



## RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION M03-07 DU BST

### Promotion des pratiques prudentes à bord des petits bateaux de pêche

#### Contexte

Vers 7 h, heure avancée du Pacifique, le 13 août 2002, le petit bateau de pêche *Cap Rouge II*, après avoir pris à son bord deux enfants, se dirigeait vers le bras nord du fleuve Fraser. Le bateau transportait du poisson, dont la quantité correspondait à environ la moitié de sa capacité.

Alors que le bateau se trouvait à environ quatre milles de Sand Heads, le second capitaine d'un voilier a remarqué que le *Cap Rouge II* avait une forte assiette sur l'arrière et que des paquets de mer inondaient son pont principal. À bord du *Cap Rouge II*, un des membres d'équipage a réveillé le capitaine pour l'informer que le senneur avait une gîte sur tribord. Tandis que le capitaine essayait de corriger la gîte, le bateau s'est soudainement incliné sur tribord. Le capitaine est sorti du bateau avec l'intention de monter sur le youyou de senne et de le détacher pour qu'il puisse servir d'embarcation de secours pour ceux qui se trouvaient à bord du bateau. Le capitaine est monté à bord du youyou de senne et, alors qu'il tentait de le détacher, le *Cap Rouge II* a chaviré. Seulement un autre membre d'équipage a réussi à sortir du bateau.

Le Bureau a terminé son enquête. Le rapport d'enquête M02W0147 a été publié le 20 novembre 2003.

#### Recommandation du BST M03-07 (novembre 2003)

Un grand nombre de pêcheurs ignorent les pratiques du bord qui peuvent avoir un effet néfaste sur la stabilité du navire et ignorent que ces risques peuvent avoir des conséquences irréversibles. Le chavirement du *Cap Rouge II* est le résultat d'une telle augmentation du risque par suite d'une réduction de la stabilité attribuable au poids de l'équipement ajouté, à la détérioration des joints d'étanchéité sur la cambuse et les panneaux d'écotille et à l'exploitation avec le pont inondé.

Depuis 1993, 493 bateaux de pêche canadiens ont été perdus et 76 pêcheurs ont péri. Dans un grand nombre de ces événements, des pratiques imprudentes qui ont compromis l'étanchéité et la stabilité du navire ont été des facteurs contributifs. Ces événements sont typiques des situations où le niveau de risque présent dans les opérations de pêche augmente graduellement avec le temps.

En général, les gens ont tendance à sous-estimer les risques. Pour évaluer le niveau de risque d'une activité, il faut être sensibilisé à la gravité et à la probabilité des conséquences négatives associées à cette activité. Malheureusement, les efforts actuels de promotion des pratiques de

sécurité dans l'industrie de la pêche, par l'entremise de programmes d'éducation et de sensibilisation, ont eu un succès limité.

La meilleure façon d'augmenter la motivation d'une personne à adopter des pratiques prudentes consiste à prévoir un effort concerté visant à modifier le comportement en même temps qu'un programme de sensibilisation des pêcheurs à l'égard des risques associés à leurs activités. Ainsi, la justification de l'adoption de pratiques prudentes cessera d'en être une imposée de l'extérieur pour en devenir une découlant d'une conviction personnelle. Par conséquent, étant donné qu'il existe le besoin d'amorcer une modification des attitudes parmi les pêcheurs, comme le souligne le présent événement, le Bureau a recommandé que :

le ministère des Transports, en collaboration avec le milieu de la pêche, entreprenne de réduire les pratiques imprudentes par l'entremise d'un code de pratiques exemplaires à l'intention des petits bateaux de pêche, qui traitera notamment du chargement et de la stabilité, et que l'adoption d'un tel code soit appuyée par l'entremise de programmes d'éducation et de sensibilisation.

#### **Recommandation M03-07 du BST**

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (février 2004)**

La Sécurité maritime de Transports Canada (TC) continue de s'employer à réduire les pratiques dangereuses dans le milieu de la pêche. TC et les intervenants mènent activement des activités d'éducation et de sensibilisation sur les dangers associés aux petits bateaux de pêche.

Certaines des mesures que le Ministère a prises sont décrites ci-après :

En collaboration avec des groupes de l'industrie, notamment le Conseil canadien des pêcheurs professionnels (CCPP), TC a élaboré de nouvelles exigences de formation obligatoire en matière de sécurité pour tous les exploitants et les équipages de bateaux de pêche et autres petits bâtiments commerciaux. Ces cours, intitulés Fonctions d'urgence en mer (FUM), ont été conçus spécialement pour les pêcheurs professionnels et les exploitants de petits bâtiments commerciaux qui étaient auparavant exemptés de formation obligatoire. Des informations sur les cours de FUM sont jointes en annexe.

Par ailleurs, TC a consulté le ministère des Pêches et des Océans (MPO), la Garde côtière canadienne, Recherche et sauvetage, le CCPP, des instituts provinciaux de formation et des établissements d'enseignement relativement à de l'information ou des programmes ayant trait à l'instauration d'une culture de sécurité pour les bateaux de pêche.

