



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M03-02

Culture de sécurité dans l'industrie canadienne de la pêche

Introduction

Vers 4 h 45, l'*Alex B. 1* a appareillé de Havre-Saint-Pierre avec un équipage de 5 personnes à son bord, et la pêche des pétoncles a débuté vers 6 h. La pêche s'est déroulée sans incident; toutes les demi-heures, la drague à pétoncles était hissée à bord puis vidée de sa prise, et par la suite, larguée à la mer.

Alors qu'on pêchait, on s'est rendu compte qu'il y avait de l'eau dans le compartiment moteur. L'invasion avait inondé tous les compartiments de la cambuse jusqu'aux emménagements. On a mis en marche 4 pompes d'assèchement, mais le débit de l'eau était supérieur à la capacité de refoulement des pompes. On a par la suite remorqué le bateau au port.

On a découvert que d'importantes modifications apportées par le propriétaire pour convertir le bateau pour la pêche des pétoncles n'étaient pas adéquates pour la pêche des pétoncles. L'examen du bâtiment a démontré une usure importante de la coque à la hauteur de la cambuse, usure qui venait de contacts répétitifs de l'engin de pêche contre la coque. En outre, les orifices des trous faits dans les cloisons étanches transversales pour passer les conduits de câblage n'avaient pas été scellés.

Le Bureau a terminé son enquête. Le rapport d'enquête M01L0112 a été publié le 8 septembre 2003.

Recommandation M03-02 (8 septembre 2003)

Lors de l'événement à l'étude, le bateau n'était pas en état de navigabilité; les cloisons transversales n'étaient pas étanches et le blindage de la coque était insuffisant, compte tenu du gréement de pêche utilisé. Le propriétaire ne connaissait pas les principes de base de la stabilité ni la réglementation applicable aux refontes, notamment l'obligation de signaler au centre régional de la Sécurité maritime de Transports Canada les refontes susceptibles d'affecter la navigabilité du navire. Dans le rapport, on constate que le défaut de signaler les refontes demeure un problème systémique, et pourrait être attribuable à des facteurs comme : le fait que les connaissances des exigences réglementaires pourraient être insuffisantes puisque la formation est facultative; le fait que les programmes de promotion de la sécurité ciblant les pêcheurs pourraient être infructueux; et le fait que le régime d'inspections et d'autres mesures de contrôle des risques pourraient ne pas atteindre les objectifs établis.

La seule formation que les pêcheurs de bateaux de 60 tonneaux de jauge brute ou moins sont tenus de suivre est un cours sur les fonctions d'urgence en mer, et cette exigence minimale ne sera pas obligatoire avant 2007. Environ 94 % de tous les bateaux de pêche immatriculés au Canada sont des bâtiments jaugeant 60 tonneaux de jauge brute ou moins. Dans le rapport, on constate que, sans formation, les pêcheurs continueront d'exploiter et de modifier leur bateau comme bon leur semble.

Le Bureau a constaté que, même si la pêche est à priori un métier à haut risque, les pêcheurs ont tendance à nier ou à sous-estimer le danger. Les pêcheurs peuvent ne pas bien comprendre la corrélation qui existe entre certaines actions ou omissions et les accidents. Le manque de « culture de sécurité » chez les pêcheurs a déjà été signalé dans d'autres rapports d'enquête du BST. Une réglementation appropriée, une formation ciblée, et la diffusion de renseignements sur la sécurité sont des moyens de contrôle et de réduction des risques. Cependant, en l'absence d'une véritable culture de sécurité inculquée à l'échelle de l'industrie de la pêche commerciale, ces dispositifs de sécurité pourraient bel et bien s'avérer moins efficaces.

Le Bureau, préoccupé par le fait que certains aspects du métier qui ont une incidence sur la sécurité, à savoir la stabilité et la navigabilité du navire, la sensibilisation aux dangers et aux effets de la fatigue, peuvent être laissés de côté, et qu'un effort concerté et général visant à changer les conditions qui règnent dans le milieu de la pêche est nécessaire pour instaurer une véritable culture de sécurité, recommande que :

Transports Canada, en coordination avec Pêches et Océans Canada, les associations de pêcheurs et les établissements de formation, mette au point une stratégie nationale visant l'établissement, le maintien et la promotion d'une culture de sécurité dans l'industrie de la pêche.

