



## Recommandation M16-05 du BST

### Port d'un VFI adéquat en tout temps par les personnes se trouvant sur le pont d'un bateau de pêche

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports exige que les personnes portent les vêtements de flottaison individuels appropriés en tout temps lorsqu'elles se trouvent sur le pont d'un bâtiment de pêche commerciale ou à bord d'un bâtiment de pêche commerciale non ponté ou sans structure de pont et que le ministère des Transports veille à l'élaboration de programmes visant à confirmer la conformité.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	<a href="#">M15P0286</a>
Date à laquelle la recommandation a été émise	14 décembre 2016
Date de la dernière réponse	Décembre 2024
Date de la dernière évaluation	Mars 2025
<a href="#">Évaluation</a> de la dernière réponse	Attention en partie satisfaisante
<a href="#">État</a> du dossier	Actif

### Résumé de l'événement

Le 5 septembre 2015, vers 15 h 30, heure avancée du Pacifique, le chalutier *Caledonian* a chaviré à 20 milles marins à l'ouest du détroit Nootka (Colombie-Britannique), pendant une sortie de pêche au merlu avec 4 membres d'équipage à bord. Après le chavirement, le capitaine et l'officier de pont sont montés sur la coque retournée où ils sont restés plusieurs heures, puis ont abandonné le navire lorsque ce dernier a fini par couler; l'officier de pont a nagé vers le radeau de sauvetage dans lequel il a embarqué. Par la suite, la Garde côtière canadienne a secouru l'officier de pont et récupéré les corps du capitaine et des 2 autres membres de l'équipage.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le rapport d'enquête M15P0286 le 14 décembre 2016.

## Justification de la recommandation

Les pêcheurs exercent souvent leurs activités dans de rudes conditions environnementales et physiques. L'état de la mer varie pendant qu'ils pêchent, chargent, transfèrent et arriment leurs prises, et le risque de passer par-dessus bord est élevé. Les conséquences d'une chute à la mer peuvent être mortelles. Selon *l'Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada* du BST, les chutes par-dessus bord constituent la deuxième cause de décès dans l'industrie de la pêche. Le BST a établi que, depuis 2006, en Colombie-Britannique, 70 % environ de tous les décès liés à la pêche étaient dus au fait que l'on n'utilisait pas de vêtement de flottaison individuel (VFI).

Les enquêtes du BST ont montré que le port du VFI accroît les chances de survie en cas de chute par-dessus bord, et l'événement à l'étude en donne un exemple de plus : seul l'officier de pont, qui portait un VFI, a survécu.

En février 2012, la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) du Québec a rendu le port du VFI obligatoire en tout temps pour les pêcheurs de homards. La CSST a récemment envoyé des lettres à tous les capitaines de homardiers leur expliquant la réglementation sur le port obligatoire du gilet de sauvetage ou du VFI à bord des bâtiments de pêche et a visité 150 navires pour s'assurer qu'ils s'y conformaient.

À part la CSST, ni TC ni aucun autre organisme de réglementation provincial chargé de la sécurité au travail n'ont pris de dispositions pour veiller à ce que les pêcheurs portent des VFI en tout temps. Les exigences réglementaires existantes stipulent qu'il incombe aux capitaines des bateaux de pêche de décider s'il y a risque ou non et si le port du VFI s'impose. Cette évaluation du risque est non seulement subjective, mais elle suppose aussi que les membres d'équipage sont en mesure de reconnaître l'existence du risque et ont le temps de revêtir un VFI ou autre vêtement de flottaison.

Malgré la réglementation fondée sur le risque et les initiatives sectorielles visant à modifier les comportements et à sensibiliser les pêcheurs à l'importance de revêtir un VFI, ainsi que les améliorations apportées à la conception des VFI par les fabricants en réponse aux préoccupations des pêcheurs à propos du confort et du port en tout temps, les pêcheurs n'ont pas changé fondamentalement de comportement et nombreux sont ceux qui continuent de travailler sur le pont sans porter de VFI.

Le BST est d'avis que la mise en œuvre d'exigences explicites relatives au port de VFI par les pêcheurs jumelée à des mesures d'éducation et d'application appropriées réduira considérablement le nombre de pertes de vie attribuables aux chutes par-dessus bord. Par conséquent, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports exige que les personnes portent les vêtements de flottaison individuels appropriés en tout temps lorsqu'elles se trouvent sur le pont d'un bâtiment de pêche commerciale ou à bord d'un bâtiment de pêche commerciale non ponté ou sans structure de pont et que le ministère des Transports veille à l'élaboration de programmes visant à confirmer la conformité.