Le CCPP, un conseil sectoriel national de l'industrie qui représente environ 70 % de l'industrie de la pêche au Canada, planifie et instaure des programmes de formation et d'adaptation pour l'industrie de la pêche professionnelle. Le CCPP a depuis peu entrepris une étude sur la santé et la sécurité dans l'industrie de la pêche, qui devrait être terminée au printemps 2004. Le CCPP et TC se serviront conjointement des résultats afin de réduire les pratiques dangereuses.

TC a créé un site Web consacré à la sécurité des bateaux de pêche<sup>1</sup> dans le cadre du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche, qui relève du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) et de TC. Les utilisateurs peuvent y trouver de l'information sur les

<sup>1</sup> <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-bateaux-de-peche-petit-menu-292.htm>

modifications réglementaires, les normes et les documents de référence concernant les petits bâtiments commerciaux et les petits bateaux de pêche. On trouvera le site à l'adresse suivante.

Pour informer l'industrie de la pêche au sujet des initiatives entreprises par TC, on a distribué plusieurs publications :

- Après consultation de la base de données du MPO sur les permis de pêche, TC a conçu et distribué le document *Petits bateaux de pêche – Manuel de sécurité* à plus de 20 000 propriétaires de bateaux de pêche munis d'un permis, et a envoyé 3 000 exemplaires du document à des propriétaires de flottes de bateaux de pêche. Des exemplaires ont été remis à des instituts de formation et aux bureaux régionaux de TC. Un exemplaire du manuel figure sur le site Web de TC.
- TC a également conçu et distribué un document intitulé *Nous allons à la pêche aux participants* à des pêcheurs professionnels de partout au pays qui sont propriétaires d'un bateau de pêche muni d'un permis délivré par le MPO. Un exemplaire est annexé à titre indicatif.
- TC et le MPO ont produit une brochure intitulée *Alerte, détection et intervention*, laquelle traite des incidents de recherche et sauvetage en mer. Cette brochure a été distribuée en décembre à plus de 20 000 titulaires de permis de pêche commerciale. On poursuit la distribution pour les propriétaires de bateaux munis d'un permis délivré par une administration provinciale. Un exemplaire est annexé à titre indicatif.

En partenariat avec le MPO, TC discute avec des intervenants de l'amélioration des communications entre le gouvernement et les pêcheurs professionnels, et notamment de la possibilité d'envoyer par la poste des documents de sécurité, p. ex. les bulletins de la sécurité des navires et d'autres documents, aux pêcheurs professionnels du pays dont les bateaux de pêche sont munis d'un permis délivré par le MPO.

TC a pris plusieurs mesures pour accroître la sensibilisation à la sécurité des petits bateaux de pêche et à la culture de sécurité sous-jacente. Avec l'entrée en vigueur du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, prévue en 2006, on aura ainsi, dans le milieu de la pêche, une connaissance et une compréhension accrues à ce chapitre.

### **Évaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (juin 2004)**

Dans sa réponse, TC a mis en évidence un certain nombre d'initiatives que le Ministère a prises pour améliorer la sécurité dans le milieu de la pêche, notamment : nouvelles exigences relatives à la formation obligatoire en matière de sécurité, formation conçue spécialement pour les pêcheurs professionnels qui n'étaient pas tenus auparavant de suivre de formation obligatoire; consultations avec des instituts de formation et des établissements d'enseignement au sujet d'information et de programmes sur la culture de sécurité pour les bateaux de pêche; création d'un site Web spécifique à la sécurité des bateaux de pêche; diffusion de plusieurs publications (*Petits bateaux de pêche – Manuel de sécurité*, *Nous allons à la pêche aux participants* et *Alerte, détection et intervention*). On a fait référence à l'étude du Conseil canadien des pêcheurs professionnels, relative à la santé et la sécurité dans le milieu de la pêche. TC utilisera les résultats de cette étude pour réduire les pratiques dangereuses; toutefois, l'étude n'a pas encore été commencée.

Dans sa réponse, TC indique aussi qu'en partenariat avec le MPO, le Ministère discute avec les intervenants afin d'améliorer l'efficacité des moyens de communication entre le gouvernement

et les pêcheurs professionnels. TC a également noté qu'il prévoyait que le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche entrerait en vigueur en 2006.

Dans la réponse, rien n'indique qu'une initiative a été prise pour élaborer un « code de pratiques exemplaires » pour les petits bateaux de pêche.

La réponse de TC constitue une répétition des efforts précédents visant à promouvoir l'adoption de pratiques exemplaires dans l'industrie de la pêche, pratiques dont le succès a été limité. En outre, étant donné le manque de mesures spécifiques visant l'élaboration d'un « code de pratiques exemplaires pour l'industrie de la pêche », il est peu vraisemblable qu'un changement d'attitude ou de comportement chez les pêcheurs, quant à l'adoption de pratiques exemplaires, permette de réduire considérablement ou d'éliminer les pratiques dangereuses à bord des petits bateaux de pêche.

