



Recommandation M23-05 du BST

Surveillance réglementaire des procédures de sécurité écrites pour les bateaux de pêche

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports veille à ce que chaque inspection d'un bateau de pêche commerciale permette de vérifier si chaque procédure de sécurité écrite requise est mise à la disposition de l'équipage et que ce dernier en connaît le contenu.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	M20A0434
Date à laquelle la recommandation a été émise	22 mars 2023
Date de la dernière réponse	12 juin 2023
Date de la dernière évaluation	Août 2023
Évaluation de la dernière réponse	Intention satisfaisante
État du dossier	Actif

Les réponses présentées sont celles des intervenants du BST dans le cadre de communications écrites et sont reproduites intégralement. Le BST corrige sans indiquer les erreurs typographiques 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 15 décembre 2020, le bateau de pêche *Chief William Saulis* revenait de la pêche aux pétoncles quand le Centre conjoint de coordination de sauvetage de Halifax (Nouvelle-Écosse) a reçu un signal de sa radiobalise de localisation des sinistres (RLS), à 12 milles marins au nord-nord-est de Digby (Nouvelle-Écosse). Les activités de recherche et de sauvetage ont été lancées après qu'il s'est avéré impossible de joindre le navire par radio à très haute fréquence (VHF) ou par téléphone. Le corps d'un membre d'équipage a été retrouvé; au mois de décembre 2022, les 5 autres membres d'équipage étaient toujours portés disparus.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M20A0434 le 22 mars 2023.

Justification de la recommandation

L'enquête a permis de déterminer que le navire avait quitté la zone de pêche avec des pétoncles non écaillés sur le pont, et que les sabords de décharge étaient probablement recouverts soit mécaniquement, soit par des pétoncles, de sorte que l'eau provenant de la grosse mer de travers s'est également accumulée sur le pont. L'effet de carène liquide résultant du déplacement des pétoncles et de l'eau, combiné au mouvement de roulis provoqué par la forte mer de travers, a probablement fait chavirer et couler le navire.

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) exigent tous deux que le représentant autorisé (RA) d'un navire fournisse des procédures de sécurité écrites qui familiarisent les personnes à bord avec les diverses activités opérationnelles et d'urgence. Yarmouth Sea Products Limited (YSP), le RA du *Chief William Saulis*, avait fourni au *Chief William Saulis* et aux 24 autres navires de la flotte de YSP un manuel d'exploitation du navire. La plupart des procédures de sécurité contenues dans le manuel étaient fondées sur des modèles fournis par Transports Canada (TC). Cependant, ces modèles n'abordent pas toutes les procédures requises, et le manuel ne comprenait pas toutes les procédures exigées par la réglementation. En particulier, le manuel ne comportait aucune procédure écrite pour guider l'utilisation des sabords de décharge ou pour indiquer comment les pétoncles doivent être stockés sur le pont, lesquels constituent 2 éléments essentiels à la stabilité du *Chief William Saulis*. L'enquête a permis de déterminer que si les directives fournies par TC en ce qui concerne les procédures de sécurité écrites exigées par le Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche, y compris les modèles, ne couvrent que partiellement les exigences réglementaires relatives à des procédures de sécurité efficaces, il existe un risque que les organisations n'élaborent pas de procédures de sécurité écrites complètes.

Pour les bateaux de pêche comme le *Chief William Saulis*, le programme de certification de TC est le principal mécanisme de surveillance pour assurer le respect de la réglementation. Bien que des procédures de sécurité écrites soient exigées par la réglementation, TC n'exige pas qu'elles soient approuvées, ne vérifie pas leur contenu pendant les inspections et ne détermine pas si l'équipage connaît les procédures.

Les dossiers d'inspection de TC indiquent qu'entre juillet 2017 et décembre 2020, 84 inspections distinctes ont été effectuées sur les 25 navires exploités par YSP. Aucun des dossiers ne faisait état de lacunes relatives aux procédures de sécurité des navires. L'enquête a révélé que si le processus de certification des navires ne permet pas de relever les lacunes dans les procédures de sécurité et de fournir de la formation, il existe un risque que les capitaines, les propriétaires et les autres personnes qui assument le rôle de RA permettent à des navires de mener leurs activités sans pratiques de travail sécuritaires efficaces.

