

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU COMITÉ PERMANENT SUR LA SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE

1. Ouverture de la séance / annonces [Mark Dolomount, Comité d'accréditation des pêcheurs professionnels de Terre-Neuve-et-Labrador (CAPP) et Victor Santos-Pedro, Transports Canada (TC)].
2. Approbation de l'ordre du jour
3. Rapport du coprésident de l'industrie (Mark Dolomount, CAPP).
4. Mises à jour de l'industrie
 - Initiatives du Conseil canadien des pêcheurs professionnels (CCPP) visant à améliorer la sécurité (John Sutcliffe, CCPP).
 - Fish Safe BC (Gina Johansen, Fish Safe BC).
 - Point permanent proposé à l'ordre du jour – Mise à jour sur les initiatives provinciales. (Mark Dolomount, CAPP).
5. Mises à jour des groupes de travail sur la sécurité des bateaux de pêche des CCMC régionaux
 - Atlantique (Lionel Comeau, TC).
 - Québec (Simon Pelletier, TC).
 - Ontario (Michael Dua, TC).
 - Pacifique (Andy Allan, TC).
6. Mise à jour – Autre comité permanent du CCMC – Navigation et opérations (Russ Renaud, TC).
7. Mise à jour sur la réglementation
 - *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* (Kevin Monahan, TC).
 - Rapport d'étape – Étude sur la stabilité des bâtiments de pêche (Ayhan Akinturk, IOT).
8. Comptes rendus des groupes de travail du CCMC national
 - Sécurité des bateaux de pêche – Certification et formation (Diane Couture, TC).
 - Sécurité des bateaux de pêche – Questions de réglementation (Ian Campbell, TC).
9. Mises à jour d'initiatives gouvernementales
 - Enquête par le BST sur la sécurité des bateaux de pêche au Canada (Marcel Ayeko, BST)
 - Mise à jour de TC – Sécurité maritime (Victor Santos-Pedro et Ian Campbell, TC).
10. Autres questions / liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC
 - Élaboration des normes d'inspection des bateaux de pêche
 - Association nationale pour la sécurité des bateaux de pêche
 - Élection du coprésident, Industrie

La réunion du comité permanent, coprésidée par Mark Dolomount, CAPP, et Victor Santos-Pedro, TC, se tient le mercredi 3 novembre 2010. Environ 70 personnes y assistent.

1. OUVERTURE DE LA SÉANCE / ANNONCES

Victor Santos-Pedro commence la réunion. Il souhaite la bienvenue aux personnes présentes. Puisque l'ordre du jour est chargé, il faudra bien gérer le temps imparti.

2. APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

L'ordre du jour est approuvé avec les changements suivants. Il n'y aura pas de compte rendu de la Région des Prairies et du Nord et la mise à jour de la direction des Pêches du MPO, sous le point 9, a été supprimée. Trois points (l'élaboration des normes d'inspection des bateaux de pêche, l'Association nationale pour la sécurité des bateaux de pêche et l'élection du coprésident de l'industrie) sont ajoutés sous Autres questions. Le troisième point est ajouté plus tard dans la journée.

3. RAPPORT DU CO-PRÉSIDENT DE L'INDUSTRIE

Mark Dolomont, co-président de l'industrie, fait observer qu'il y a trois ans que la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* est en vigueur; il se dit fier et heureux de l'engagement du secteur des pêches en faveur de la nouvelle loi et de son avancement. Selon lui, même s'il reste des questions à résoudre en ce qui a trait au *Règlement sur le personnel maritime*, Transports Canada s'est montré disposé à écouter et à apporter des correctifs raisonnables s'il y a lieu. La conformité aux exigences réglementaires ne serait pas ce qu'elle est sans le travail assidu du représentant de Transports Canada au sein du comité permanent pour expliquer les exigences aux participants. Il félicite les personnes visées de leur effort constant.

Pour lui, le Règlement ne règle pas une fois pour tout les problèmes de sécurité. L'industrie a connu, de l'intérieur, des changements importants, afin de promouvoir la sécurité. Cela a commencé avant la réforme de la réglementation de Transports Canada et n'a jamais cessé.