Pour ces raisons, le personnel estime par conséquent qu'une **attention non satisfaisante** a été accordée à la lacune.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (décembre 2005)**

Aucun changement important visant à pallier la lacune de sécurité n'a été noté depuis la dernière évaluation.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (novembre 2006)**

Dans sa mise à jour de novembre 2006, TC a indiqué que TC et le MPO avaient signé un protocole d'entente entre les deux ministères. Ce protocole d'entente doit servir de cadre de collaboration entre le MPO et TC relativement à la promotion de la sécurité des pêcheurs en mer.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (novembre 2006)**

Le protocole d'entente entre TC et le MPO vise à promouvoir la sécurité en mer des pêcheurs commerciaux et des titulaires de permis du MPO. Plus précisément, les ministères travailleront en collaboration sur des questions comme : les modifications aux bateaux de pêche et les règles de remplacement; le partage des données; la professionnalisation des pêcheurs; les répercussions des plans de gestion des pêches sur la sécurité. Le protocole d'entente fournit un mécanisme efficace de coordination de l'élaboration d'un certain nombre de stratégies visant à promouvoir la sécurité dans l'industrie de la pêche. Les mesures prises permettront de réduire considérablement les risques liés à certains aspects de l'industrie qui nuisent à la sécurité. Toutefois, jusqu'à ce qu'il y ait un changement d'attitude et de comportement, et que les pêcheurs acceptent d'adopter des pratiques sûres, il demeure peu vraisemblable que les pratiques dangereuses dans l'industrie soient réduites considérablement ou éliminées.

Par conséquent, le Bureau estime qu'une **attention en partie satisfaisante** a été accordée à la lacune.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (juin 2008)**

Dans sa mise à jour de juin 2008, TC a indiqué que l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* mettait l'accent sur la responsabilité du propriétaire et du capitaine du bateau (représentant autorisé) pour ce qui est de la sécurité.

Les travaux sur le règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche se poursuivent.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (septembre 2008)**

Le Bureau constate l'accent mis sur la responsabilité des propriétaires et des capitaines de bateaux pour la sécurité ainsi que la mise à jour de TC de novembre 2006. Le protocole d'entente entre TC et le MPO vise à promouvoir la sécurité en mer des pêcheurs commerciaux et des titulaires de permis du MPO. Plus précisément, les ministères travailleront en collaboration sur des questions comme : les modifications faites aux bateaux de pêche et les règles de remplacement; le partage des données; la professionnalisation des pêcheurs; les répercussions des plans de gestion des pêches sur la sécurité. Le protocole d'entente fournit un mécanisme efficace de coordination de l'élaboration d'un certain nombre de stratégies visant à promouvoir la sécurité dans l'industrie de la pêche. Les mesures prises permettront de réduire considérablement les risques liés à certains aspects de l'industrie qui nuisent à la sécurité. Par contre, rien n'indique qu'une initiative a été prise pour élaborer un « code de pratiques exemplaires » pour les petits bateaux de pêche. Jusqu'à ce qu'il y ait un changement d'attitude et de comportement, et que les pêcheurs acceptent d'adopter des pratiques sûres, il est encore peu vraisemblable que les pratiques dangereuses dans l'industrie soient réduites considérablement ou éliminées. Les données de suivi indiquent que le règlement fera l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I à l'automne 2009 ou au cours de l'hiver 2009-2010.

Par conséquent, le Bureau estime toujours qu'une **attention en partie satisfaisante** a été accordée à la lacune.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (mars 2010)**

Dans sa mise à jour de mars 2010, TC a indiqué que l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* mettait l'accent sur la responsabilité du propriétaire et du capitaine du bateau (représentant autorisé) pour ce qui est de la sécurité. Les travaux sur le règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche se poursuivent. Le nouveau règlement proposé relatif à la sécurité des bateaux de pêche doit faire l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I au cours du quatrième trimestre de 2011.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (mars 2010)**

Le Bureau constate l'accent mis sur la responsabilité des propriétaires et des capitaines de bateaux pour la sécurité ainsi que la mise à jour de TC de novembre 2006. Le protocole d'entente entre TC et le MPO vise à promouvoir la sécurité en mer des pêcheurs commerciaux et des titulaires de permis du MPO, et les ministères travaillent en collaboration à faire la promotion de la sécurité dans l'industrie de la pêche. Les mesures prises permettront de réduire considérablement les risques liés à certains aspects de l'industrie qui nuisent à la sécurité. Par

contre, rien n'indique qu'une initiative a été prise pour élaborer un « code de pratiques exemplaires » pour les petits bateaux de pêche. Jusqu'à ce qu'il y ait un changement d'attitude et de comportement, et que les pêcheurs acceptent d'adopter des pratiques sécuritaires, il est encore peu vraisemblable que les pratiques dangereuses dans l'industrie soient réduites considérablement ou éliminées. Le nouveau règlement proposé relatif à la sécurité des bateaux de pêche doit faire l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I au cours du quatrième trimestre de 2011.

Par conséquent, le Bureau estime toujours qu'une **attention en partie satisfaisante** a été accordée à la lacune.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (décembre 2010)**

Dans sa mise à jour de décembre 2010, TC a indiqué que l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* mettait l'accent sur la responsabilité du propriétaire et du capitaine du bateau (représentant autorisé) pour ce qui est de la sécurité. Les travaux sur le règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche se poursuivent aussi. On prévoit que le règlement fera l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada*, Partie I au cours du deuxième trimestre de 2012.