#### **Recommandation M16-05 du BST**

### **Réponses et évaluations antérieures**

#### **Mars 2017 : réponse de Transports Canada**

Transports Canada (TC) n'est pas d'accord avec la recommandation d'avoir des exigences réglementaires spécifiques quant au port de vêtements de flottaison que devrait porter les gens en tout temps, et TC n'est pas d'accord avec la recommandation de l'élaboration de programmes visant à confirmer la conformité.

TC préconise et encourage le port de vêtements de flottaison individuels (VFI) ou de gilets de sauvetage par des initiatives d'éducation visant à sensibiliser les gens à leur importance pour réduire la perte de vie, et par ses efforts soutenus auprès des intervenants et de l'industrie relativement à de nouvelles normes pour des dispositifs de flottaison plus faciles à porter. Ces initiatives comprennent :

- La promotion et l'appui de normes innovatrices fondées sur le rendement pour des gilets de sauvetage plus confortables. Cette initiative a débuté par l'élaboration de la norme canadienne relative aux gilets de sauvetage, CGSB 65.7-2005, et se poursuit avec l'appui de TC de la nouvelle norme binationale nord-américaine sur les gilets de sauvetage, UL 12402, qui offrira plus d'options aux fabricants pour produire des dispositifs plus confortables et faciles à porter.
- TC a émis le Bulletin de la sécurité des navires 06/2012, Port et utilisation des dispositifs de flottaison, Petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance et petits bateaux de pêche commerciale, qui permette, dans certaines situations, d'utiliser un dispositif de flottaison plus facile à porter au lieu du gilet de sauvetage traditionnel conçu pour abandonner un bâtiment. Le Bulletin de la sécurité des navires stipule que lorsqu'on se prévaut de cette option, l'équipage sur le pont doit porter des vêtements de flottaison individuels en tout temps.

TC a beaucoup consulté l'industrie de la pêche et a déterminé que le port de VFI ou de gilets de sauvetage en combinaison avec des activités de formation et de sensibilisation constitue l'approche la plus efficace et donnera lieu à une réduction des décès.

Le régime de la conformité et d'inspection de TC est conçu pour vérifier la conformité réglementaire lorsque les bâtiments sont au port. Seuls les navigants eux-mêmes peuvent assurer la conformité lorsque les bâtiments sont en mer. Il incombe au représentant autorisé (AR) d'élaborer des procédures d'exploitation sécuritaires et de s'assurer de la conformité à

bord du bâtiment. Le nouveau *Règlement de la sécurité des bâtiments de pêche* stipule qu'il est interdit d'utiliser un bâtiment de pêche, ou d'en permettre l'utilisation, dans des conditions environnementales ou des circonstances qui pourraient mettre en péril la sécurité des personnes à bord, sauf si chacune d'entre elles, dans le cas d'un bâtiment de pêche sans pont ou structure de pont, ou si les personnes qui se trouvent sur le pont ou dans le cockpit, s'agissant d'un bâtiment de pêche avec pont ou structure de pont, portent un gilet de sauvetage ou un VFI.

#### **Juillet 2017 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)**

Transports Canada (TC) n'est pas d'accord avec cette recommandation, qui laisse entendre que TC ne peut pas appliquer l'exigence de porter un vêtement de flottaison individuel (VFI) en tout temps et que seuls les gens de mer eux-mêmes peuvent assurer la conformité à cette exigence. De plus, la réponse de TC porte principalement sur des mesures déjà prises pour promouvoir et appuyer des initiatives éducatives soulignant l'importance de porter un VFI ainsi que sur ses travaux de définition de nouvelles normes concernant des vêtements de flottaison plus confortables auxquels participent les intervenants et l'industrie.

Depuis 2007, il y a eu 99 pertes de vie associées aux activités de pêche, dont environ 80 % se sont produites après que le pêcheur s'est trouvé dans l'eau pour plusieurs raisons, comme des chutes par-dessus bord et des problèmes de stabilité. Le BST n'a pas constaté une amélioration dans les données de perte de vie après avoir comparé les deux périodes de cinq ans (2007 à 2011 et 2012 à 2016). Par conséquent, en dépit de l'exigence fondée sur les risques de TC relativement au port de VFI à bord de bateaux de pêche, des initiatives de modification des comportements et des améliorations récemment apportées à la conception des VFI, le BST se préoccupe du fait qu'il n'y ait pas de changements considérables en ce qui concerne le comportement des pêcheurs, ainsi que du fait que bon nombre d'entre eux travaillent toujours sans VFI.