4. MISES À JOUR DE L'INDUSTRIE

Le Conseil canadien des pêcheurs professionnels et Fish Safe BC informent les participants des dernières initiatives de l'industrie.

Initiatives du Conseil canadien des pêcheurs professionnels (CCPP) visant à améliorer la sécurité

Roy Gibbons, Marine Institute, et Tony Patterson, Virtual Marine Technology, font le point sur l'outil de formation sur la stabilité commandé par le Conseil canadien des pêcheurs professionnels. Les mises à jour précédentes portaient sur la structure de l'outil, scindé en modules illustrant les principes de stabilité au moyen de graphismes et de vidéos ne recourant pas aux calculs mathématiques et par la simulation en temps réel d'un voyage de pêche. La démonstration a permis d'offrir aux utilisateurs un aperçu de la pédagogie et un aperçu de la simulation en temps réel, quand l'outil sera au point, en mars 2011.

On demande si une formation supplémentaire, comme celle permise par le simulateur, était utile pour ceux qui ont déjà exploité un bateau. Pour certains participants il y a peu d'avantages, car les exploitants d'expérience savent à quoi s'attendre d'un navire et comment l'utiliser. Mais d'autres estiment que la formation aux principes de stabilité accroît l'expérience.

Pour donner suite à leurs questions, les participants sont informés que le simulateur pourra servir dans une certaine mesure à simuler une charge, mais qu'il s'agira d'une mesure approximative et qu'il faudra tenir compte de l'augmentation graduelle du poids des navires.

Fish Safe BC

Gina Johansen, Fish Safe BC, fait le tour des activités, réalisées ou en cours, de l'organisme : formation sur la stabilité; élargissement de cette formation pour qu'elle comprenne un atelier sur les facteurs humains; élaboration d'un profil du marché de travail de concert avec la province de la Colombie-Britannique; participation à un forum sur la sécurité organisé par le National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis et participation à l'adoption d'un plan triennal d'amélioration de la sécurité dans le secteur des pêches de la Colombie-Britannique.

Elle indique que les délibérations et les documents du forum peuvent être consultés sur le site du NTSB (www.nts.gov). Les participants s'entendent sur des éléments essentiels au bon fonctionnement des programmes de sécurité des pêches.

- Accessibilité – lieux éloignés
- Doivent avoir rapport avec la pêche
- Principes d'éducation des adultes
- Le financement doit être adéquat
- Il faut des exercices pratiques et de l'instruction indirecte, afin de favoriser la transférabilité
- Prestation d'information à quai
- Formation des pêcheurs ou pêchant
- Intégration des équipages

John Krgovich, coordonnateur du programme Safest Catch, souligne que Fish Safe en est à la deuxième année du programme, axé sur l'élaboration et la validation par les exploitants de bateau des programmes de sécurité à bord; 137 bateaux ont sollicité une visite, 90 ont été visités et 36 ont terminé le programme.

Selon lui, un changement d'attitude est visible parmi certains pêcheurs. Le fatalisme, « Il arrive ce qui ce qui doit arriver », a cédé la place à des mesures et à des procédures de sécurité faisant appel à la sensibilisation et à l'éducation. Il donne l'exemple d'un vieux pêcheur qui refusait de porter un dispositif de flottaison parce qu'il croyait que cela est inconfortable et accroît le risque. Après en avoir examiné et essayé plusieurs modèles, il a fini par en trouver un qui lui convient et il le porte, envoyant ainsi un message aux autres.

Point permanent proposé à l'ordre du jour – Mise à jour sur les initiatives provinciales

Mark Dolomont souligne que même si les rapports régionaux de Transports Canada sur l'amélioration de la sécurité des bateaux de pêche figurent habituellement à l'ordre du jour, la présentation des rapports sur les initiatives de l'industrie est fonction de la situation. Afin d'informer sur les succès de l'industrie, il propose que les initiatives de l'industrie à l'échelle nationale constituent désormais un point permanent de l'ordre du jour du comité. Le comité convient d'en faire l'essai commençant à la prochaine réunion nationale du CCMC, en avril.