M03-02

Réponse de Transports Canada (le 17 novembre 2003)

Outre les mesures mentionnées dans le rapport du BST, Transports Canada (TC) a consulté le ministère des Pêches et des Océans (MPO), la Garde côtière canadienne (GCC) et sa direction de la recherche et du sauvetage, ainsi que le Conseil canadien des pêcheurs professionnels (CCPP) et des instituts de formation, au sujet d'information ou de programmes traitant de la culture de la sécurité.

L'Université Memorial de Terre-Neuve a entrepris un projet de recherche de 5 ans sur la sécurité en mer, l'étude « SafeCatch », menée au sein de l'industrie de la pêche avec une aide financière fédérale. Cette étude permettra d'examiner notamment divers programmes et régimes de réglementation, d'éducation et de sécurité instaurés dans le monde et d'analyser des données sur les incidents dans le but de repérer des effets de causalité et des tendances dans les incidents mettant en cause les bateaux de pêche. On s'intéressera tout particulièrement à la conception d'un programme communautaire d'éducation interactive à l'intention des pêcheurs professionnels, et ayant pour objet la sécurité et la santé au travail ainsi que la sécurité des bateaux de pêche. Transports Canada suivra l'évolution de cette initiative avec intérêt.

Le CCPP, à titre de conseil sectoriel national de l'industrie, planifie et exécute des programmes de formation et d'adaptation à l'intention de l'industrie de la pêche professionnelle au Canada. Cet organisme, qui représente environ 70 % de l'industrie de la pêche au pays, a entrepris récemment une étude portant sur la santé et la sécurité dans cette industrie; l'étude devrait être

terminée au printemps de 2004. Ses résultats seront utilisés conjointement par le CCPP et Transports Canada en vue d'élaborer et d'appliquer un programme efficace de formation à l'échelle régionale à l'intention de l'industrie de la pêche.

De plus, TC a implanté une politique en vertu de laquelle tous les changements relatifs aux bateaux de pêche – première immatriculation, changement de propriétaire, modifications apportées au navire, changement de nom de navire, modifications des noms et de l'adresse des propriétaires et mise hors service finale – doivent être signalés par les registraires de navires au personnel d'inspection de Transports Canada dans chaque région. Cette mesure rehaussera la sécurité en permettant à Transports Canada de faire le suivi des changements qui concernent un bateau de pêche.

La Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada soutient qu'elle s'est efforcée de susciter et d'appuyer l'instauration d'une culture de la sécurité et qu'elle continue de le faire. Elle est d'avis que ces mesures attestent que tous les intervenants cherchent activement à implanter une culture de sécurité dans l'industrie. En outre, Transports Canada croit que les statistiques recueillies par le BST au sujet des incidents prouvent que les efforts déployés par TC, le MPO et l'industrie produisent l'effet désiré.

La Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada poursuivra ses efforts, en collaboration avec tous les intervenants, notamment le BST, en vue de rehausser la sécurité des bateaux de pêche et de bien implanter à cette fin une culture de sécurité.

Évaluation du Bureau (le 24 août 2004)

TC a indiqué qu'il a consulté le ministère des Pêches et des Océans (MPO), la Garde côtière canadienne (GCC) et sa direction de la recherche et du sauvetage, ainsi que le Conseil canadien des pêcheurs professionnels (CCPP) et des instituts de formation, au sujet d'informations ou de programmes traitant de la culture de la sécurité. Toutefois, dans sa réponse, Transports Canada n'a pas donné de détails au sujet de ces consultations.

Transports Canada a donné dans sa réponse une mise à jour sur plusieurs initiatives menées par d'autres intervenants qui visent à améliorer la sécurité dans le milieu de la pêche. Deux initiatives qui intéressent TC sont notées dans la réponse : l'étude de 5 ans, intitulée SafetyNet, de l'Université Memorial de Terre-Neuve, financée par le gouvernement fédéral, et l'étude du Conseil canadien des pêcheurs professionnels (CCPP) sur la santé et la sécurité au sein de l'industrie de la pêche.