Les campagnes d'inspection concentrée (CIC) sont une forme de surveillance de TC qui est indépendante du programme régulier de certification. Dans le cadre de ces campagnes, TC se concentre sur un problème de sécurité précis à bord de navires canadiens. En 2021-2022, Transports Canada a mené une CIC sur les bateaux de pêche et plus particulièrement sur la conformité avec le RSBP, y compris les exigences réglementaires relatives aux procédures de

sécurité efficaces. La CIC a relevé des lacunes qui n'avaient pas été trouvées dans le cadre du programme de certification de TC et a émis des avis de défaut à 62 % des 101 navires inspectés. Les lacunes les plus nombreuses concernaient la sécurité du navire et de l'équipage : les navires présentaient des lacunes liées aux exercices et aux registres d'exercices (41 %), à l'exhaustivité et à l'accessibilité des procédures de sécurité (30 %), ainsi qu'à la connaissance des procédures de sécurité par l'équipage (28 %).

La surveillance exercée par TC n'est pas toujours efficace, et donc la surveillance réglementaire demeure un enjeu de la Liste de surveillance 2022 du BST.

Sans une surveillance exercée par TC pour vérifier si les procédures écrites exigées par la réglementation à bord des bateaux de pêche ont été élaborées et si les membres d'équipage en connaissent le contenu, il y a un risque que les opérations de pêche se poursuivent sans les directives essentielles à la sécurité de l'équipage et du navire. C'est pourquoi le Bureau recommande que

le ministère des Transports veille à ce que chaque inspection d'un bateau de pêche commerciale permette de vérifier si chaque procédure de sécurité écrite requise est mise à la disposition de l'équipage et que ce dernier en connaît le contenu.

Recommandation M23-05 du BST

Réponses et évaluations antérieures

S.O.

Réponse et évaluation les plus récentes

Juin 2023 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec la recommandation sur la sécurité M23-05. La connaissance des procédures de sécurité écrites est un élément clé de la sécurité à bord des navires de pêche commerciale. Elle aide aussi à s'assurer que tous les membres d'équipage connaissent et maîtrisent les mesures décrivant la façon d'exploiter le navire de façon sécuritaire et d'intervenir en cas d'incident de sécurité à bord.

En juillet 2017, le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) de TC est entré en vigueur. Ce règlement exige que les propriétaires et les exploitants de petits navires de pêche – ceux qui ne dépassent pas 24,4 mètres de longueur et 150 tonneaux de jauge brute – élaborent des procédures de sécurité écrites liées notamment à la sécurité incendie; à la protection contre la machinerie; au sauvetage et à l'évacuation; ainsi qu'aux mesures visant à maintenir le navire étanche à l'eau et aux intempéries. Le RSBP exige également que l'équipage suive une formation à ces procédures afin qu'il soit apte à les appliquer au besoin.

Les inspections des navires de pêche effectuées par TC permettent de vérifier si les procédures de sécurité sont en place à bord du navire et si elles correspondent bien aux opérations du navire. À l'avenir, TC mettra à jour et améliorera ses procédures d'inspection de manière à

exiger que les inspecteurs confirment que ces procédures sont disponibles, visibles et accessibles, en fonction des besoins de l'équipage, à la fois avant et pendant un voyage. Les inspecteurs confirmeront également que le propriétaire du navire a pris des mesures pour s'assurer que l'équipage est non seulement conscient de l'existence de ces procédures, mais qu'il connaît aussi leur contenu. Au cours du processus d'inspection, les inspecteurs de TC discuteront du contenu des procédures de sécurité requises avec les membres d'équipage disponibles afin de confirmer qu'ils connaissent leur emplacement à bord du navire et qu'ils connaissent suffisamment bien leur contenu pour les exécuter de manière efficiente en cas d'incident de sécurité. Les inspecteurs devront également s'assurer que les principales mesures de sécurité sont visibles et accessibles par l'équipage à bord du navire, de sorte que les membres d'équipage puissent facilement se familiariser avec elles et être ainsi prêts à intervenir en cas d'urgence.

Les procédures d'inspection mises à jour permettront aussi d'améliorer les processus de vérification des registres d'exercices du propriétaire du navire afin de confirmer que les exercices organisés à bord sont expressément conformes aux procédures de sécurité du navire, et de s'assurer que l'équipage est à tout moment apte à appliquer ces procédures, comme l'exige le RSBP. La confirmation que l'équipage connaît le contenu des procédures de sécurité du navire et que des exercices ont été organisés pour s'assurer que l'équipage s'est familiarisé avec l'exécution de ces procédures devra être obtenue pour qu'un navire réussisse son inspection. En outre, TC mettra à jour les instructions de travail de ses inspecteurs pour exiger que ces derniers confirment que la familiarisation de l'équipage avec les procédures de sécurité a été vérifiée au cours de leurs inspections à bord des navires de pêche, de sorte que cette confirmation puisse être incluse dans les dossiers d'inspection officiels des navires.