Le BST sait que TC a établi son programme de conformité et d'inspection pour vérifier la conformité réglementaire lorsque les navires sont à quai. Toutefois, il existe peut-être d'autres moyens d'assurer ou de vérifier la conformité. Par exemple, TC pourrait collaborer avec d'autres organismes fédéraux ou provinciaux qui effectuent des inspections en mer, dont WorkSafeBC.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-05 dénote une **attention non satisfaisante**.

#### **Mars 2018 : réponse de Transports Canada**

Transports Canada (TC) accepte en principe la recommandation.

Le nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* stipule qu'il est interdit d'utiliser un bâtiment de pêche, ou d'en permettre l'utilisation, dans des conditions environnementales ou des circonstances qui pourraient compromettre la sécurité des personnes à bord, sauf si les gilets de sauvetage ou les vêtements de flottaison individuels (VFI) sont portés, selon le cas, par les personnes à bord, s'agissant d'un bâtiment de pêche sans pont ou sans structure de pont ou par les personnes qui se trouvent sur le pont ou dans le cockpit, s'agissant d'un bâtiment de pêche avec pont ou structure de pont.

Le régime actuel de conformité et d'inspection de TC ne vérifie que la conformité réglementaire lorsque les bâtiments sont au port. Les RA sont également tenus de mettre au point des procédures opérationnelles sécuritaires et de vérifier la conformité à bord du bâtiment. Par conséquent, TC évaluera la faisabilité de solutions de rechange en matière de conformité, par exemple la délégation à d'autres ministères/organismes qui interagissent avec les bâtiments en mer, l'élaboration d'une exigence visant la tenue de contrôles ponctuels ou de vérifications par les exploitants afin de démontrer la conformité. L'examen sera achevé d'ici mars 2020.

Dans l'intervalle, TC poursuivra ses efforts de formation et de sensibilisation en vue d'encourager la conformité. TC promeut et encourage le port de VFI ou de vestes de sauvetage par l'intermédiaire d'initiatives de formation de manière à renforcer la sensibilisation à leur importance en vue de réduire le taux de mortalité ainsi que par sa collaboration continue avec les intervenants et l'industrie sur le plan de nouvelles normes visant des dispositifs de flottaison plus faciles à porter. Ces initiatives comprennent notamment les suivantes :

- La promotion et le soutien des normes novatrices axées sur le rendement à l'égard de vestes de sauvetage plus faciles à porter. Cette initiative a débuté par l'élaboration de la norme canadienne relative aux gilets de sauvetage, CGSB 65.7-2007, et se poursuit dans le contexte de l'appui offert par TC à l'égard de la nouvelle norme binationale nord-américaine sur les gilets de sauvetage, UL 12402, qui comprendra davantage de possibilités de conception afin de permettre aux fabricants de fournir des dispositifs de flottaison plus confortables et plus faciles à porter.
- Le BSN 06/2012, Port et utilisation des dispositifs de flottaison - Petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance et petits bateaux de pêche commerciale, qui permet, dans certaines situations, l'utilisation de dispositifs de flottaison plus faciles à porter en remplacement des vestes de sauvetage traditionnelles conçues pour l'abandon d'un bâtiment. Selon le BSN, lorsqu'il s'agit de l'option retenue, l'équipage sur le pont doit porter des VFI en tout temps.

#### **Mars 2018 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)**

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec cette recommandation. Le BST se réjouit que TC entend examiner des solutions de rechange en matière de conformité aux règles régissant le port de VFI, ainsi qu'à maintenir des initiatives éducatives et sa collaboration continue avec les intervenants et l'industrie sur le plan de nouvelles normes visant des dispositifs de flottaison plus faciles à porter.

Toutefois, TC ne prévoit pas publier son étude de faisabilité sur des solutions de rechange en matière de conformité avant mars 2020. D'ici à ce que cette étude soit terminée et qu'un plan soit mis en place pour assurer la conformité, il est encore trop tôt pour établir dans quelle mesure les solutions proposées permettront d'éliminer le risque. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-05 dénote une **intention satisfaisante**.

#### **Janvier 2019 : réponse de Transports Canada**

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec cette recommandation. TC poursuit ses efforts d'éducation et de sensibilisation afin d'encourager la conformité au nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP).