5. MISES À JOUR DES GROUPES DE TRAVAIL SUR LA SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE DES CCMC RÉGIONAUX

Les participants sont informés des questions suivantes.

Région de l'Atlantique (Lionel Comeau)

L'été a été peu occupé, mais l'automne très chargé, car les Associations se rencontrent alors pour examiner leurs préoccupations. On indique que lors de la dernière réunion du CCMC, on a demandé à Transports Canada de participer à certaines réunions consultatives sur les pêches, de concert avec Pêches et Océans. Il n'y a pas eu de réunion du genre pendant la période de rapport visée et aucune n'est prévue.

Des activités conjointes avec Pêches et Océans ont toutefois eu lieu, en septembre, lors des deux réunions du CCMC régional, à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, et à St. John's, à Terre-Neuve. Ces réunions, renommées Journée maritime nationale (Marine Day), sont organisées conjointement par Transports Canada et Pêche et Océans. Les séances ont permis d'aborder des questions d'intérêt mutuel.

Pendant la période visée, Transports Canada a assisté à des réunions et à des événements

- **26 mai 2010** – Association des pêcheurs professionnels Scotia-Fundy : Séance de formation à l'intention des coordonnateurs locaux. Présentation des exigences de Transports Canada et des initiatives réglementaires prévues - Dartmouth, Nouvelle-Écosse (Lionel Comeau).
- **27 septembre 2010** – Journée maritime nationale (réunion du CCMC régional) : Présentation de la mise à jour du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* et participation à des tables rondes sur la stabilité des bateaux de pêche - Dartmouth, Nouvelle-Écosse (Lionel Comeau).
- **29 septembre 2010** – Journée maritime nationale (réunion du CCMC régional) : Présentation de la mise à jour du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* et participation à des tables rondes sur la stabilité des bateaux de pêche, présidées par Mark Dolomount - St. John's, Terre-Neuve (Lionel Comeau).
- **7 octobre 2010** – Présentation des réformes de la réglementation et du *Règlement sur le personnel maritime* à la New Brunswick Salmon Growers Association. Demande de participation à la rédaction d'un manuel de sécurité de l'industrie - St. George, Nouveau-Brunswick (Lionel Comeau).
- **14 octobre 2010** – Participation à la réunion trimestrielle du conseil d'administration de la Fédération des pêcheurs de l'Est (FPE) afin d'assurer la participation locale aux questions réglementaires touchant Transports Canada - Moncton, Nouveau-Brunswick (Victor Santos-Pedro et Lionel Comeau).
- **20 octobre 2010** – Présentation du *Règlement sur le personnel maritime* et des initiatives sur les petits bateaux de pêche à la Grand Manan Fisherman's Association - Grand Harbour, Nouveau-Brunswick (Ensor McNeill et Lionel Comeau).
- **21 octobre 2010** – Présentation du *Règlement sur le personnel maritime* et des initiatives visant les petits bateaux de pêche aux pêcheurs de la baie de Fundy (Île Deer et île Campobello) - Calders Head, Nouveau-Brunswick (Lionel Comeau).
- **27 octobre 2010** – Présentation des questions réglementaires de délivrance de licence et d'inscription, du projet de réforme de la réglementation et des initiatives visant les petits bateaux de pêche au Maritime Aboriginal Peoples Council - Truro, Nouvelle-Écosse (Frank Ritchie et Lionel Comeau).

- **28 octobre 2010** – Présentation des initiatives visant les petits bateaux de pêche à la réunion annuelle des inspecteurs de petits bateaux de pêche de la Région de l'Atlantique de Transports Canada - Dartmouth, Nouvelle-Écosse (Lionel Comeau).