Transports Canada continuera également à renforcer la sécurité à bord des navires de pêche par l'intermédiaire d'initiatives réglementaires en cours, en faisant principalement progresser un processus en trois phases visant à mettre à jour les règlements régissant la sécurité des navires de pêche. La deuxième phase de ces travaux, où seront mises à jour les exigences en matière de conception et de construction des petits navires de pêche, est en cours. Une fois cette phase achevée, les travaux se concentreront sur la dernière phase, qui consistera à mettre à jour les exigences applicables aux grands navires de pêche – d'une longueur supérieure à 24,4 mètres – pour les harmoniser avec les normes internationales.

TC reste déterminé à sensibiliser les pêcheurs, les propriétaires de navire et les représentants de l'industrie aux avantages de l'adoption d'une culture de sécurité à bord des navires de pêche. Un Comité national mixte sur la sécurité en mer composé de TC, de Pêches et Océans Canada et de la Garde côtière canadienne, établi en 2019, continuera de faire office de tribune de collaboration entre les ministères sur des initiatives conjointes visant à améliorer la sécurité des pêcheurs canadiens et à promouvoir une culture de sécurité dans l'ensemble de l'industrie. La sécurité est une responsabilité partagée, et il est important que tous les secteurs de l'industrie de la pêche continuent de travailler de concert avec le gouvernement pour contribuer à l'instauration et à l'amélioration d'une culture de sécurité.

À la suite d'une demande de précisions du BST le 4 juillet 2023, TC a fourni les renseignements suivants :

Engagement de TC	Calendrier proposé
Instructions de travail relatives à la vérification des procédures de sécurité, à la consignation des résultats, à l'application de la loi et au suivi.	À élaborer et mettre en œuvre. Calendrier provisoire <ul style="list-style-type: none"> • Été 2023 : Élaboration de documents d'orientation • Automne 2023 : Mise en œuvre de l'essai • Hiver 2023 : Révision des résultats de l'essai • Été 2024 : Mise en œuvre complète
Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche (phase II)	L'élaboration du règlement est en cours. Calendrier provisoire <ul style="list-style-type: none"> • Automne 2024 : Publication préalable dans la Partie I de la <i>Gazette du Canada</i>.
Collaboration avec le ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière canadienne pour accroître la sensibilisation à la sécurité	On travaille actuellement à établir de nouvelles initiatives et à faire progresser celles qui existent déjà. À ce jour, les travaux ont notamment permis de faire progresser une initiative conjointe destinée à harmoniser la base de données des licences de pêche de Pêches et Océans Canada avec le registre des navires de Transports Canada. L'objectif est de présenter un portrait à jour et précis de la situation de la flotte canadienne de petits navires de pêche, ce qui facilitera les activités ciblées de surveillance et de sensibilisation.

Août 2023 : évaluation de la réponse par le BST (intention satisfaisante)

Transports Canada (TC) est d'accord avec cette recommandation. Il a décrit diverses initiatives qu'il entreprendrait pour y donner suite. Le Ministère a indiqué qu'il mettrait à jour et améliorerait ses procédures d'inspection afin de s'assurer que les procédures de sécurité sont disponibles et accessibles pour l'équipage. Les inspecteurs discuteront également du contenu des procédures de sécurité requises avec l'équipage afin de confirmer que ce dernier en connaît suffisamment bien le contenu pour appliquer ces procédures pendant l'exploitation. Les procédures d'inspection à jour, dont la mise en œuvre complète est prévue à l'été 2024, viendront également améliorer le processus de vérification de la consignation des exercices en vue de confirmer qu'ils tiennent compte des procédures de sécurité et que l'équipage est apte à exécuter ces procédures. Ces renseignements seront consignés dans les registres officiels d'inspection du navire.

Le Bureau est encouragé par l'intention du Ministère de mettre à jour ses procédures d'inspection afin de s'assurer que les renseignements essentiels en matière de sécurité sont mis à la disposition des membres d'équipage et que ces derniers les connaissent. Une fois que les procédures d'inspection auront été mises à jour et que les inspecteurs de TC se seront assurés que les procédures de sécurité sont à la disposition de l'équipage et que celui-ci les connaît, les lacunes de sécurité liées aux navires de pêche seront considérablement réduites.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse de TC à la recommandation M23-05 dénote une **intention satisfaisante**.

État du dossier

Le BST surveillera les mesures prises par Transports Canada.

Le présent dossier est **actif**.