TC s'applique à promouvoir et encourager le port de vêtements de flottaison individuels (VFI) ou de gilets de sauvetage par des initiatives éducatives soulignant l'importance de les porter pour éviter les pertes de vie, ainsi que par la poursuite de ses travaux avec les intervenants et l'industrie pour définir de nouvelles normes concernant des vêtements de flottaison plus faciles à porter. Ces initiatives comprennent la promotion et le soutien de normes novatrices axées sur le rendement pour rendre les gilets de sauvetage plus faciles à porter. Cela a commencé par l'élaboration de la norme canadienne CGSB 65.7-2007, Gilets de sauvetage, et se poursuit avec l'acceptation par TC de certains dispositifs fabriqués conformément à la nouvelle norme nord-américaine binationale sur les gilets de sauvetage, UL-12402, qui prévoit davantage d'options de conception pour les fabricants afin de leur permettre d'offrir des dispositifs plus confortables et plus faciles à porter.

Pour appuyer l'utilisation de VFI modernes et faciles à porter et pour accroître leur disponibilité sur le marché, TC a signé avec la United States Coast Guard (USCG) un protocole d'entente (PE) pour l'approbation conjointe des VFI en vertu des nouvelles normes binationales ([http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/Protocole\\_entente\\_approbation\\_des\\_engins\\_de\\_sauvetage\\_individuels.html](http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/Protocole_entente_approbation_des_engins_de_sauvetage_individuels.html)).

#### **Mars 2019 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

Le Bureau apprécie que Transports Canada (TC) fasse la promotion du port de vêtements de flottaison individuels (VFI) grâce à des initiatives éducatives et poursuivre ses travaux avec les intervenants et l'industrie sur de nouvelles normes concernant des vêtements de flottaison plus faciles à porter.

Le Bureau note toutefois le fait qu'aucune mesure réglementaire n'exige le port d'un VFI adéquat en tout temps sur le pont d'un bateau de pêche commerciale et l'absence de nouvelles sur l'examen de solutions de rechange en matière de vérification de la conformité aux règles, mentionné par TC dans sa réponse de 2018.

En Colombie-Britannique, en réponse à une recommandation similaire du BST adressée à WorkSafeBC (M16-04), le Conseil d'administration de WorkSafeBC a récemment approuvé une modification de la réglementation afin d'obliger les pêcheurs de la Colombie-Britannique à porter un VFI lorsqu'ils travaillent sur un bateau de pêche. WorkSafeBC a aussi prévu une stratégie d'application pour assurer la conformité à cette nouvelle exigence. Les progrès réalisés par WorkSafeBC sont encourageants, mais ils ne s'appliquent que dans la province.

D'ici à ce qu'une mesure réglementaire soit instaurée pour garantir le port d'un VFI adéquat en tout temps sur le pont d'un bateau de pêche commerciale et à ce que des programmes soient élaborés pour confirmer le respect de cette mesure, le risque de perte de vie par suite d'une chute par-dessus bord persistera.

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

#### **Janvier 2020 : réponse de Transports Canada**

Transports Canada (TC) est d'accord avec la recommandation.

TC poursuit ses efforts de formation et de sensibilisation, en vue de favoriser la conformité au nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP), et continuera d'évaluer l'efficacité de l'application de l'exigence du RSBP selon laquelle les personnes doivent porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel (VFI) dans les situations qui pourraient compromettre leur sécurité.

De plus, le ministère soutient les campagnes de formation et de sensibilisation par l'entremise d'initiatives des provinces et de l'industrie telles que : WorkSafeBC; Fish Safe BC; la Workers' Compensation Board of Nova Scotia; la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail du Québec; le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec.

#### **Mars 2020 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

Transports Canada (TC) poursuit ses efforts de formation et de sensibilisation, en vue de favoriser la conformité au nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*. Toutefois, le Bureau note que le Règlement n'impose pas le port de vêtement de flottaison individuel (VFI) adéquat en tout temps par les personnes se trouvant sur le pont d'un bateau de pêche commerciale et que TC n'a pas fait le point sur l'examen des options de rechange en matière de vérification de la conformité mentionné dans sa réponse de 2018.

D'ici à ce qu'une exigence réglementaire soit mise en place pour assurer le port de VFI adéquat en tout temps par les personnes se trouvant sur le pont d'un bateau de pêche commerciale et que des programmes de vérification de la conformité soient élaborés, le risque de perte de vie par suite d'une chute par-dessus bord persistera.

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

### Février 2021 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec cette recommandation. TC poursuit ses efforts de formation et de sensibilisation en vue de favoriser la conformité au nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, et continuera d'évaluer l'efficacité de l'application de l'exigence du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* selon laquelle les personnes doivent porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel (VFI) dans les situations qui pourraient compromettre leur sécurité.

TC soutient également les campagnes de formation et de sensibilisation par l'entremise d'initiatives des provinces et de l'industrie telles que : WorkSafeBC, Fish Safe BC, WCB Nova Scotia et CNESSST au Québec.

