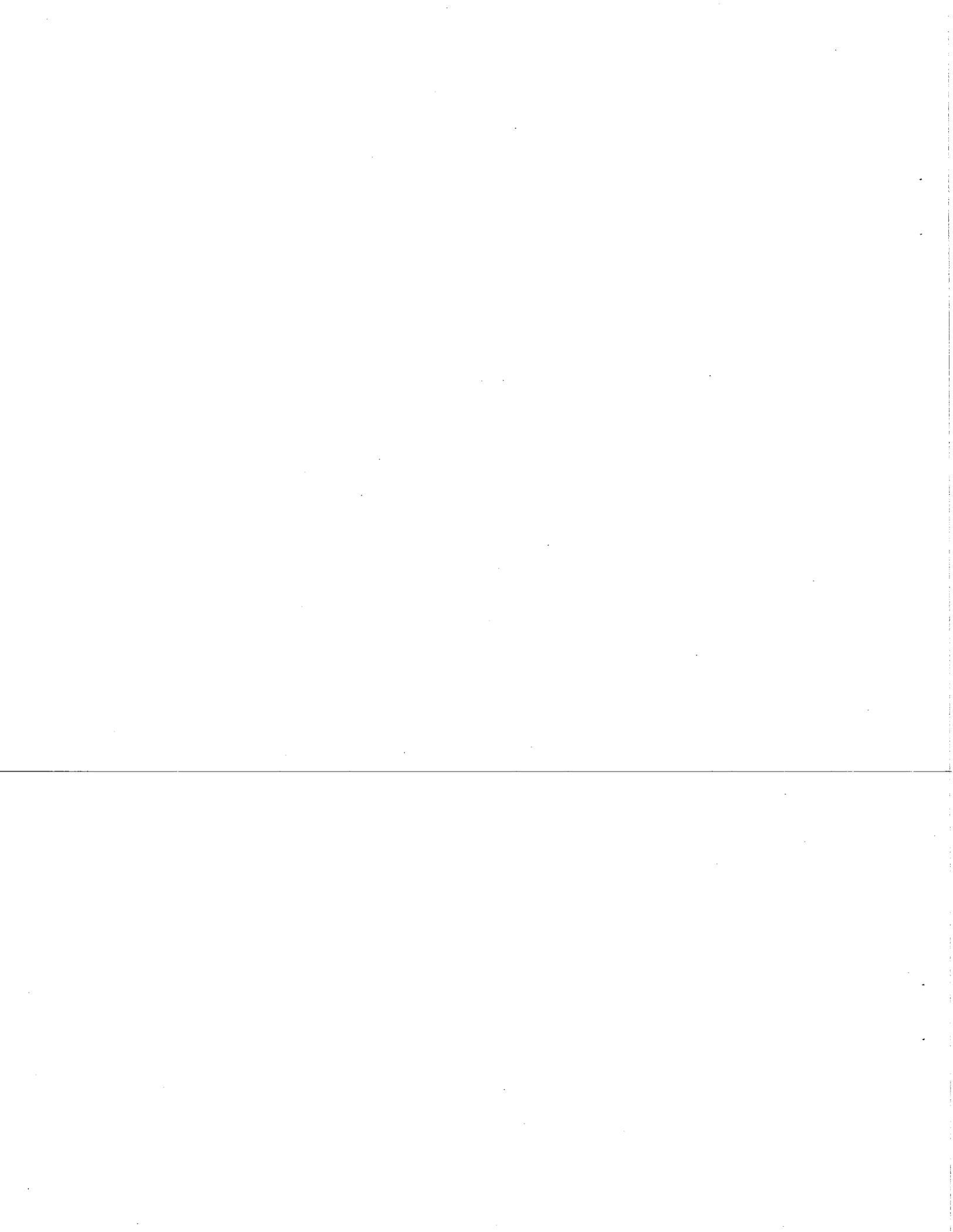
Le 25 janvier 1990, la Direction de la sécurité des navires de la GCC a publié le Bulletin de la sécurité des navires n° 2/90 remplaçant le bulletin n° 17/88.

Ce bulletin annonçait que la période de transition de trois ans du PCNP prévue pour permettre l'amélioration des navires et l'obtention de brevets par les équipages se terminait comme prévu le 31 décembre 1989. Le bulletin annonçait également que des règlements concernant ces navires à passagers, le nombre de personnes transportées, la catégorie de voyage, etc., étaient en cours de rédaction.

Ces règlements n'ont toujours pas été pris.

### 1.12 Association de propriétaires de navires d'affrètement

Le propriétaire du «SCOTIA SUE» fait volontairement partie d'une association qui vise à rendre l'immatriculation des navires d'affrètement et l'inspection par la Direction de la sécurité des navires obligatoires. Toutefois, les membres n'ont pas réussi à dégager un consensus concernant des normes communes ou sur l'approche que l'association devrait adopter vis-à-vis la Direction de la sécurité des navires. En vertu des lois actuelles, ces navires ne sont inspectés que lorsque les propriétaires en font la demande; par conséquent, la GCC n'a pas pris de mesure pour inspecter de tels navires ou s'assurer que leurs exploitants possèdent les qualifications nécessaires.