Le programme SafetyNet de l'Université Memorial de Terre-Neuve, par l'entremise d'un projet sous-jacent intitulé « SafeCatch », mène des recherches sur la santé et la sécurité au travail des pêcheurs professionnels et sur la sécurité des bateaux de pêche, en vue de concevoir un programme communautaire d'éducation interactive à l'intention des pêcheurs professionnels, qui traite de la santé et de la sécurité au travail et de la sécurité des bateaux de pêche. L'information recueillie par le BST indique que le programme « SafeCatch » est un programme financé sur un an qui se termine à l'automne de 2004. En outre, 3 projets pilotes sont actuellement en cours, et une personne à temps partiel donne son appui aux collectivités qui élaborent un programme de sensibilisation. Par exemple, une collectivité a mis sur pied une pièce de théâtre portant sur les accidents qui surviennent et sur les précautions à prendre. Dans sa réponse, Transports Canada a aussi indiqué que le CCPP avait récemment entrepris une étude sur la santé et la sécurité dans l'industrie de la pêche; cette étude se terminera au

printemps de 2004. Les résultats de cette étude seront utilisés conjointement par le CCPP et Transports Canada en vue d'élaborer et d'appliquer un programme efficace de formation à l'échelle régionale à l'intention de l'industrie de la pêche.

Les recherches par le CCPP se poursuivent. Les recherches ont pour objet :

- d'examiner et d'analyser les renseignements disponibles sur les incidents et les blessures dans la flotte des bateaux de pêche commerciale;
- d'élaborer un profil des incidents qui se produisent en mer et de proposer de vastes stratégies de prévention;
- d'élaborer un profil des causes les plus communes des pertes de vie et des blessures et de faire des recommandations quant à leur prévention;
- de générer un profil des blessures non signalées;
- de faire une analyse comparative des programmes provinciaux d'assurance et de faire des recommandations concernant les pratiques exemplaires.

Une présentation des constatations est prévue à l'occasion de la conférence qui se tiendra à l'occasion de la réunion de novembre 2004 du Comité consultatif maritime canadien (CCMC). D'autres recherches sont prévues, tout dépendant des résultats de cette étape; on prendra la décision pendant de la conférence.

Le BST constate qu'on se fie sur d'autres initiatives sans qu'il y ait un effort concerté de la part de Transports Canada et du milieu de la pêche. « Le fait de bâtir une culture de sécurité n'est pas une fonction de sécurité, mais une fonction de gestion de projet » [Lamendola, Mark, éditeur technique, *Electrical Construction and Maintenance*, 1^{er} mai 1999]. Rien ne laisse croire qu'un plan stratégique est en place pour élaborer une culture de sécurité au sein du milieu de la pêche.

Par conséquent, le personnel estime que, même si TC a pris certaines mesures positives pour établir une culture de sécurité dans le milieu de la pêche, dans l'ensemble, TC a limité l'étendue de ses mesures à la surveillance des initiatives régionales d'autres intervenants.

Le Bureau estime qu'une **attention en partie satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Réévaluation du Bureau (le 7 décembre 2005)

TC a pris certaines mesures positives pour établir une culture de sécurité dans le milieu de la pêche, mais, dans l'ensemble, il a limité l'étendue de ses mesures à la surveillance des initiatives régionales d'autres intervenants.

Pour ce qui est du groupe d'action maritime interorganismes de la côte ouest, TC est un participant actif, ce qui a permis à TC et aux membres de l'industrie d'établir un réseau dans le cadre duquel ils peuvent échanger des renseignements et répondre à des questions. Parmi les membres de l'industrie, on compte notamment : la B.C. Seafood Alliance, des établissements d'enseignement maritime, des compagnies d'assurance maritime, des syndicats de pêcheurs (UFAWU-CAW) et d'autres groupes, dont le B.C. Council of Professional Fish Harvesters et la Canadian Fishing Company.

Si les initiatives régionales sont entièrement mises en œuvre, les mesures proposées réduiront certains des risques liés à la pêche.

Il n'y a pas eu de changement considérable pour corriger la lacune de sécurité depuis la dernière évaluation.

Réponse de Transports Canada (novembre 2006)

La mise à jour de TC en date de novembre 2006 a indiqué que TC et le MPO avaient signé un protocole d'entente qui visait à fournir un cadre de collaboration entre le MPO, TC et d'autres parties intéressées au sujet de la promotion de la sécurité en mer des pêcheurs. Le protocole d'entente a été signé le 6 novembre 2006.