### Mars 2021 : évaluation par le BST de la réponse (évaluation impossible)

Transports Canada (TC) poursuit ses efforts de formation et de sensibilisation en vue de favoriser la conformité au *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* et soutient des campagnes semblables dans diverses provinces.

Le Bureau est encouragé par le fait que TC poursuit ses efforts de formation et de sensibilisation, mais il est préoccupé par le fait qu'il s'agit de la seule approche qu'adopte actuellement le ministère. Depuis que le Bureau a publié la recommandation M16-05 en décembre 2016, TC n'a pas indiqué si le ministère prend des mesures concrètes dans la mise en œuvre de règlements qui obligerait les pêcheurs à porter des VFI sur le pont des bateaux de pêche en tout temps. Les enquêtes menées par le BST continuent de montrer que le port d'un gilet de sauvetage ou d'un VFI adéquat sur le pont améliore considérablement la capacité de survie des pêcheurs en cas de chute par-dessus bord. Depuis que le Bureau a fait la recommandation M16-05 en 2016, le BST a publié quatre rapports qui indiquaient que le fait de ne pas porter un VFI adéquat à bord d'un bateau de pêche était un facteur de perte de vie (M20A0258, M18A0303, M18A078 et M18A0076).

Bien qu'il y ait une culture de sécurité en développement dans l'industrie de la pêche, l'absence d'exigences réglementaires pour remédier à cette lacune de sécurité signifie que les pêcheurs peuvent continuer à exercer leurs activités sans porter de VFI. L'absence d'une exigence réglementaire sur le port d'un VFI laisse aux individus la responsabilité de déterminer ce qui constitue une situation dangereuse; par conséquent, les pêcheurs demeurent vulnérables aux changements rapides dans des circonstances telles qu'un changement soudain des conditions météorologiques ou une panne d'équipement. De plus, le fait de ne pas porter de VFI ne protège pas les membres d'équipage en cas de chute par-dessus bord.

Bien que le travail de TC en matière de formation et de rédaction de règlements soit en cours, sa réponse ne fournit aucun progrès significatif propre à la recommandation M16-05. D'ici à ce qu'une exigence réglementaire soit mise en place pour assurer le port d'un gilet de sauvetage ou d'un VFI adéquat en tout temps par les personnes se trouvant sur le pont d'un bateau de pêche commerciale et que des programmes de vérification de la conformité soient élaborés, le risque de perte de vie par suite d'une chute par-dessus bord persistera.

Par conséquent, à l'égard de la réponse à la recommandation M16-05, le Bureau estime que son **évaluation est impossible**.

#### **Décembre 2021 : réponse de Transports Canada**

Transports Canada (TC) est d'accord avec la recommandation et prend note du commentaire formulé par le Bureau de la sécurité des transports en mars 2021 selon lequel aucune mesure concrète n'a été prise pour la mise en œuvre de règlements qui obligerait les pêcheurs à porter des VFI sur le pont des bateaux de pêche en tout temps. TC poursuit ses efforts de formation et de sensibilisation pour encourager la conformité au nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* et continuera d'évaluer l'efficacité de l'application de l'exigence du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* selon laquelle les personnes doivent porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel (VFI) dans les situations qui pourraient compromettre leur sécurité.

TC soutient toujours les campagnes de formation et de sensibilisation par l'entremise d'initiative des provinces et de l'industrie telles que : WorkSafeBC, WCB Nova Scotia, CNESSST au Québec.

#### **Mars 2022 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)**

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) dit appuyer la recommandation et poursuivre ses efforts de formation et de sensibilisation en vue de favoriser la conformité au nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*. Il précise aussi qu'il continuera d'évaluer l'efficacité du RSBP. Toutefois, le Bureau craint que les efforts de TC ne soient pas suffisants pour corriger la lacune de sécurité cernée dans cette recommandation.

Bien qu'il y ait une culture de sécurité en développement dans l'industrie de la pêche, l'absence d'exigences réglementaires pour remédier à cette lacune de sécurité signifie que les pêcheurs peuvent continuer à exercer leurs activités sans porter de VFI. L'absence d'une exigence réglementaire sur le port d'un VFI laisse aux individus la responsabilité de déterminer ce qui constitue une situation dangereuse; par conséquent, les pêcheurs demeurent vulnérables aux changements rapides dans des circonstances telles qu'un changement soudain des conditions météorologiques ou une panne d'équipement. De plus, les membres d'équipage qui ne portent pas de VFI se retrouveraient sans protection en cas de chute par-dessus bord.