TC a entrepris des consultations préalables à l'élaboration d'un règlement sur la gestion de la sécurité. Pour la gestion de la sécurité à bord des navires canadiens, on propose une approche en 3 volets qui tient compte de la taille, du type et/ou du nombre de passagers des navires. Dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité, les propriétaires/représentants autorisés doivent élaborer des procédures pour veiller à ce que l'équipage des navires soit préparé adéquatement. Le volet 3 de ce programme exige que les bateaux de pêche, quelle que soit leur longueur, aient à leur bord un guide relatif à la sécurité des opérations.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (mars 2011)**

Le Bureau constate l'accent mis sur la responsabilité des propriétaires et des capitaines de bateaux pour ce qui est de la sécurité. Le protocole d'entente entre TC et le MPO vise à promouvoir la sécurité en mer des pêcheurs commerciaux et des titulaires de permis du MPO, et les ministères travaillent en collaboration à faire la promotion de la sécurité dans l'industrie de la pêche. La présence à bord des navires d'un guide de sécurité des opérations, conformément à l'instauration d'un règlement sur la gestion de la sécurité à bord des bateaux de pêche, peut tenir lieu de « code de pratiques exemplaires » et contribuer à une diminution des pratiques peu sécuritaires et à une diminution importante des risques.

Par conséquent, le Bureau estime maintenant que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (décembre 2011)**

Dans sa mise à jour de décembre 2011, TC a réitéré que la *Loi sur la marine marchande* de 2001 mettait davantage l'accent sur la responsabilité du propriétaire du bateau, du capitaine et du représentant autorisé pour ce qui est de la sécurité. Le travail se poursuit également sur le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, qui devrait être publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* durant le 2<sup>e</sup> trimestre de 2013.

De concert avec l'industrie de la pêche, TC s'est efforcé de réduire la présence de pratiques non sécuritaires sur les petits bateaux de pêche par le biais de lois et de règlements, ainsi que de programmes de sensibilisation et d'éducation. TC s'affaire à élaborer le PCPB-P pour les petits bateaux de pêche afin d'accroître la sensibilisation et d'améliorer la conformité.

Des instructions élémentaires sur la sécurité au travail sont fournies dans le document *Petits bateaux de pêche – Manuel de sécurité* (TP 10038), qui a été distribué à tous les titulaires de permis de bateaux de pêche en 2003.

TC a commencé des consultations afin d'élaborer une réglementation sur la gestion de la sécurité, dont la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* est prévue pour le 4<sup>e</sup> trimestre de 2014. Dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité, les propriétaires et les exploitants de bateaux de pêche élaboreront des procédures pour faire en sorte que l'entreprise et l'équipage des navires sont en mesure de relever et évaluer les risques, et qu'ils sont bien préparés pour les situations courantes comme pour les urgences.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (mars 2012)**

Il y a plus de huit ans, le BST avait recommandé à TC de collaborer avec l'industrie de la pêche pour réduire la présence de pratiques non sécuritaires. Ensemble, TC et l'industrie de la pêche peuvent améliorer la sensibilisation à la sécurité. Les retards dans la mise en œuvre de ces modifications réglementaires continuent de faire courir des risques aux pêcheurs, aux navires et à l'environnement.

Grâce à la participation de tous les acteurs, des progrès sont accomplis afin que l'industrie mette davantage l'accent sur la sécurité. Au fur et à mesure où les industries de la pêche régionales développent leur propre capacité de gouvernance, une culture axée sur la sécurité verra le jour grâce à la promotion de pratiques de travail sécuritaires et de pratiques exemplaires.

Malgré des avis antérieurs sur le fait que la réglementation sur la gestion de la sécurité serait publiée en 2014, l'état d'avancement des modifications proposées est inconnu. Si Transports Canada décide d'exiger que les navires commerciaux canadiens de moins de 24 m ou transportant moins de 50 passagers soient dotés d'un système de gestion de la sécurité (SGS), cela pourra éliminer le risque relevé dans la recommandation du Bureau.

Une fois qu'elles auront été pleinement mises en œuvre, les mesures prévues contribueront au développement d'une culture de la sécurité.

Par conséquent, le BST estime que la réponse continue de dénoter une **intention satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (décembre 2012)**

Transports Canada, en collaboration avec le milieu de la pêche, a entrepris de réduire les pratiques imprudentes à bord des petits bateaux de pêche (notamment le chargement et la stabilité) en adoptant une loi et les règlements ainsi que par l'entremise de programmes d'éducation et de sensibilisation. Par exemple, la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a soutenu le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage du programme de FishSAFE (Colombie-Britannique) en 2011. La SMTC prépare le PCPB P pour les petits bateaux de pêche afin d'accroître la sensibilisation et d'informer ces communautés de

la portée des exigences réglementaires. Voir aussi les mesures qui ont été prises dans la foulée de la recommandation M 94-33.

L'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* mettait l'accent sur la responsabilité du propriétaire et du capitaine du bateau (représentant autorisé) pour ce qui est de la sécurité.