Les points les plus importants demeurent la mise en œuvre du *Règlement sur le personnel maritime* et son incidence sur les activités courantes. La présence obligatoire de deux personnes à bord d'un bâtiment de pêche effectuant un voyage à proximité du littoral, classe 2, le nombre d'heure de repos exigé et les officiers de quart sont source de préoccupation. Les initiatives visant les petits bateaux de pêche attendent des propositions détaillées de Transports Canada sur les critères de stabilité (la nouvelle norme du Ministère sur la stabilité des bateaux de pêche) et de l'information sur la désignation de certains navires en tant que navires traditionnels.

On parle du nombre d'événements auxquels Transports Canada a assisté dans la Région de l'Atlantique et on insiste sur l'importance pour Transports Canada de faire passer le message aux intervenants.

Région du Québec (Simon Pelletier)

Lors de l'atelier du Bureau de la sécurité des transports sur la sécurité des bateaux de pêche, tenu à Rimouski le 25 février, Pêches et Océans et Transports Canada ont chargé un groupe de travail d'analyser les facteurs qui influent sur la sécurité des bateaux de pêche en rapport avec les règles de délivrance de licence de Pêches et Océans.

Voici les questions soulevées par les pêcheurs lors de l'atelier.

- Limites fixées par Pêches et Océans quant à la longueur des bateaux de pêche
- Délai de récupération des gréements de pêche après la fermeture des zones de pêche
- Contraintes imposées aux pêcheurs en vertu des quotas concurrentiels
- Manque de temps entre l'annonce du début de la saison de pêche et l'ouverture des zones de pêche

La première réunion du groupe de travail a été tenue le 28 septembre. Ont été soulevées les questions suivantes sur la communication et la coopération entre les deux organisations.

- Participation de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne (Recherche et sauvetage) aux réunions consultatives de Pêches et Océans sur les plans de gestion des pêches
- Harmonisation des définitions de la longueur hors tout par Pêches et Océans et Transports Canada
- Création de comités conjoints devant informer de l'ouverture d'une zone de pêche
- Transfert d'information entre Pêches et Océans et Transports Canada concernant les permis de pêche, afin de valider la capacité du bateau
- Capacité du bateau de pêche à accueillir des observateurs
- Délivrance de permis de pêche aux navires à passagers

Marcel Boudreau, Raynald Gosselin et Marcel Picard, Pêches et Océans, Stacy Dufour, la Garde côtière canadienne (Recherche et sauvetage), Guy Bussierre et Bernard Breton, Bureau de la sécurité des transports, de même que Robert Fecteau et Simon Pelletier, Transports Canada, assistent à la réunion.

Une analyse, des propositions de solutions, des mesures et des suivis des questions seront présentées à la prochaine réunion du Comité permanent sur la Sécurité des bateaux de pêche de la Région du Québec, en février 2011.

L'élaboration d'un protocole d'entente entre la Commission de santé et sécurité au travail, le Québec et Transports Canada est en cours. Une réunion a été tenue avec la Commission; il est question de la protection contre les chutes à la mer, de la hauteur du pavois ou des rambardes, des procédures de sécurité au travail et de l'obligation dans certaines circonstances de porter un gilet de flottaison. Selon la Commission, les travailleurs doivent porter un vêtement de flottaison individuel lorsqu'ils travaillent à proximité de l'eau avec une rambarde de protection de moins d'un mètre.

On passe ensuite à la question posée par Marilyn French-St. Georges, Bureau de la sécurité des transports, à la dernière réunion du CCMC, sur le taux élevé de participation au programme d'autovérification de la Région du Québec concernant les petits bateaux de pêche de 15 tonneaux et moins de jauge brute. Ce programme volontaire, lancé en 2006, suivait un programme-pilote mené en 2003. À ce jour, 356 petits bateaux de pêche sont inscrits au programme d'autovérification; pour la saison 2010, le taux de participation est toujours de 50 %.

Selon Bernard Leclerc, inspecteur de la sécurité maritime responsable du programme, la forte participation s'explique par le travail constant sur le terrain des inspecteurs, les priorités de gestion régionales et la collaboration avec les pêcheurs depuis le début du programme. Depuis 1999, Transports Canada a effectué plus de 725 premières inspections de bateaux de pêche.