L'Université Memorial de Terre-Neuve a entrepris un programme intitulé « SafeCatch on safety at sea in the fishing industry ». Le programme examine notamment divers programmes et régimes de réglementation, d'éducation et de sécurité instaurés dans le monde, et analyse des données sur les incidents dans le but de repérer des effets de causalité et des tendances dans les incidents mettant en cause les bateaux de pêche. Transports Canada continue de suivre l'évolution de cette initiative.

Réévaluation du bureau (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 planifiées, lorsqu'elles seront entièrement mises en œuvre, permettront de réduire considérablement ou d'éliminer la lacune de sécurité. Toutefois, jusqu'à maintenant, l'évolution des mesures n'est pas encore assez avancée pour réduire les risques liés à la sécurité des transports. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse dénote une « **intention satisfaisante** ».

Réponse de Transports Canada (juin 2008)

Dans sa mise à jour de juin 2008, TC a indiqué qu'il avait amélioré sa structure de communication pour la distribution de renseignements sur la sécurité aux pêcheurs, comme le TP 10038 révisé, intitulé *Petits bateaux de pêche – Manuel de sécurité*; le Bulletin de la sécurité des navires 01/2008, intitulé *Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications*, a été diffusé le 18 janvier 2008 afin d'informer les propriétaires sur l'importance de signaler les modifications et sur les dangers de telles modifications. Les travaux se poursuivent dans le cadre du nouveau règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche (les données de suivi indiquent que le règlement sera publié dans la *Gazette du Canada, Partie I*, à l'automne 2009 ou au cours de l'hiver 2009-2010). Le *Règlement sur le personnel maritime* est maintenant en vigueur; il permet de fournir une formation aux membres d'équipage. Le règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche améliorera davantage les exigences de formation.

Réévaluation du Bureau (septembre 2008)

Grâce au protocole d'entente visant à promouvoir la sécurité en mer des pêcheurs commerciaux et des titulaires de permis du MPO et signé par TC et le MPO en 2006, les deux 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 aussi un mécanisme de coordination de l'élaboration d'un certain nombre de stratégies visant à promouvoir la sécurité dans l'industrie de la pêche. Les mesures prévues, lorsqu'elles auront été entièrement mises en œuvre, permettront de réduire considérablement ou d'éliminer la lacune de sécurité.

Le Bureau estime encore que la réponse dénote une « **intention satisfaisante** ».

Réponse de Transports Canada (mars 2010)

La mise à jour de TC, en date de mars 2010, indiquait que, pour les besoins de l'établissement, du maintien et de la promotion d'une culture de sécurité dans l'industrie de la pêche, TC continuait de travailler de concert avec le ministère des Pêches et des Océans dans le cadre du protocole d'entente visant à promouvoir la sécurité en mer des pêcheurs. TC améliore continuellement sa structure de communication pour la distribution de renseignements sur la sécurité aux pêcheurs, afin d'informer les propriétaires sur l'importance de signaler les modifications, sur les dangers de telles modifications et sur d'autres questions de sécurité.

L'un des principaux objectifs de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et du règlement connexe est d'en arriver à ce que les propriétaires de navires et les capitaines (représentants autorisés), entre autres, assument la responsabilité de la sécurité et de la prévention de la pollution. À cette fin, TC met au point différentes façons de contrôler la conformité, dont l'exécution de vérifications de sécurité. Ces vérifications ont pour objet d'évaluer la capacité des propriétaires de navires et des capitaines de gérer des opérations sans risque et de mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. De telles vérifications contribueront à la création d'une culture de la sécurité, puisque les pêcheurs prennent en charge leur propre sécurité.

TC continue d'appuyer les organismes et les programmes d'éducation et de sensibilisation en matière de sécurité dirigés par l'industrie, qui favorisent de bonnes pratiques et qui aident les pêcheurs à élaborer des programmes de sécurité propres à leurs navires.

En vertu du *Règlement sur le personnel maritime*, on doit assurer la formation de sécurité de l'équipage de tous les navires, y compris de celui des bateaux de pêche.