## 2.0 Analyse

### 2.1 Navires d'affrètement

L'analyse ne porte pas sur les circonstances de l'événement à l'étude comme tel, mais bien sur la sécurité du public à bord de «navires d'affrètement».

### 2.2 Navires d'affrètement et navires à passagers

Comme la LMMC ne comporte aucune définition de «navire d'affrètement», il subsiste, dans la Loi et les règlements en vigueur, un vide juridique qui permet l'exploitation de navires «d'affrètement» transportant des passagers contre rémunération, mais qui ne sont pas désignés par leurs propriétaires comme des navires à passagers.

Certains propriétaires de navires du Canada soutiennent que leurs bâtiments sont des «navires d'affrètement» et, ce faisant, se soustraient aux exigences concernant l'inspection des navires et les brevets des équipages qui sont prévues dans la LMMC et les règlements d'application concernant le transport de passagers.

Comme beaucoup d'autres exploitants du même genre au Canada, le propriétaire du «SCOTIA SUE» «frète» au public, pour des voyages de pêche et de tourisme, ce bateau ainsi que d'autres navires qui ne sont pas construits à cet effet. Le «SCOTIA SUE» a transporté au total quelque 2 250 personnes en 1991 et 1992; toutefois, en 1992, le bateau n'avait pas de certificat d'inspection.

C'est au propriétaire que revient la décision de faire inspecter son bateau, mais beaucoup d'entre eux craignent que les exigences pour l'obtention d'un certificat d'inspection ne soient trop sévères. Les normes d'inspection, de construction et d'armement en personnel sont plus rigoureuses pour un bâtiment désigné comme navire à passagers. Bien des propriétaires croient que dans la conjoncture économique actuelle, ils sont incapables d'assumer les dépenses supplémentaires que cela pourrait représenter.

À l'heure actuelle, rien dans la loi ou les règlements n'oblige le propriétaire du «SCOTIA SUE» à faire inspecter son bateau par la Direction de la sécurité des navires de la GCC s'il s'agit d'une exploitation sous affrètement authentique.

### 2.3 «SCOTIA SUE» - État général

Le bateau était si endommagé par la pourriture que cette détérioration devait être commencée lors de sa dernière inspection par la Direction de la sécurité des navires de la GCC. Toutefois, au moment où le navire a été renfloué, la peinture de la coque masquait superficiellement cette détérioration et la rendait moins apparente.

### 2.4 Source de la voie d'eau

Même s'il a pu y avoir d'autres sources secondaires d'infiltration d'eau, le bordage disjoint a été le principal point d'entrée d'eau dans la coque (voir 1.5).

## 2.5 *Naufrage partiel du navire*

Les réservoirs de carburant du navire étaient presque vides, et les gilets et les bouées de sauvetage ainsi que les coffres d'entreposage se trouvaient dans le rouf. C'est la réserve de flottabilité de ces articles, ajoutée au soutien fourni par les amarres, qui a empêché le navire de couler par le fond.