Avec l'adoption du *Règlement sur le personnel maritime*, le 1<sup>er</sup> juillet 2007, TC a lancé :

- i) pour les exploitants de petits bateaux de pêche : un cours de formation sur les compétences des conducteurs de petits bâtiments qui donne des règles de base sur la stabilité;
- ii) pour les capitaines : un brevet de capacité de quatrième classe « Stabilité et construction des navires »; et
- iii) en vertu d'une politique publiée en avril 2010 : un nouveau certificat de compétence obligatoire pour les officiers de pont de quart. La formation pour l'obtention de ce certificat comprend un volet sur la stabilité.

En 1989, Transports Canada (alors la Garde côtière canadienne) a publié le document Petits bateaux de pêche – Manuel de sécurité (TP 10038). Cette publication a été mise à jour en 2003 et distribuée à tous les titulaires de permis de bateaux la même année. Après l'entrée en vigueur du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, Transports Canada préparera le PCPB P et procédera à la mise à jour du document TP10038 en utilisant comme modèle le *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* (TP 14070).

Le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé devrait être l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au cours du 1<sup>er</sup> trimestre de 2014. Ce règlement comprendra des exigences opérationnelles portant sur l'entretien des bateaux, le chargement sécuritaire des bateaux ainsi que les mesures d'urgence. Les règlements exigeront aussi un repère de chargement maximal et stipuleront qu'un avis de stabilité devra être affiché à bord. L'interprétation des exigences réglementaires et des mesures à prendre pour assurer le respect des règles seront fournies dans des lignes directrices associées aux règlements, si nécessaire.

Transports Canada continue d'appuyer les organisations et les programmes menés par l'industrie qui sensibilisent les pêcheurs aux bonnes pratiques, leur donne la formation nécessaire et les aide à créer des programmes de sécurité particuliers pour leurs bateaux. Cet appui est souvent indirect, par exemple par l'entremise d'une tribune pour discuter des problèmes communs (réunions nationale et régionales du CCMC). Un appui direct est toutefois parfois de mise, notamment dans le cas du programme FishSAFE qui a reçu un financement de cinq ans pour la création d'un programme de formation et d'un projet pilote sur la stabilité des navires en vertu du protocole d'entente avec la Commission des accidents du travail de la Colombie-Britannique. Transports Canada souligne une initiative qui a été annoncée par le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador qui vise à créer une association pour la sécurité des pêcheurs.

Des directives générales sur la sécurité au travail sont fournies dans le document Petits bateaux de pêche : Manuel de sécurité qui a été distribué à tous les titulaires de permis pour des petits bateaux de pêche. D'autres lignes directrices sur la stabilité et le chargement sont fournies par la Société des architectes et des ingénieurs navals dans son document « Guide sur la stabilité des



bateaux de pêche » ainsi que dans les « Pratiques de sécurité pour la stabilité des petits bateaux de pêche) – document technique n° 517 en matière de pêche et d’aquaculture » de la Food and Agriculture Organization des Nations Unies, qui sont sur le site Web de la Sécurité maritime (dans la section des liens).

Le Conseil canadien des pêcheurs professionnels offre une trousse de formation à distance pour préparer les capitaines à la certification de la quatrième classe et qui comprend un module sur la stabilité. Le Conseil travaille en outre à la création d’un simulateur de stabilité, fondé sur les principes des jeux vidéo, qui facilitera l’apprentissage des utilisateurs et leur permettra de voir les principes de stabilité utilisés dans le cadre de la simulation.

La nouvelle approche du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche sera appuyée par des outils qui faciliteront la mise en œuvre et la communication des exigences réglementaires. Transports Canada entend continuer à encourager tous les exploitants de navires commerciaux à adopter des systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (mars 2013)**

Les risques de pratiques non sécuritaires sur les petits bateaux de pêche seront réduits par des lois et des règlements, ainsi que des programmes de sensibilisation et d’éducation une fois qu’un code des meilleures pratiques à bord des petits bateaux de pêche sera adopté par l’industrie de la pêche canadienne et que le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé sera publié, adopté et appliqué.

Par conséquent, le Bureau estime maintenant que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (novembre 2013)**

Transports Canada, en collaboration avec le milieu de la pêche, a entrepris de réduire les pratiques imprudentes à bord des petits bateaux de pêche (notamment le chargement et la stabilité) en adoptant une loi et les règlements ainsi que par l’entremise de programmes d’éducation et de sensibilisation. Par exemple, la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a soutenu le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage du programme FishSAFE (Colombie-Britannique) en 2011. La SMTC prépare le PCPB P pour les petits bateaux de pêche afin d’accroître la sensibilisation et d’informer ces communautés de la portée des exigences réglementaires. Se reporter aussi aux mesures prises dans la foulée de la recommandation M94-33.

L’entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* mettait l’accent sur la responsabilité du propriétaire et du capitaine du bateau (représentant autorisé) pour ce qui est de la sécurité.

Avec l’adoption du *Règlement sur le personnel maritime*, le 1<sup>er</sup> juillet 2007, TC a lancé :

- i) pour les exploitants de petits bateaux de pêche : un cours de formation sur les compétences des conducteurs de petits bâtiments qui donne des règles de base sur la stabilité;
- ii) pour les capitaines : un brevet de capacité de quatrième classe « Stabilité et construction des navires »;

- iii) en vertu d'une politique publiée en avril 2010 : un nouveau certificat de compétence pour les officiers de pont de quart. La formation pour l'obtention de ce certificat comprend un volet sur la stabilité.