Réévaluation du Bureau (mars 2010)

TC continue de travailler de concert avec le ministère des Pêches et des Océans dans le cadre du protocole d'entente visant à promouvoir la sécurité en mer des pêcheurs. De plus, TC améliore sa structure de communication pour la distribution de renseignements sur la sécurité aux pêcheurs, afin d'informer les propriétaires sur l'importance de signaler les modifications, sur les dangers de telles modifications et sur d'autres questions de sécurité. TC met aussi au point des façons de contrôler la conformité, dont l'exécution de vérifications de sécurité qui visent à évaluer la capacité des propriétaires de navires et des capitaines de gérer des opérations sans risque et de mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. En vertu du *Règlement sur le personnel maritime*, on doit assurer la formation de sécurité de l'équipage de tous les navires, y compris de celui des bateaux de pêche. Les mesures planifiées, lorsqu'elles seront entièrement mises en œuvre, permettront de réduire considérablement ou d'éliminer la lacune de sécurité.

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

Réponse de Transports Canada (décembre 2010)

La mise à jour de TC, en date de décembre 2010, décrivait la façon dont le Ministère continuait de collaborer avec le ministère des Pêches et des Océans dans le cadre du protocole d'entente visant à promouvoir la sécurité en mer des pêcheurs. TC améliore continuellement sa structure de communication pour la distribution de renseignements sur la sécurité aux pêcheurs, afin d'informer les propriétaires sur l'importance de signaler les modifications, sur les dangers de telles modifications et sur d'autres questions de sécurité.

TC met au point différentes façons de contrôler la conformité, dont l'exécution de vérifications de sécurité qui ont pour objet d'évaluer la capacité des propriétaires de navires et des capitaines de gérer des opérations sans risque et de mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. De telles vérifications contribueront à la création d'une culture de la sécurité, puisque les pêcheurs prennent en charge leur propre sécurité.

TC continue d'appuyer les organismes et les programmes d'éducation et de sensibilisation en matière de sécurité dirigés par l'industrie, qui favorisent de bonnes pratiques et qui aident les pêcheurs à élaborer des programmes de sécurité propres à leurs navires.

En vertu du *Règlement sur le personnel maritime*, on doit assurer la formation de sécurité de l'équipage de tous les navires, y compris de celui des bateaux de pêche. 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 du Bureau (mars 2011)

TC continue de travailler de concert avec le ministère des Pêches et des Océans dans le cadre du protocole d'entente visant à promouvoir la sécurité en mer des pêcheurs. De plus, TC améliore sa structure de communication pour la distribution de renseignements sur la sécurité aux pêcheurs, afin d'informer les propriétaires sur l'importance de signaler les modifications, sur les dangers de telles modifications et sur d'autres questions de sécurité. TC met aussi au point des façons de contrôler la conformité, dont l'exécution de vérifications de sécurité qui visent à évaluer la capacité des propriétaires de navires et des capitaines de gérer des opérations sans risque et de mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. En vertu du *Règlement sur le personnel maritime*, on doit assurer la formation de sécurité de l'équipage de tous les navires, y compris de celui des bateaux de pêche. Les mesures planifiées, lorsqu'elles seront entièrement mises en œuvre, permettront de réduire considérablement ou d'éliminer la lacune de sécurité.

Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse dénote une « **intention satisfaisante** ».

Réponse à la recommandation M03-02 (décembre 2011)

Selon sa mise à jour de décembre 2011, Transports Canada (TC) continue de favoriser une culture de la sécurité chez les équipages des navires de pêche canadiens. En août 2011, une entente a été signée entre TC et le MPO en vue de faciliter la transmission à TC des renseignements détenus par le MPO pour les besoins de la surveillance de la sécurité à bord des navires de pêche, des activités de sensibilisation, de la vérification de la conformité et du soutien aux enquêtes et aux poursuites.

TC assure la promotion d'une culture de la sécurité au sein de l'industrie de la pêche en participant à des efforts de sensibilisation, notamment par le biais du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Par exemple, les membres du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche examinent régulièrement si les risques sont atténués plus efficacement par des règlements ou des activités de sensibilisation et, le cas échéant, comment ces activités devraient être réalisées. TC a aussi instauré des rencontres régionales avec les représentants de l'industrie de la pêche afin d'améliorer les communications directes entre toutes les parties concernées par la sécurité. Par exemple, TC collabore avec le conseil consultatif *FishSafe* et le Comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux de pêche.