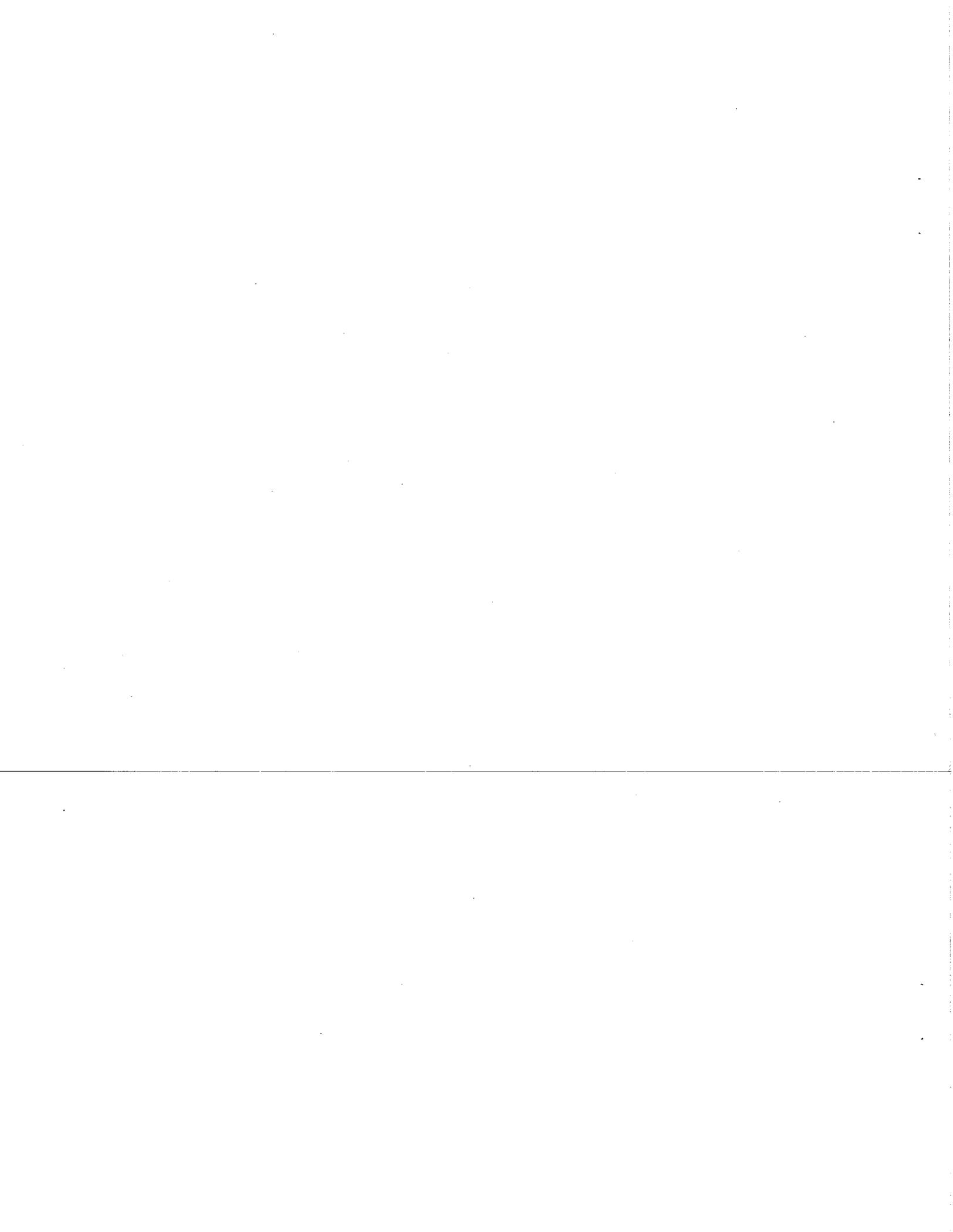
### 3.0 Conclusions

#### 3.1 Faits établis

1. Le «SCOTIA SUE» s'est enfoncé jusqu'au niveau du pavois à son poste à quai alors qu'il n'y avait personne à bord.
2. La source de la voie d'eau a été localisée au niveau d'un bordage disjoint du côté tribord du bateau, dans la zone exposée aux vents et aux vagues.
3. La dernière inspection du navire, qui était très endommagé par la pourriture à plusieurs endroits, avait été effectuée par la Garde côtière canadienne (GCC) en juillet 1991.
4. Pendant la nuit du 17 au 18 mai, alors que le navire était désert, le cordon d'alimentation en électricité a été débranché sur le quai par une ou plusieurs personnes inconnues.
5. La pompe de cale automatique branchée sur le quai a cessé de fonctionner lorsque l'alimentation en électricité a été coupée.
6. Si le navire n'a pas coulé par le fond, c'est grâce à la réserve de flottabilité fournie par les réservoirs à carburant presque vides, les gilets et les bouées de sauvetage ainsi que les coffres d'entreposage se trouvant dans le rouf, ainsi qu'au soutien assuré par les amarres.
7. La *Loi sur la marine marchande du Canada* ne comporte aucune définition de «navire d'affrètement».
8. Le propriétaire du bateau n'a pas demandé que le «SCOTIA SUE» soit inspecté par la Direction de la sécurité des navires de la GCC à l'expiration du certificat d'inspection du navire le 30 septembre 1991.
9. Le «SCOTIA SUE» a transporté des passagers pendant l'été de 1992 sans posséder de certificat d'inspection délivré par un inspecteur de navires à vapeur.
10. Le certificat du navire autorise l'exploitation en été à l'intérieur de limites clairement définies dans le port de Halifax; toutefois, dans une publication du ministère du Tourisme et de la Culture de Nouvelle-Écosse, le propriétaire annonçait des voyages à l'île de Sable à n'importe quelle période de l'année.

#### 3.2 Causes

Le «SCOTIA SUE», qui n'était plus soumis à des inspections, a coulé parce que l'eau a pénétré par un bordage disjoint de la coque en mauvais état alors que l'alimentation en électricité de la pompe de cale automatique était coupée.



## 4.0 Mesures de sécurité

### 4.1 Mesures prises

#### 4.1.1 Retrait du service

Après l'accident, le bateau été sorti de l'eau pour une inspection. Plusieurs membrures ont été découvertes de part et d'autre de la coque; certaines étaient fortement endommagées par la pourriture et irrécupérables. Le navire a par conséquent été retiré du service.