En 1989, Transports Canada (alors la Garde côtière canadienne) a publié le document *Petits bateaux de pêche – Manuel de sécurité* (TP 10038). Cette publication a été mise à jour en 2003 et distribuée à tous les titulaires de permis de bateaux la même année. Après l'entrée en vigueur du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, Transports Canada préparera le PCPB P et procédera à la mise à jour du document TP 10038 en utilisant comme modèle le *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* (TP 14070).

La phase 1 du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé devrait être l'objet d'une prépublication dans la *Gazette du Canada*, Partie I au cours du deuxième trimestre de 2014. La phase 1 du règlement comprendra un certain nombre d'exigences opérationnelles portant sur l'entretien des bateaux, le chargement sécuritaire des bateaux et les mesures d'urgence. Les règlements exigeront aussi un repère de chargement maximal et stipuleront qu'un avis de stabilité devra être affiché à bord. L'interprétation des exigences réglementaires et des mesures à prendre pour assurer le respect des règles seront fournies dans des lignes directrices liées aux règlements, si nécessaire.

Transports Canada continue d'appuyer les organisations et les programmes menés par l'industrie qui sensibilisent les pêcheurs aux bonnes pratiques, leur donne la formation nécessaire et les aide à créer des programmes de sécurité particuliers pour leurs bateaux. L'appui est en général indirect (p. ex., offre d'un forum de discussion des questions communes [CCMC national et régionaux]). Un appui direct est toutefois parfois de mise, notamment dans le cas du programme FishSAFE, qui a reçu un financement de cinq ans pour la création d'un programme de formation et le lancement d'un projet pilote sur la stabilité des navires en vertu du protocole d'entente avec la Commission des accidents du travail de la Colombie-Britannique. Transports Canada souligne une initiative qui a été annoncée récemment par le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador et qui vise à créer une association pour la sécurité des pêcheurs.

Des directives générales sur la sécurité au travail sont fournies dans le document *Petits bateaux de pêche : Manuel de sécurité*, qui a été distribué à tous les titulaires de permis pour des petits bateaux de pêche. D'autres lignes directrices sur la stabilité et le chargement sont fournies par la Société des architectes et des ingénieurs navals (SNAME) dans son document *Guide sur la stabilité des bateaux de pêche* ainsi que dans les « Pratiques de sécurité pour la stabilité des petits bateaux de pêche – document technique n° 517 en matière de pêche et d'aquaculture » de la Food and Agriculture Organization des Nations Unies, qui sont sur le site Web de la Sécurité maritime (dans la section des liens).

Le Conseil canadien des pêcheurs professionnels offre une trousse de formation à distance pour préparer les capitaines à la certification de la quatrième classe et qui comprend un module sur la stabilité. Le Conseil travaille en outre à la création d'un simulateur de stabilité, fondé sur les principes des jeux vidéo, qui facilitera l'apprentissage des utilisateurs et leur permettra de voir les principes de stabilité utilisés dans le cadre de la simulation.

La nouvelle approche du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche sera appuyée par des outils qui faciliteront la mise en œuvre et la communication des exigences réglementaires.

Transports Canada entend continuer à encourager tous les exploitants de navires commerciaux à adopter des systèmes de gestion de la sécurité.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (mars 2014)**

La réponse de TC à la présente recommandation, qui remonte à plus de 10 ans, ne fournit aucun renseignement de fond et aucune justification du retard prolongé pris pour promulguer ce nouveau règlement. Cependant, les milieux régionaux de la pêche, appuyés par les infrastructures gouvernementales et les initiatives de TC, font des progrès dans l'adoption d'un code des pratiques exemplaires pour les petits bateaux de pêche, y compris les pratiques de chargement et de stabilité. Le BST reconnaît les initiatives telles que celles de la Pacific Prawn Association, de la CSST (au Québec) et des participants à la pêche au hareng comme nourriture ou appât en Colombie-Britannique. Chacun de ces groupes a élaboré un code de pratiques exemplaires propre à la région et aux pêches locales. Les pêcheurs sont de plus en plus conscients de la nature complexe de leur environnement et des risques inhérents à leurs activités. Des codes régionaux de pratiques exemplaires ont commencé à apparaître localement, mais ils ne sont pas encore en place partout au pays.

Le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé devrait être l'objet d'une prépublication dans la *Gazette du Canada*, Partie I au cours du deuxième trimestre de 2014.

Les risques de pratiques non sécuritaires dans le milieu de la pêche seront réduits par l'entremise de programmes de sensibilisation et d'éducation une fois qu'un code des pratiques exemplaires à bord des petits bateaux de pêche aura été adopté par l'industrie de la pêche canadienne et que le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé aura été publié, adopté et appliqué.