Le Bureau constate que TC continue de soutenir les campagnes de formation et de sensibilisation menées par les provinces et l'industrie. Compte tenu de la taille de la flotte des bateaux de pêche commerciale au Canada, le Bureau reconnaît que des efforts de collaboration peuvent se révéler efficaces pour promouvoir une culture de sécurité.

Cependant, d'ici à ce qu'une mesure réglementaire soit instaurée pour exiger le port d'un VFI adéquat en tout temps sur le pont d'un bateau de pêche commerciale et à ce que des programmes soient élaborés pour vérifier le respect de cette mesure, le risque de perte de vie par suite d'une chute par-dessus bord persistera.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-05 dénote une **attention non satisfaisante**.

### Décembre 2022 : réponse de Transports Canada

L'omission de porter des vêtements de flottaison individuels à bord des navires commerciaux est un enjeu de sécurité de longue date qui est omniprésent dans l'industrie de la pêche internationale. Lors de la 8<sup>e</sup> session récente du Sous-comité de l'application des instruments de l'Organisation maritime internationale (OMI), le rapport au Groupe de travail sur l'analyse des rapports d'enquête de sécurité maritime indiquait que [traduction]« le secteur de la pêche devait revoir ses pratiques à l'égard des vêtements de flottaison individuels, de manière à renforcer le port de ces vêtements qui jouaient un rôle capital dans la capacité de survie des personnes tombées à la mer » et renvoyait cet enjeu à d'autres sous-comités pour discussion et examen. Transports Canada (TC) se réjouit des possibilités de collaborer avec d'autres États membres de l'OMI pour aborder cet enjeu dans le cadre des travaux des sous-comités de l'OMI, à court et à long terme<sup>1</sup>.

TC estime que le port des VFI [vêtements de flottaison individuels] par les pêcheurs commerciaux en toutes circonstances exige un changement à la culture de la sécurité dans l'industrie de la pêche. TC appuie les campagnes d'éducation et de sensibilisation en milieu de travail que mènent les provinces et l'industrie de la pêche, y compris les initiatives de WorkSafeBC, de WCB [Workers' Compensation Board of] Nova Scotia, de la Fish Harvesters Association of Newfoundland and Labrador et de la CNESST [Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail] au Québec. TC collabore avec le MPO [ministère des Pêches et des Océans] pour promouvoir l'inscription au Programme de conformité des petits bâtiments destiné aux bâtiments de pêche (PCPB-P) au moyen d'une campagne ciblée où les navires détenteurs d'un permis de pêche reçoivent une carte postale de renseignements faisant la promotion de l'inscription au PCPB-P. TC a entamé l'élaboration d'un guide de sécurité pour les petits navires de pêche visant à promouvoir et à renforcer la culture de la sécurité dans l'industrie de la pêche. Ce guide regroupera les principaux renseignements sur la

---

<sup>1</sup> Les réponses présentées sont celles des intervenants du BST dans le cadre de communications écrites et sont reproduites intégralement. Le BST corrige sans indiquer les erreurs typographiques et les problèmes d'accessibilité dans le contenu qu'il reproduit, mais utilise des crochets [ ] pour indiquer d'autres changements ou montrer qu'une partie de la réponse a été omise parce qu'elle n'était pas pertinente.

sécurité et la réglementation provenant de diverses sources (c.-à-d. TC, le MPO, la Garde côtière canadienne et les associations et organisations de pêche) et fournira une orientation aux propriétaires de navires de pêche et aux pêcheurs sur leurs obligations réglementaires ainsi que sur les pratiques exemplaires, y compris l'importance de porter un VFI en tout temps.

TC vise particulièrement à réduire le risque de chute par-dessus bord grâce à des dispositions réglementaires à la phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, actuellement au stade de la rédaction. Ces dispositions de prévention principales concernent :

- dans le cas des navires dont le pont est exposé, le port obligatoire de VFI, à moins qu'il n'y ait des garde-corps d'une hauteur précise;
- l'utilisation de harnais pour des activités précises;
- l'utilisation de peinture antidérapante sur les ponts.

Le 2 février 2023, en réponse à une demande de renseignements supplémentaires du BST, TC a envoyé les renseignements suivants : Le risque de chute par-dessus bord a été évalué à partir de consultations avec l'industrie et de l'ensemble des données sur les événements de transport maritime, des recommandations et des rapports d'enquête du Bureau de la sécurité des transports, alors que l'on s'apprête à rédiger le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (phase 2). On est à intégrer cette évaluation aux documents qui sont actuellement en train d'être préparés en vue de la présentation au Conseil du Trésor sur cette réglementation.