#### 4.1.2 Navires «d'affrètement» et «à passagers»

Il arrive fréquemment que de petits bateaux de bois soient proposés pour des voyages d'affrètement, de pêche et de tourisme, souvent sans personnel breveté pour en assurer la conduite. Comme la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) ne comporte aucune définition précise de «navire d'affrètement», certains propriétaires prétendent que leurs bâtiments sont des navires d'affrètement alors qu'en fait ils transportent des passagers payants. Ces propriétaires estiment qu'ils ne sont assujettis à aucune exigence concernant l'inspection de leurs navires et les brevets de leurs équipages. Au Canada, aucun règlement ne régit les navires d'affrètement, contrairement aux navires à passagers exploités contre rémunération et transportant plus de 12 personnes.

De récents événements maritimes ont attiré l'attention du Bureau sur des lacunes concernant les règlements d'application de la LMMC et les méthodes

d'exploitation des propriétaires de navires d'affrètement. En février 1994, le Bureau a fait cinq recommandations en matière de sécurité portant sur les navires d'affrètement qui échappent à la réglementation en matière de sécurité. Le Bureau a, entre autres, recommandé que :

Le ministère des Transports procède à une évaluation en bonne et due forme de la sécurité des opérations sous affrètement au Canada s'assurant d'une part que les exigences en matière d'inspection du navire ainsi que de formation des équipages sont suffisantes et d'autre part que les méthodes d'exploitation actuelles sont adéquates;

(M94-01, émise en février 1994)

et que :

Le ministère des Transports accélère la modification proposée à la *Loi sur la marine marchande du Canada* touchant le transport de passagers payants à bord de navires affrétés.

(M94-02, émise en février 1994)

Dans sa réponse, le ministère des Transports indiquait que, par suite de consultations régionales tenues en avril et d'une réunion interministérielle en mai 1994, le Ministère avait entrepris de réviser le Règlement sur les navires à passagers et que des modificatifs appropriés suivraient actuellement la filière législative. Ces modificatifs assujettiraient les navires «d'affrètement» à l'application de la Loi tout comme les autres navires à passagers. En outre, la Garde côtière canadienne (GCC) a formé un groupe de travail chargé

de produire un document d'orientation concernant l'exploitation et la sécurité des navires d'affrètement. De plus, la GCC a confié à un groupe de consultants indépendants le soin de mener une étude sur la sécurité de l'industrie des navires d'affrètement au Canada.

Enfin, une récente décision des tribunaux québécois concernant un navire affrété a donné aux inspecteurs de navires de la GCC l'autorité légale d'arraisonner tout navire, assujetti ou non à des inspections, y compris les «navires d'affrètement», aux fins de la sécurité.

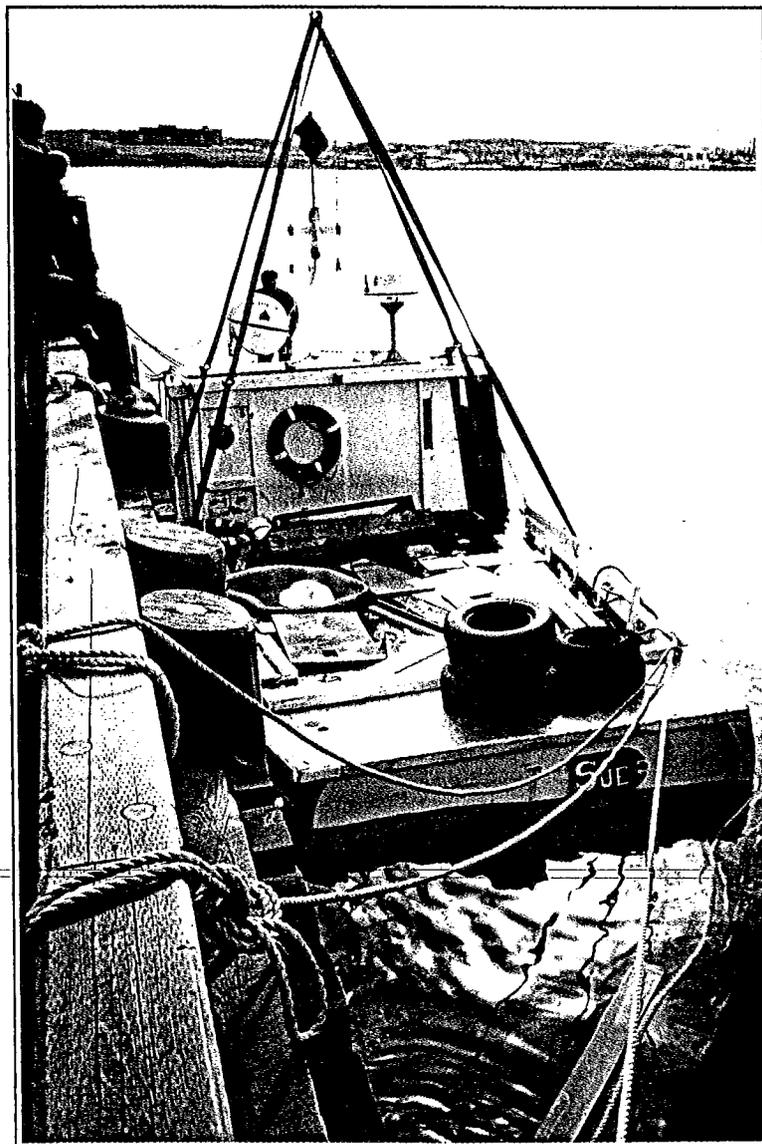
#### *4.1.3 Navires transportant des passagers sans certificat*