Par conséquent, le Bureau estime maintenant que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (novembre 2014)**

Dans sa réponse, Transports Canada a réitéré l'information fournie dans sa réponse de novembre 2013 et faisait valoir que « TC va, de temps à autre, parrainer des associations qui présentent des demandes au Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de recherche et de sauvetage. FishSafe BC est un exemple d'organisme qui a fait une telle demande (et qui a eu du succès). »

TC a également indiqué dans sa réponse que le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche « stipulera en outre qu'une partie de la flotte de bateaux de pêche afficher à bord un avis de stabilité et que des lignes directrices volontaires seront établies pour le reste des bateaux », et que « Transports Canada continue d'étudier d'autres options pour appuyer les activités d'éducation et de sensibilisation visant à améliorer la sécurité à bord des bateaux de pêche commerciaux. »

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (mars 2015)**

La réponse de TC à cette recommandation offre peu d'information nouvelle substantielle. Cependant, les milieux régionaux de la pêche, appuyés par les infrastructures gouvernementales et les initiatives de TC, font des progrès dans l'adoption d'un code des

pratiques exemplaires pour les petits bateaux de pêche, y compris les pratiques de chargement et de stabilité. Le BST reconnaît les initiatives telles que celles de la Pacific Prawn Association, de la CSST (au Québec) et des participants à la pêche au hareng comme nourriture ou appât en Colombie-Britannique. Chacun de ces groupes a élaboré un code de pratiques exemplaires propre à la région et aux pêches locales. Les pêcheurs sont de plus en plus conscients de la nature complexe de leur environnement et des risques inhérents à leurs activités. Des codes régionaux de pratiques exemplaires ont commencé à apparaître localement, mais ils ne sont pas encore en place partout au pays.

De 2010 à 2014, il y a eu en moyenne 128 accidents de bateaux de pêche par année. Dans l'ensemble, cela représente 37 % de tous les accidents maritimes au cours de cette période de 5 ans. En outre, le nombre moyen de personnes qui ont perdu la vie a toujours été d'environ un par mois. Les risques de pratiques non sécuritaires dans le milieu de la pêche seront réduits par l'entremise de programmes de sensibilisation et d'éducation une fois qu'un code des pratiques exemplaires à bord des petits bateaux de pêche aura été adopté par l'industrie de la pêche canadienne et que le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé aura été publié, adopté et appliqué.

Le BST a fait cette recommandation il y a plus de 10 ans. En 2008, TC a indiqué que la publication préalable du règlement proposé était attendue à l'automne 2009 ou à l'hiver 2010. Depuis, cette date a été plusieurs fois reportée; dernièrement, elle était prévue au premier trimestre de 2015. Si les mesures proposées sont raisonnables, les reports de mise en œuvre ne le sont pas.

Par conséquent, la cote d'évaluation a changé à **insatisfaisante**.

### **Mise à jour de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (avril 2015)**

Le 29 avril, TC a lancé un volet lié à la sécurité de la pêche commerciale dans le cadre du Programme de contributions pour la sécurité nautique (PCSN). Le PCSN offre désormais un financement pour des projets qui permettent d'informer les pêcheurs des pratiques exemplaires actuelles en matière de sécurité nautique, ainsi que des outils visant à améliorer la sécurité à bord des navires de pêche.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (décembre 2015)**

Dans sa réponse, Transports Canada a indiqué ce qui suit :

La phase 1 des modifications proposées à la réglementation sur la sécurité des bateaux de pêche devrait répondre aux préoccupations du BST, puisqu'elles comprennent la préparation, en collaboration avec l'industrie, de lignes directrices sur la stabilité des bateaux. De plus, certaines de ces modifications sont majeures et permettront de réduire les pratiques dangereuses en misant sur un programme de formation et de sensibilisation qui encouragera les pêcheurs à adopter les meilleures pratiques.

La phase 1 sera publiée dans la Partie I de la Gazette du Canada dès que possible. TC informera le BST de la date de publication dès qu'elle sera confirmée.

Le BST a été informé que le Règlement modifiant le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 6 février 2016. Le public, les intervenants et l'industrie ont maintenant jusqu'au 6 avril 2016 pour examiner et commenter le règlement proposé avant qu'il soit adopté, puis publié dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (mars 2016)**

Le BST se réjouit de la préparation de nombreux nouveaux programmes de sécurité visant les bateaux de pêche au Canada, et du fait que le ministre des Transports ait annoncé, le 27 janvier 2016, le financement d'une initiative d'éducation et de sensibilisation de Fish Safe BC qui favorise les pratiques de sécurité nautique à bord des petits bateaux de pêche commerciale partout au pays. Grâce au financement annoncé, Fish Safe BC compte travailler de près avec les parties prenantes du secteur de la pêche commerciale afin d'offrir le programme au Québec et dans les Maritimes.

Toutefois, le nombre de pertes de vie à bord des bateaux de pêche demeure élevé (environ 10 décès par année). Le retard de la mise en œuvre du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche nuit à la sécurité des pêcheurs, de leurs bateaux et de l'environnement. Le Règlement modifiant le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* a finalement été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 6 février 2016. TC n'a toutefois pas encore publié de lignes directrices pour accompagner le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé et, dans ce contexte, il est impossible d'évaluer si le nouveau Règlement réduira les pratiques dangereuses dans l'industrie de la pêche. Tant que le Règlement et les lignes directrices connexes ne seront pas finalisés, mis en œuvre et évalués, la réponse à la recommandation demeurera **non satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (décembre 2016)**