### **Mars 2023 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) indique qu'il appuie les campagnes d'éducation et de sensibilisation en milieu de travail menées par diverses provinces et par l'industrie de la pêche, mais qu'il estime que le port des vêtements de flottaison individuels (VFI) à bord en toutes circonstances nécessite un changement à la culture de la sécurité dans l'industrie de la pêche. TC indique maintenant qu'il prendra des mesures pour lutter contre le risque de chute par-dessus bord en adoptant des dispositions réglementaires à la phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP). Ces dispositions comprendraient le port obligatoire des VFI sur les navires de pêche dont le pont est exposé, à moins qu'il n'y ait des garde-corps d'une hauteur précise; l'utilisation de harnais pour des activités précises; et l'utilisation de peinture antidérapante sur les ponts.

Le Bureau est encouragé par les mesures que TC a prises afin d'intégrer des dispositions relatives au risque de chute par-dessus bord, y compris des exigences accrues en matière de port de VFI à la prochaine phase du RSBP. Toutefois, les mesures proposées n'abordent pas le risque que le navire chavire ou coule soudainement. Le BST examinera le projet de règlement une fois que celui-ci aura été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il évaluera le risque résiduel par rapport à la lacune de sécurité sous-jacente.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-05 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

## Décembre 2023 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) continue de diriger ses efforts sur les campagnes d'éducation et de sensibilisation, en plus de poursuivre les efforts décrits dans sa réponse au BST à l'automne 2022 pour aborder les lacunes de sécurité soulevés dans la recommandation M16-05. Ce travail est considéré comme l'un des moyens les plus efficaces d'encourager un changement positif dans les attitudes à l'égard du port des vêtements de flottaison individuels, en plus d'encourager la conformité avec le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP).

TC a poursuivi son travail à cet égard par l'intermédiaire de sa campagne d'inspection concentrée (CIC) de mai à septembre 2023. La CIC a mis l'accent sur la sécurité des opérations des navires et, pour les navires de pêche en particulier, TC a inclus une question qui portait expressément sur le port des gilets de sauvetage et des VFI pendant les activités à bord (conformément à l'article 3.09 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*<sup>2</sup>) et sur la vérification connexe de ce qui suit :

- la connaissance par le capitaine de l'obligation de faire porter à l'équipage un VFI pendant l'exploitation du navire de pêche;
- la sensibilisation de l'équipage à l'obligation de porter un VFI pendant l'exploitation du navire et la confirmation qu'il le porte.

TC utilisera les renseignements recueillis pendant la CIC pour continuer l'élaboration de produits de sensibilisation visant à accroître l'utilisation des VFI.

La publication de la phase 2 du RSBP et la mise en œuvre connexe restent une priorité absolue pour le ministère. TC est convaincu que les nouvelles dispositions aideront à réduire le risque de chute par-dessus bord et à renforcer davantage la culture de la sécurité dans l'industrie de la pêche commerciale. De plus, la phase 2 comprend de grandes améliorations aux exigences de construction des navires de pêche de moins de 24 mètres, telles que le drainage et l'étanchéité à l'eau et aux intempéries, qui atténueront le risque de chute par-dessus bord ainsi que le risque de chavirement et de naufrage et, par conséquent, atténueront le risque de chute par-dessus bord sur ces navires à l'avenir. De même, la phase 3 du RSBP renforcera également les exigences de construction pour la flotte des grands navires de pêche et aidera à réduire les cas de chavirement et de naufrage sur ces grands navires.

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

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) souligne son soutien continu aux campagnes d'éducation et de sensibilisation en milieu de travail visant à encourager l'utilisation des vêtements de flottaison individuels (VFI) et le respect du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP). TC a également mené une campagne d'inspection concentrée (CIC) qui comprenait des questions précises sur l'utilisation des gilets de sauvetage et des VFI pendant les activités à bord ainsi que la vérification de leur utilisation. TC élaborera d'autres produits de

---

<sup>2</sup> [https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C\\_ch.\\_1486/page-2.html#h-521850](https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1486/page-2.html#h-521850)

sensibilisation en fonction des renseignements recueillis pendant la CIC. En vertu de l'article 3.09 de l'actuel RSBP, le port d'un VFI n'est exigé que « dans des conditions environnementales ou des circonstances qui pourraient compromettre la sécurité des personnes à bord ». Cependant, les enquêtes du BST ont démontré qu'il existe d'autres circonstances, comme un chavirement soudain, qui peuvent amener une personne à passer par-dessus bord.