En novembre 1986, la GCC mettait en oeuvre le Programme de conformité des navires à passagers (PCNP) qui accordait aux exploitants de navires à passagers et de navires affrétés authentiques, un délai de trois ans pour améliorer leurs navires et les brevets de leurs équipages. En vertu de ce programme, la GCC, sur demande des propriétaires, procédait à une inspection pour vérifier la conformité du bâtiment avec les règlements régissant les navires à passagers. Le programme a pris fin le 31 décembre 1989, après qu'environ 130 navires aient été rendus conformes aux exigences réglementaires. Afin d'encourager le respect volontaire des exigences, la GCC a distribué des affiches plastifiées très visibles dans tout le pays pour demander aux passagers de s'assurer que les navires à bord desquels ils voyagent sont conformes aux règlements ou possèdent des certificats d'inspection valides.

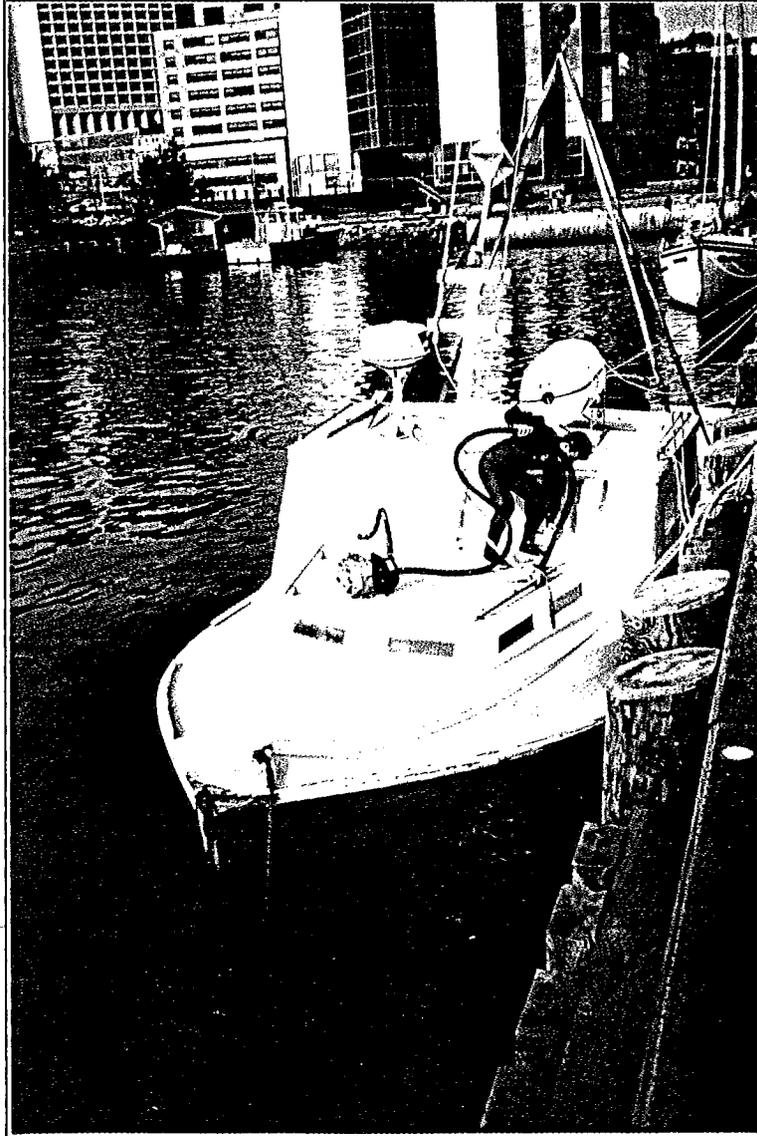
Après un accident mortel mettant en cause un chaland transportant des passagers (rapport n° M92W1081 du BST), un Avis de sécurité maritime (ASM n° 26/92) a été envoyé à la GCC lui demandant d'améliorer les méthodes d'inspection et de vérification des navires transportant des passagers. Même si le chaland en question n'était pas convenablement équipé et n'avait pas les certificats requis pour transporter des passagers, il le faisait depuis des années au moment de l'accident. En réponse à l'ASM, la GCC a fait savoir qu'elle comptait sur les pouvoirs publics locaux et sur les citoyens pour l'informer des cas d'exploitation de navires à passagers sans certificat.

*Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. La publication de ce rapport a été autorisée le 7 juin 1995 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Zita Brunet et Hugh MacNeil.*

*Annexe A - Photographies*



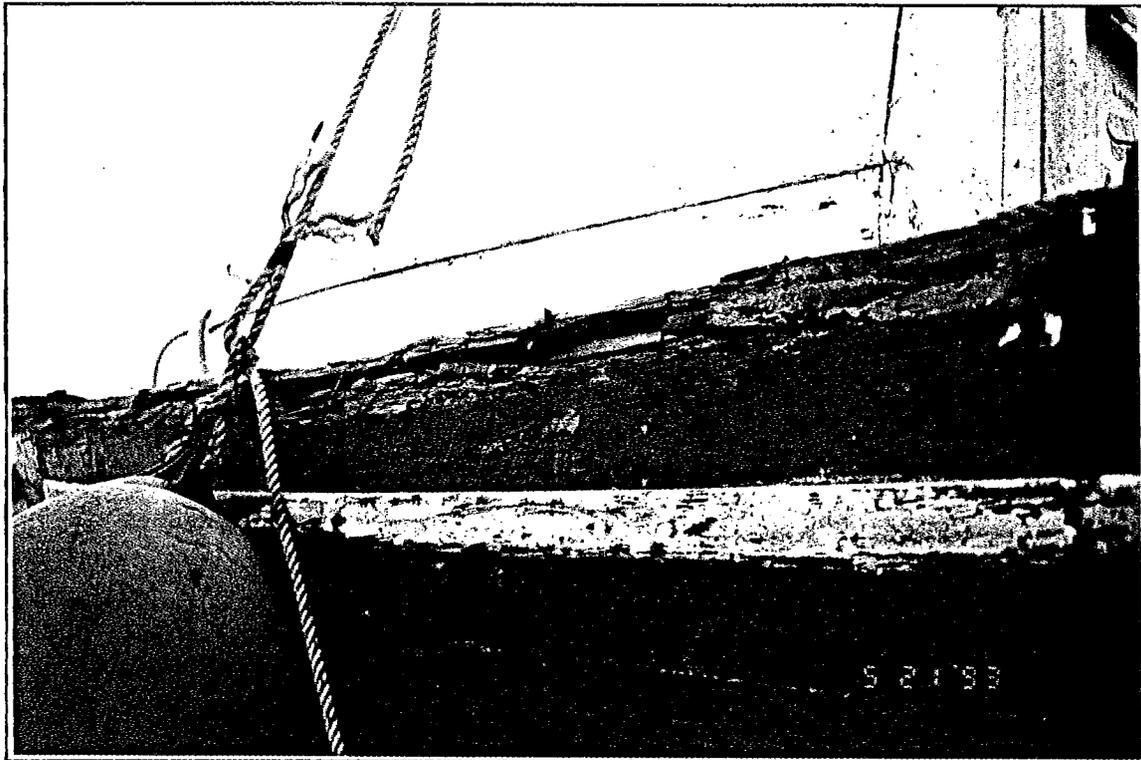
«SCOTIA SUE» dans le port de Halifax,  
le 18 mai 1993.



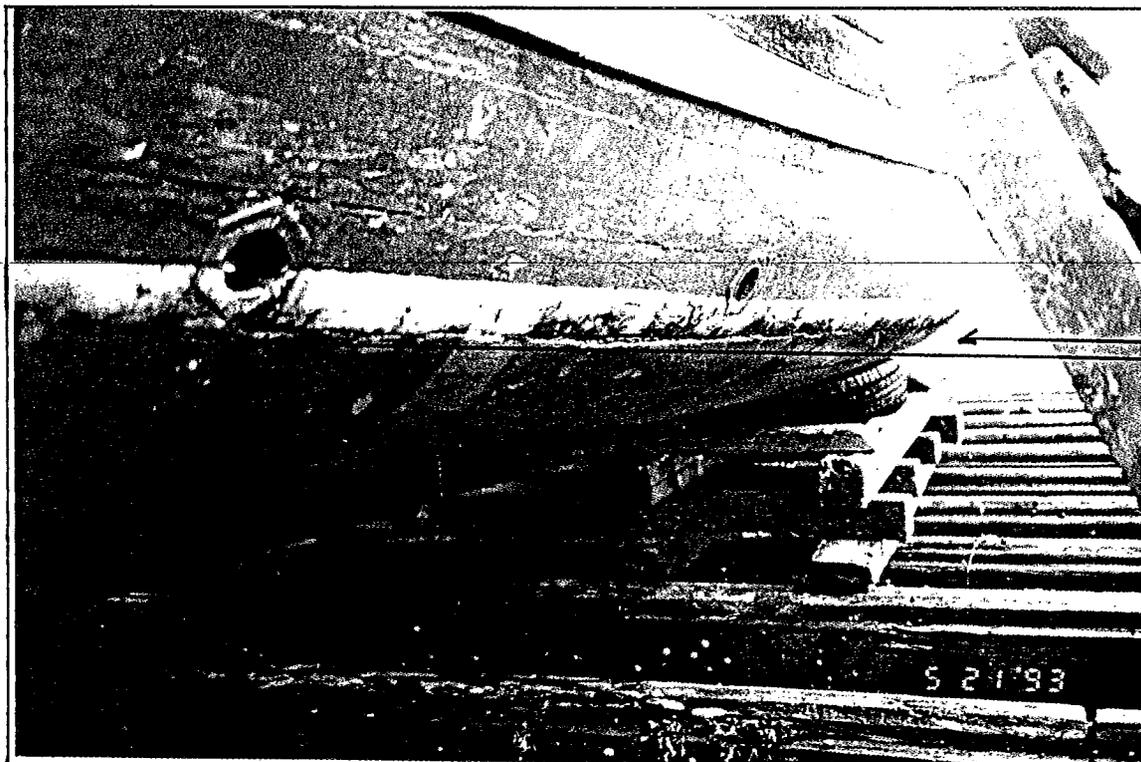
Opération de récupération dans le port  
de Halifax, le 18 mai 1993.