Les pêcheurs sont informés des règlements, des exigences et des méthodes de travail en sécurité propices à une culture de la sécurité à bord des petits bateaux de pêche. Un commentaire, faisant suite au rapport de la Région du Québec, porte sur le rapport entre les règles de délivrance de permis de Pêches et Océans ainsi que la sécurité et la nécessité de continuer à l'améliorer.

Région de l'Ontario (Michael Dua)

Pêches Ontario a connu une autre année ordinaire en raison des quotas et des prix uniformes. D'après Transports Canada, sur 142 bateaux de pêche de plus de 15 tonneaux de jauge brute immatriculés en Ontario, seulement 71 auront obtenu le certificat d'inspection à la fin de l'année, qui confirme ce qui a été dit. La propriété de plusieurs bateaux a dernièrement été cédée à des membres des Premières nations. L'accroissement du personnel a permis à la Région de lancer une consultation des pêcheurs autochtones. L'Ontario prévoit qu'elle va être en mesure de :

- créer une liste de contrôles de sécurité;
- collaborer avec les corps policiers des Premières nations pour cerner les besoins;
- créer un partenariat avec les responsables des pêches des Premières nations;
- réaliser un projet-pilote avec un bateau de pêche appartenant à un groupe autochtone;
- favoriser le succès du projet-pilote.

Vu l'augmentation du personnel, la Région de l'Ontario va pouvoir vérifier de près la conformité de la flotte commerciale à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et organiser des discussions sur l'incidence du règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé. La Région a mis sur pied un programme pour les petits bateaux de pêche de 15 tonneaux et moins de jauge brute qui n'ont pas besoin de certificat d'inspection, mais doivent être conformes à la *LMMC 2001*.

- Difficultés liées à la tentative de déterminer/localiser les bateaux de pêche commerciaux de 15 tonneaux et moins de jauge brute. Comme il n'y a pas d'inspection s'appliquant à ces derniers, Transports Canada n'a pas de base de données qui faciliterait cette tâche.
- Leurs propriétaires, pense-t-on, ne sont pas au courant qu'ils sont tenus de transférer le permis de bateau de plaisance dans le registre des petits bâtiments commerciaux, rendant leur détermination difficile.
- Fin été, début automne, un partenariat avec le ministère des Ressources naturelles et l'examen du système de recherche d'information sur l'immatriculation des bâtiments de Transports Canada ont permis de déterminer qu'il y avait environ 44 bateaux de pêche commerciaux de moins de 15 tonneaux de jauge brute dans la Région de l'Ontario.

Dix-huit d'entre eux ont reçu une lettre :

- décrivant les responsabilités du représentant autorisé ou du propriétaire en vertu de l'article 106 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*;
- décrivant les exigences du registre des petits bâtiments et la façon de s'immatriculer;
- les informants de la partie II du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*;
- accompagnée du manuel de sécurité des petits bateaux de pêche.

Trois propriétaires ont répondu.

Région du Pacifique (Andy Allan)

Deux questions sont brûlantes sur la côte Ouest.

- L'entrée en vigueur, le 7 novembre 2010, de l'exigence d'un officier de quart pour les petits bateaux de pêche. Le manque d'argent pour la formation, le cumul des heures de services en mer et le cumul des heures de navigation pour le renouvellement du certificat signifient que pour la plupart des zones de pêches il est impossible de respecter les exigences, en raison de la réduction de la durée des saisons de pêche.
- On se préoccupe des raisons qui peuvent justifier une évaluation de stabilité, laquelle peut exiger une évaluation complète de 90 % de la flotte de la côte Ouest, avec seulement quelques bateaux de pêche à filets maillants et de chalutiers ne permettant qu'une évaluation simplifiée.

Après la présentation du document de consultation sur le projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, à la réunion du CCMC régional, en septembre, Transports Canada convoque une réunion à la demande de l'industrie pour discuter en profondeur du projet de règlement. Des représentants de l'Administration centrale et de la Région du Pacifique ont assisté à cette réunion, en plus de nombreux représentants de l'Industrie et une discussion animée a eu lieu.