TC a aussi signé un protocole d'entente avec Worksafe BC afin de favoriser une pratique plus sécuritaire de la pêche et une culture de la sécurité. Un protocole d'entente similaire existe entre la Sécurité maritime de TC et la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) du Québec.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M03-02 (mars 2012)

TC continue de collaborer avec le MPO et l'industrie de la pêche. TC améliore la structure de communication destinée à la diffusion d'information sur la sécurité. De plus, TC met au point des moyens de vérifier la conformité, y compris de mener des vérifications permettant d'évaluer la capacité des petits bateaux de pêche de naviguer en toute sécurité. En misant sur une approche axée sur la collaboration et en reconnaissant que les questions de sécurité sont

interreliées, il sera possible de développer une culture de la sécurité au sein de l'industrie de la pêche.

Aux termes du *Règlement sur le personnel maritime*, une formation sur la sécurité doit être donnée à l'équipage figurant sur le document relatif aux effectifs de sécurité. Toutefois, l'équipage des navires de pêche compte souvent plus de membres que ce qui figure sur le document. Par conséquent, les membres d'équipage peuvent travailler sur les navires sans avoir eu de formation officielle sur la sécurité.

L'état d'avancement de la modification proposée au règlement sur la gestion de la sécurité demeure inconnu. Si Transports Canada décidait d'exiger des navires commerciaux nationaux de moins de 24 m ou transportant moins de 50 passagers qu'ils aient un SGS, cette mesure pourrait potentiellement 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**.

Suivi exercé par le BST (mars 2012)

Le BST surveillera les mesures proposées et assurera le suivi auprès de TC en ce qui a trait à l'adoption des SGS pour les exploitants canadiens. Le présent dossier est classé **actif**.

Réponse à la recommandation M03-02 (décembre 2012)

Afin de créer, maintenir et favoriser une culture de la sécurité au sein de l'industrie de la pêche, Transports Canada :

1. Continue de travailler de concert avec le ministère des Pêches et des Océans (MPO) dans le cadre du protocole d'entente visant à promouvoir la sécurité en mer des pêcheurs.

Transports Canada a organisé un atelier interministériel afin de développer une stratégie nationale fondée sur une évaluation holistique de la sécurité des bateaux de pêche, les commentaires de toutes les parties intéressées et les mesures prises par celles-ci. La Garde côtière canadienne (MPO), Gestion des pêches (MPO) et le BST ont notamment participé à cet atelier. En août 2011, une entente a été signée par TC et le MPO en vue de faciliter la transmission à TC des renseignements détenus par le MPO pour les besoins de la surveillance de la sécurité à bord des navires de pêche, des activités de sensibilisation, de la vérification de la conformité et du soutien aux enquêtes et aux poursuites.

2. Travaille avec les associations provinciales en vertu de protocoles d'entente.
 - TC a signé un protocole d'entente avec Worksafe BC afin de favoriser une pratique plus sécuritaire de la pêche et une culture de la sécurité.
 - Un protocole d'entente similaire existe entre la Sécurité maritime de TC et la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) du Québec depuis 2011.
3. Coordonne et dirige activement douze réunions du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) par année civile, deux dans chacune des cinq régions de TC et deux réunions nationales à Ottawa.