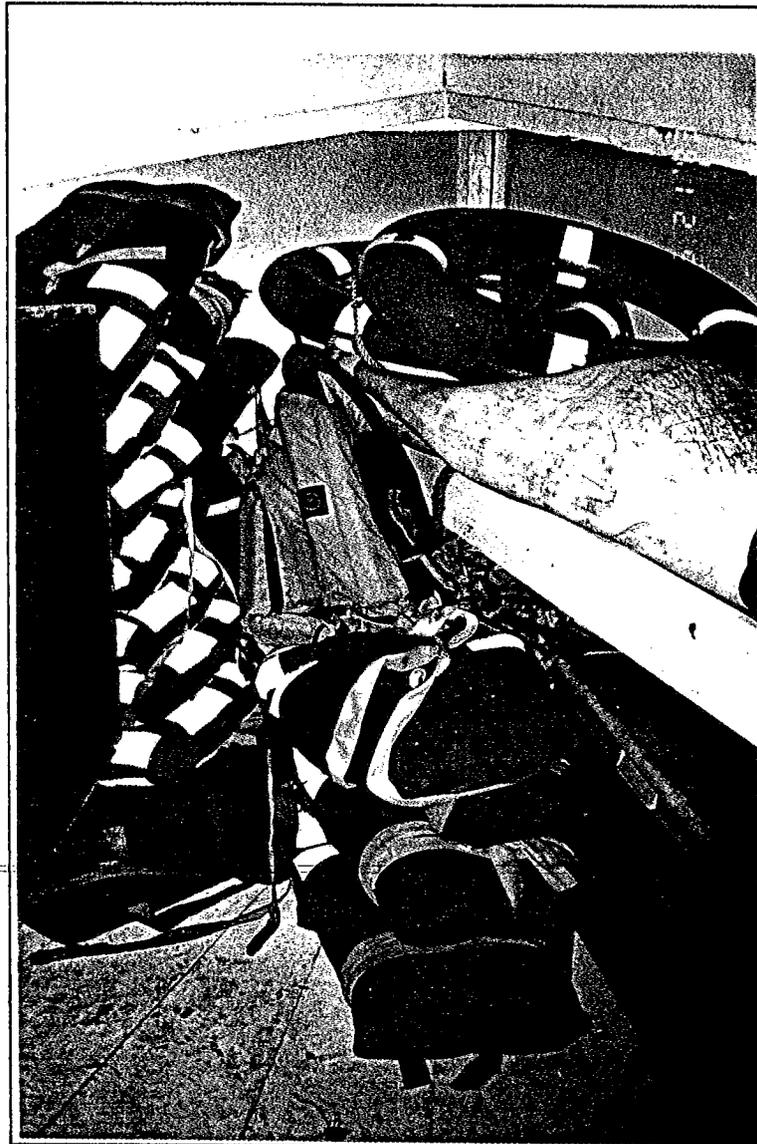
Avant endommagé par la pourriture.



Pont et carreau endommagés par la pourriture.