Depuis la réunion du CCMC, au printemps, 120 bateaux de pêche commerciaux de la Région ont été inspectés.

On utilise beaucoup, dans la Région, le questionnaire sur la stabilité des bateaux de pêche et le formulaire de modification. Après l'évaluation, certains propriétaires de bateau ont dû subir une nouvelle évaluation.

La Région du Pacifique a conçu un livret d'inspection informant les pêcheurs du processus d'inspection. Cette initiative est le résultat d'une collaboration de Fish Safe et du service régional des communications de Transports Canada.

La Région a participé aux réunions de Work Safe BC, de Fish Safe, de Pêches et Océans et de Mutual Marine, entre autres.

La Région a publié un guide du pêcheur, qui souligne les lacunes les plus fréquentes relevées par les inspecteurs de la Région aux cours des inspections annuelles et quadriennales.

Pour conclure sur une note positive, la migration du saumon rouge, dans le Fraser, a été la plus importante depuis 100 ans; plus de 35 millions de saumon ont remonté le fleuve. La pêche au filet maillant et à la senne a connu un grand succès par rapports aux années précédentes.

6. MISE À JOUR – AUTRE COMITÉ PERMANENT DU CCMC – NAVIGATION ET OPÉRATIONS

Russ Renaud, Transports Canada, donne aux participants un aperçu des points abordés à la réunion du Comité permanent sur la Navigation et les opérations.

Il mentionne les points suivants.

- L'obligation de fournir un rapport pour les navires de plus de 300 tonneaux de jauge brute navigant dans l'Arctique canadien est entrée en vigueur en juillet 2010.
- Le *Règlement sur les enregistreurs des données du voyage* sera préalablement publié en vue des commentaires; seuls quelques gros chalutiers risquent d'être touchés.
- Le projet de *Règlement sur la sécurité de la navigation* est soumis aux priorités.
- Des exposés sur la navigation électronique et la détection par satellite des émetteurs de recherche et sauvetage du système d'identification automatique (AIS SART) ont été donnés à titre informatif.

7. MISE À JOUR SUR LA RÉGLEMENTATION

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

Kevin Monahan, Transports Canada, offre une mise à jour du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé. Les ébauches de directive concernant les parties 1 et 2 du règlement proposé ont été envoyées par courriel avant la réunion et examinées à la réunion du groupe de travail sur la Sécurité des bateaux de pêche – Questions de réglementation. Dans la partie 1 se trouvent les définitions, les dispositions générales et les dispositions relatives à la stabilité. Quant à la partie 2, elle fixe les exigences visant les bateaux de pêche de moins de 9 mètres ou mus par des moteurs à essence intérieurs ou hors-bord.

Les instructions relatives à la rédaction se démarquent nettement des versions précédentes. Elles sont plus courtes, car elles ne contiennent pas de lignes directrices ou de passages renvoyés aux normes techniques. Elles renferment en outre plus de propositions détaillées en matière de stabilité, incluant de la documentation et des dossiers, avec plus d'emphase placée sur les responsabilités du propriétaire. Les directives de rédaction concernant les parties 3 et 4 du projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* ne sont pas disponibles pour la présente réunion du CCMC national; elles seront envoyées par courriel une fois prêtes. Il ne devrait pas y avoir beaucoup de différence entre les parties 3 et 4 modifiées comparativement aux versions précédentes.

L'analyse coût-avantage en cours fait l'objet d'une discussion; selon les résultats de l'analyse, certaines dispositions devront peut-être être revues. On pose des questions quant à certaines clauses des directives de rédaction. Les membres sont priés de les envoyer, par écrit, avec renseignements à l'appui ou des propositions, à Kevin Monahan, en vue de leur examen.

En ce qui concerne l'échelle de tirant d'eau maximal obligatoire et des sanctions en cas d'immersion de l'échelle, Kevin Monahan explique que d'une part, on propose que l'échelle de tirant d'eau maximale soit obligatoire, mais d'autre part, rien dans la proposition ne considère l'omission d'observer l'échelle comme une infraction. Le but espéré en exigeant une échelle de tirant d'eau sur les bateaux est que le capitaine s'en serve plus d'emblée pour se guider.