- Des représentants de Transports Canada, d'autres ministères, y compris le MPO, du BST, de groupes de l'industrie, des syndicats et d'autres personnes participent aux réunions du CCMC pour discuter de différents sujets allant de la préparation des règlements de TC à la présentation d'initiatives menées par l'industrie. Les ordres du jour de ces réunions sont transmis à l'avance pour permettre aux représentants de suggérer des sujets de discussion.
 - La réunion nationale du CCMC comprend un Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche, coprésidé par Transports Canada et l'industrie; un Groupe de travail sur la sécurité des bateaux de pêche – Questions de réglementation, présidé par Transports Canada et un Groupe de travail sur la sécurité des bateaux de pêche – Certification et formation. Un grand nombre de personnes participent aux trois réunions et l'industrie de la pêche continue d'appuyer le processus du CCMC.
 - La réunion nationale du CCMC de novembre 2012 sur les bateaux de pêche a rassemblé des représentants de la Northumberland Fishermen's Association, de la Prince County Fishermen's Association (Î.-P.-E), de la Nova Scotia Boatbuilders Association, de l'Union des pêcheurs de Terre-Neuve, du Professional Fish Harvesters' Certification Board (office d'accréditation des pêcheurs professionnels), du Conseil Mi'kmaq de l'Î.-P.-E., de WorkSafeBC, du Western Maritime Institute, de l'École des pêches et de l'aquaculture du Québec, de la Fisheries Safety Association de la Nouvelle-Écosse, du Fisheries Sector Council de la Nouvelle-Écosse, de la Eastern Fishermen's Federation, de FishSAFE BC, du Nunavut Fisheries Training Consortium, du Conseil canadien des pêcheurs professionnels, de la Fédération régionale acadienne des pêcheurs professionnels, ainsi que de TC, du MPO et du BST.
 - À la réunion nationale du CCMC de novembre 2012, le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche a entendu de nombreux exposés de représentants de l'industrie sur la participation aux initiatives visant à améliorer la sécurité, et notamment sur des mesures visant à faciliter l'accès au programme de formation sur les distances destiné aux capitaines de pêche de quatrième classe qui est maintenant offert par la Marine Institute de l'Université Memorial. Transports Canada et le BST ont tous les deux fait des présentations sur leurs initiatives respectives.
4. Organise des rencontres et participe à d'autres réunions régionales avec des groupes intéressés de l'industrie de la pêche afin de favoriser la communication directe entre toutes les parties qui souhaitent améliorer la sécurité, par exemple :
- Une campagne de sensibilisation nationale destinée aux pêcheurs a été menée en 2011-2012 afin de rencontrer les pêcheurs et leur fournir des renseignements sur les exigences de certification et de formation des capitaines, des officiers et des membres d'équipage à bord des bateaux de pêche, et pour les aider à obtenir et remplir la documentation requise. À ce jour, les responsables de la campagne se sont arrêtés à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, au Québec, en Colombie-Britannique et à l'Île-du-Prince-Édouard. Les associations de pêcheurs s'intéressent grandement à cette campagne, et les pêcheurs y participent activement et apprécient cette nouvelle façon d'offrir les services. Les prestataires de cours au niveau local étaient présents durant la campagne et ont fourni des renseignements supplémentaires aux participants.

- Le conseil consultatif FishSAFE, qui a publié des [rapports de planification stratégique](#).
- Le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec.
- Des événements du réseau des entreprises de pêche commerciale.
- Le Forum national sur les pêches autochtones.

À titre de partenaire, TC continue d'appuyer les organismes et les programmes d'éducation et de sensibilisation en matière de sécurité qui sont dirigés par l'industrie, qui favorisent de bonnes pratiques et qui aident les pêcheurs à élaborer des programmes de sécurité propres à leurs navires. 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. La Fisheries Safety Association de la Nouvelle-Écosse a un projet similaire.

5. Crée et tient à jour un régime de réglementation qui favorise une culture de la sécurité en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Par exemple :
 - a) La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* exige que le représentant autorisé d'un bâtiment, y compris un bâtiment de pêche, veille à ce que le bâtiment, ses machines et son équipement satisfassent aux exigences réglementaires indiquées à la Partie 4 de la Loi; élabore des règles d'exploitation sécuritaire du bâtiment ainsi que la procédure à suivre en cas d'urgence; veille à ce que l'équipage et les passagers reçoivent une formation en matière de sécurité.
 - b) Le *Règlement sur le personnel maritime* exige qu'une formation sur la sécurité soit donnée aux équipages de tous les bâtiments, y compris les bâtiments de pêche. Le cours pour l'obtention du brevet de capitaine comprend un module sur la connaissance générale des navires qui traite, notamment, de l'étanchéité à l'eau du bateau.
 - c) L'industrie discute de l'adoption d'un Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.
 - Le règlement proposé stipulera des normes de sécurité minimales pertinentes et à jour pour l'industrie des petits bateaux de pêche.
 - Il exigera notamment la préparation et la mise à jour de registres; la création de procédures écrites sur le rangement et l'utilisation des gilets de sauvetage, les signaux visuels, le matériel de sécurité à bord du bateau, les communications par radio, la détection et le matériel d'extinction des incendies, la prévention des incidents et des accidents, y compris les accidents et les incidents liés à la stabilité, et obligera les membres de l'équipage à tenir des exercices et à bien connaître les procédures établies.
6. Prévoit adapter le Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) aux petits bateaux de pêche une fois que le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* sera en vigueur.
 - Le PCPB (voir la réponse à la recommandation M04-01 pour plus de détails) sert à promouvoir la formation des membres d'équipage et à les sensibiliser aux exigences réglementaires par une liste de vérification qui regroupe les exigences et des notes explicatives. Les commentaires des membres de l'industrie sont positifs et de nombreux groupes appuient une approche similaire pour les petits bateaux de pêche.