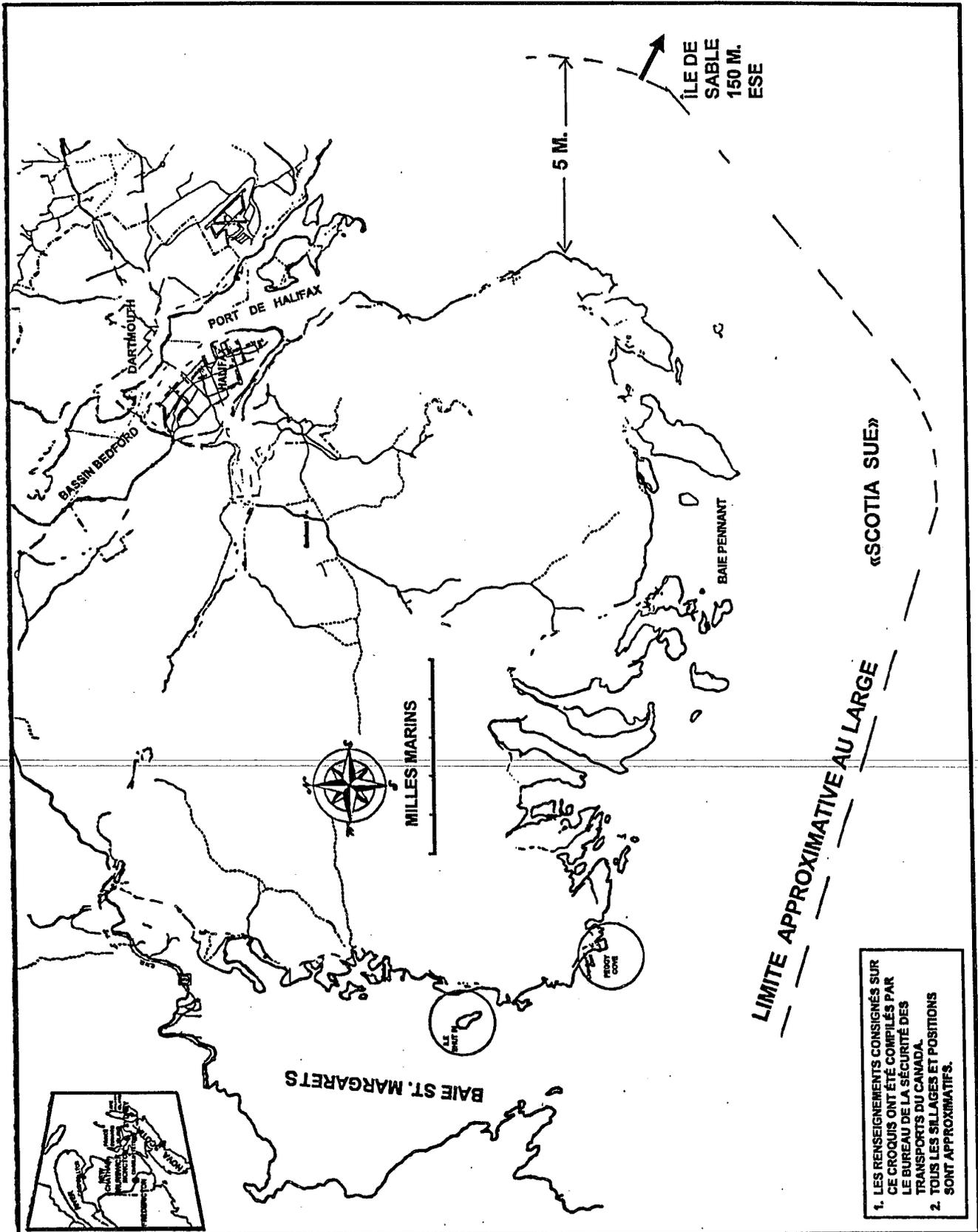
Espace  
laissé  
par le  
bordage  
disjoint.



Les gilets et les bouées de sauvetage ainsi que les coffres d'entreposage ont augmenté la réserve de flottabilité du navire.



Annexe B - Croquis du secteur de l'événement



1. LES RENSEIGNEMENTS CONSIGNÉS SUR CE CROQUIS ONT ÉTÉ COMPIÉS PAR LE BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA.
2. TOUTS LES SILLAGES ET POSITIONS SONT APPROXIMATIFS.



---

## Annexe C - Sigles et abréviations

BST	Bureau de la sécurité des transports du Canada
carreau	Virure du bordé placée au niveau du pont supérieur ou d'un pont de superstructure à l'aplomb d'un rouf pour renforcer la liaison.
dalots	Trous percés dans les ponts et qui laissent s'écouler dans un tuyau placé en dessous l'eau qui peut s'accumuler sur ces ponts (pluie, eau de mer, etc.).
GCC	Garde côtière canadienne
kW	kilowatt(s)
L/min	litre(s) à la minute
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>
m	mètre(s)
OMI	Organisation maritime internationale
PCNP	Programme de conformité des navires à passagers
réserve de flottabilité	En l'occurrence, le navire a pu rester partiellement à flot grâce aux gilets et bouées de sauvetage, etc. placés dans un espace fermé.
SI	système international (d'unités)
virure	File de bordages s'étendant sur toute la longueur d'un pont ou d'un bordé de carène.