La phase 1 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* a été publiée dans la *Gazette du Canada*, Partie II, le 13 juillet 2016 et entrera en vigueur un an après la date de publication. Les lignes directrices sur la stabilité des navires et les principales modifications ont été rédigées et seront publiées au plus tard à l'hiver 2017.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (mars 2017)**

Bien que TC fasse des progrès en matière de publication de règlements, la réglementation à elle seule ne pourra pas corriger la lacune de sécurité cernée au cours de cette enquête. Malgré la compréhension générale des pratiques de travail sécuritaires, les pêcheurs ont encore recours à des méthodes de travail non sécuritaires. Tant qu'un code de pratiques exemplaires ne sera pas élaboré et mis en œuvre par l'industrie de la pêche canadienne, l'évaluation de la réponse à cette recommandation est **en partie satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (décembre 2017)**

La phase 1 du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* est entrée en vigueur le 13 juillet 2017.

Lors de la réunion nationale de décembre 2017 du CCMC, les intervenants du secteur ont démontré qu'ils adoptaient une approche positive et proactive de la conformité aux nouvelles exigences réglementaires. Par exemple, des associations du secteur de la pêche des côtes est et ouest ont déclaré qu'elles : a. faisaient la promotion de procédures de sécurité écrites; b. effectuaient des visites de sécurité sur les quais; c. créaient et fournissaient des trousse de sécurité; d. achetaient des radeaux de sauvetage, menaient des exercices de simulation de repêchage d'une personne tombée à la mer, achetaient et fournissaient aux pêcheurs des VFI, des combinaisons d'immersion et des RLS, et encourageaient le port de VFI.

Des lignes directrices sur la stabilité des navires et les modifications importantes ont été rédigées et seront publiées au plus tard à l'hiver 2017-2018.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (mars 2018)**

Même si Transports Canada a indiqué que les intervenants du secteur ont démontré qu'ils adoptaient une approche positive et active à la conformité, il y a eu des problèmes concernant la communication du message aux pêcheurs. Par exemple, dans sa présentation de décembre 2017 au CCMC, le Nova Scotia Fisheries Sector Council a affirmé que les intervenants du secteur n'ont pu distribuer que 200 trousse de sécurité au cours d'une période de 3 mois dans une province qui compte environ 13 000 pêcheurs et 4500 bateaux. Ces trousse comprennent une liste de vérification pour la familiarisation et la formation, une liste de vérification pour la santé et la sécurité au travail (SST), des tableaux sur l'équipement requis à bord des bateaux de pêche, une méthodologie pour satisfaire aux exigences de Transports Canada, et des procédures sur mesure adaptées aux bateaux individuels. Par conséquent, on ne sait pas à l'heure actuelle l'impact qu'auront les modifications désormais en vigueur sur la flotte de bateaux de pêche au Canada.

De plus, Transports Canada a indiqué que même si des lignes directrices sur la stabilité des bateaux et les modifications importantes ont été élaborées, elles n'ont pas encore été publiées.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **attention en partie satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (janvier 2019)**

TC est d'accord avec la recommandation du Bureau. Les *Lignes directrices relatives aux modifications importantes apportées aux bâtiments de pêche/ changements d'activité* (TP 15392) et les *Lignes directrices en matière de stabilité et de sécurité adéquates pour les bâtiments de pêche* (TP 15393), rédigées en collaboration avec la Fédération des pêcheurs indépendants du Canada (FPIC) et en consultation avec le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), ont été publiées sur les pages Publications relatives à la Sécurité maritime et Sécurité des petits bateaux de pêche du site Web de TC le 25 octobre 2018.

À la réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de novembre 2018, des représentants du secteur ont accepté d'appuyer la distribution de ces lignes directrices aux pêcheurs.

TC estime que sa réponse à cette recommandation devrait être classée comme dénotant une attention entièrement satisfaisante.

## Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M03-07 (mars 2019)

Le Bureau juge encourageant le fait que les *Lignes directrices relatives aux modifications importantes apportées aux bâtiments de pêche/ changements d'activité* (TP 15392) et les *Lignes directrices en matière de stabilité et de sécurité adéquates pour les bâtiments de pêche* (TP 15393), rédigées par la Fédération des pêcheurs indépendants du Canada (FPIC) et en consultation avec le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), ont été publiées et sont maintenant à la disposition des pêcheurs.

Le Bureau reconnaît les progrès réalisés par la communauté des pêcheurs pour améliorer la sécurité dans le secteur de la pêche. La plupart des communautés de pêcheurs régionales ont développé leur propre capacité de gouvernance, ce qui favorise l'émergence d'une culture de sécurité. Cette culture de sécurité appuie l'identification, l'adoption et la promotion de procédures d'exploitation sécuritaires et de pratiques exemplaires propres à chaque communauté de pêcheurs. Puisque la sécurité des bateaux de pêche figure toujours sur la Liste de surveillance du BST, le Bureau continuera de surveiller l'évolution des attitudes et des comportements parmi les pêcheurs et l'élaboration de pratiques de travail sécuritaires.

Les programmes de formation et de sensibilisation en cours ainsi que l'adoption des lignes directrices devraient, à terme, réduire ou éliminer les pratiques dangereuses dans ce secteur.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **attention entièrement satisfaisante**.

Le présent dossier est **fermé**.