Selon TC, les nouvelles dispositions des phases 2 et 3 du RSBP renforceront la culture de la sécurité, réduiront le risque de chute par-dessus bord et comprendront de grandes améliorations aux exigences de construction des navires de pêche de moins de 24 mètres, telles que le drainage et l'étanchéité à l'eau et aux intempéries, ce qui aidera à réduire les cas de chavirement et de naufrage.

Le Bureau voit d'un bon œil le soutien continu de TC aux campagnes d'éducation et de sensibilisation, ainsi que la proposition de futurs règlements qui comprendront des exigences de construction renforcées pour réduire le risque de chute par-dessus bord. Cependant, le Bureau est préoccupé par les retards continus du calendrier de publication de la phase 2 du RSBP ainsi que par l'absence d'une date cible d'achèvement de la phase 3. Le BST examinera les nouvelles dispositions du RSBP une fois qu'elles auront été publiées au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il évaluera le risque résiduel par rapport à la lacune de sécurité sous-jacente.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-05 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

## Réponse et évaluation les plus récentes

### Décembre 2024 : réponse de Transports Canada

Un navire commercial est un lieu de travail régi par des lois fédérales sur le travail ainsi que par les exigences et les lois provinciales sur la santé et la sécurité en milieu de travail. Reconnaissant les avantages pour la sécurité d'obliger le port de vêtements de flottaison individuels (VFI) sur les navires de pêche commerciaux, les provinces ont commencé à prendre des mesures à cet égard. Par exemple, en juin 2024, la province du Nouveau-Brunswick a ajouté le bateau de pêche comme « lieu de travail » dans la *Loi sur l'hygiène et la sécurité au travail*, a défini « pêcheur » dans le Règlement du Nouveau-Brunswick 91-191 pris en vertu de la *Loi sur l'hygiène et la sécurité au travail*, et a ajouté une exigence selon laquelle les pêcheurs doivent porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison à bord d'un navire de pêche sans pont ou structure de pont et selon laquelle l'employeur / le propriétaire doit s'assurer que le pêcheur le porte. Grâce aux efforts déployés par Transports Canada (TC), le gouvernement du Canada joue un rôle de facilitateur dans la promotion du port du VFI à bord des navires commerciaux par la mobilisation, l'éducation et les activités de sensibilisation.

TC continue d'assurer la conformité par l'inclusion, comme il a été fait pour la majorité des 2037 inspections de 1421 navires de pêche commerciaux effectuées en 2023, de la confirmation

que les capitaines et les équipages ont pris connaissance des exigences concernant le port de VFI en vertu du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP).

Enfin, TC note qu'il poursuit les travaux en collaboration avec la USCG [United States Coast Guard] sur l'harmonisation des normes nord-américaines relatives aux gilets de sauvetage et aux VFI et sur l'acceptation des normes de l'industrie visant à inclure des options plus confortables et faciles à porter, tout en s'assurant qu'elles offrent un niveau de sécurité équivalent aux gilets de sauvetage qui sont conformes aux exigences actuelles.

### **Mars 2025 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

Le Bureau voit d'un bon œil le soutien continu de Transports Canada (TC) aux campagnes d'éducation et de sensibilisation, ainsi que les modifications proposées au RSBP décrites dans la mise à jour de décembre 2023, qui comprendront des exigences de construction renforcées pour réduire le risque de chute par-dessus bord. Cependant, le Bureau est préoccupé par les retards continus du calendrier de publication de la phase 2 des modifications du RSBP ainsi que par l'absence d'une date cible d'achèvement de la phase 3. Le BST examinera les nouvelles dispositions du RSBP une fois qu'elles auront été publiées au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et il évaluera le risque résiduel par rapport à la lacune de sécurité sous-jacente.

Même si certaines provinces, dont la Colombie-Britannique et plus récemment le Nouveau-Brunswick, ont rendu obligatoire le port d'un VFI sur le pont d'un navire de pêche, le Bureau demeure préoccupé par le fait que, jusqu'à ce qu'une exigence réglementaire soit en place à l'échelle nationale selon laquelle un VFI adéquat doit être porté en tout temps sur le pont d'un navire de pêche commercial, et que des programmes soient mis sur pied pour vérifier la conformité à cette exigence, il y a toujours un risque de perte de vie lorsqu'une personne qui ne portait pas de VFI chute par-dessus bord.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-05 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

### **État du dossier**

Le BST surveillera les progrès réalisés par TC. Des retards supplémentaires dans la publication de la réglementation en question peuvent justifier une modification de la catégorie.

Le présent dossier est **actif**.