7. Prépare des lignes directrices et des modèles de systèmes de gestion de la sécurité qui faciliteront l'adoption d'outils de gestion de la sécurité appropriés par l'industrie des petits bateaux, y compris les bateaux de pêche.
 - TC entend continuer à favoriser l'adoption volontaire des outils de gestion de la sécurité appropriés au sein de l'industrie des petits bateaux de pêche.
 - En vertu du *Règlement sur le personnel maritime* (RPM), Transports Canada exige que les titulaires de brevet aient les connaissances requises pour assurer l'intégrité de la coque et des superstructures, et pour prévenir les envahissements par l'eau. Ils doivent en outre pouvoir assurer la survivabilité du bateau en cas d'envahissement, contrôler les dommages et prendre les mesures de sécurité nécessaires.
 - TC exige que toutes les personnes qui occupent une fonction à bord d'un bateau suivent une formation de familiarisation et sur la sécurité à bord et que toutes les autres personnes qui doivent se trouver à bord afin de respecter les exigences relatives aux effectifs de sécurité du *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) suivent une formation sur les interventions en cas d'urgence maritime.

8. Appuie la création d'un traité international sur la sécurité des bateaux de pêche de 24 mètres ou plus.
 - Le Canada a présidé le comité de rédaction de la récente conférence diplomatique sur la signature d'une entente pour la mise en œuvre, dès 1993, du protocole de Torremolinos, qui a été voté à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977. La conférence a eu lieu à Cape Town, en Afrique du Sud, en octobre 2012.
 - L'adoption d'un régime obligatoire en matière de sécurité internationale devrait permettre d'améliorer les normes de sécurité et de réduire le nombre de décès.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M03-02 (mars 2013)

L'objectif de la recommandation du Bureau était que Transports Canada élabore une stratégie nationale afin de créer, maintenir et favoriser une culture de la sécurité au sein de l'industrie de la pêche. Dans sa réponse, TC décrit les nombreuses activités qu'il a entreprises afin de participer à la réalisation de l'objectif de favoriser une culture de la sécurité, mais il ne traite pas du but de la recommandation, à savoir la création d'une stratégie nationale.

Depuis la diffusion de cette recommandation, le BST a rédigé et publié son *Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada* (enquête SII). Cette enquête a révélé les liens entre les manquements à la sécurité dans l'industrie de la pêche et souligne encore le fait que la culture de cette industrie doit changer afin que les pratiques de travail sécuritaires deviennent la priorité.

L'enquête SII a également démontré que les autorités fédérales (TC et MPO) et provinciales (commissions d'indemnisation des accidents du travail) ont aussi une responsabilité et doivent collaborer de façon active et efficace avec les autres intervenants de l'industrie de la pêche pour étudier et régler ces problèmes de sécurité bien connus. Cette transition doit passer par les pêcheurs eux-mêmes; ils doivent assurer leur propre sécurité, celle des membres de leur équipage et celle de leur bateau.

Étant donné l'étendue des mesures que Transports Canada a prises et le fait que TC ne peut à lui seul créer, maintenir et favoriser une culture de la sécurité au sein de l'industrie de la pêche, le Bureau estime que Transports Canada accorde une attention **entièrement satisfaisante** à la présente recommandation.

Cela étant dit, des pêcheurs continuent de mourir en mer et cela indique que toutes les parties en cause ont encore beaucoup à faire pour atteindre l'objectif ultime : créer une culture de la sécurité dans toute l'industrie de la pêche.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier est classé **inactif**.