Selon Kevin Monahan, comme on l'a dit plus haut, on propose d'exiger que les bateaux actuels observent les mesures de sécurité essentiels.

Source de préoccupation constante, l'évaluation de la stabilité des bateaux existants sera soumise à des hypothèses de coût-avantage.

Étude sur la stabilité des bâtiments de pêche – Rapport d'étape

Ayhan Akinturk, l'Institut des technologies océaniques, donne un aperçu de la méthode utilisée pour concevoir un outil servant à déterminer si certaines flottes pourraient être exemptées de l'évaluation complète de stabilité.

Ayhan Akinturk explique que l'évaluation se fonde sur les antécédents des bâtiments (durée, bilan d'incident) et leur conception. Les facteurs humains n'entrent pas en ligne de compte. À son avis, même si certains critères risquent de disqualifier certaines flottes, d'autres critères, comme le transport de fret liquide, sont à revoir. Un examen de la structure de l'outil a eu lieu; le projet est en cours.

8. COMPTES RENDUS DES GROUPES DE TRAVAIL DU CCMC NATIONAL

Ian Campbell présente le rapport du Groupe de travail sur la Sécurité des bateaux de pêche – Questions de réglementation (voir l'annexe A).

On discute du port obligatoire d'un dispositif de flottaison ou d'un gilet de sauvetage sur le pont. Mark Dolomount invite les participants à en discuter au sein de leurs associations et énoncer leur position à la prochaine réunion du CCMC.

Diane Couture présente le rapport du Groupe de travail sur la Sécurité des bateaux de pêche – Certification et formation; il figure à l'annexe B.

Tout au long de la journée, des préoccupations sont exprimées quant aux exigences des effectifs du personnel, en particulier l'exigence d'un officier de quart certifié. Les difficultés éprouvées par l'industrie à respecter ces exigences fait l'objet d'une discussion tout comme la question du nombre de gens de mer au Canada.

9. MISES À JOUR D'INITIATIVES GOUVERNEMENTALES

Enquête par le BST sur la sécurité des bateaux de pêche au Canada

Marcel Ayeko, Bureau de la sécurité des transports, fait le point sur l'étude du BST sur la sécurité des bateaux de pêche; mais il dit d'abord que ses observations sont préliminaires et n'expriment qu'une opinion personnelle. Le BST a émis une liste de préoccupations, dont la sécurité des petits bateaux de pêche; l'an dernier il y a eu 11 décès sur les bateaux de pêche, et 10 en 2010, entre le début de l'année et la fin d'octobre.

Marcel Ayeko informe les participants que l'équipe du BST a conversé avec divers groupes de pêcheurs et d'autres intervenants partout au pays et analyse présentement les données d'incident pour obtenir une vue d'ensemble des aspects (économie, cadre réglementaire, programme de gestion des ressources halieutiques) déterminants pour la sécurité des bateaux de pêche. Il résume les résultats des enquêtes du BST à la suite d'incidents associés aux bateaux de pêche (voir plus bas), ajoutant que le Bureau tient compte de la situation économique de l'industrie en ce qui a trait à la sécurité.

- Questions de stabilité
- Lacunes des engins de sauvetage
- Formation et éducation
- Méthodes de chargement et d'exploitation dangereuses
- Maintien des opérations dans des conditions météorologiques extrêmes
- Gestion des ressources halieutiques et contraintes économiques
- Inspection et exécution inadéquates.
- Heures de service et de repos, fatigue
- Étanchéité à l'eau, ouverture des écoutilles, écoutilles non sécurisées
- Procédures et pratiques d'exploitation dangereuses – Code de bonnes pratiques
- Questions inhérentes au manque de stabilité des bateaux
- Promotion de la culture de la sécurité
- Transport d'engins de sauvetage et de matériels et l'utilisation de ceux-ci
- Incidence du plan et des méthodes de gestion des ressources halieutiques sur la sécurité des bateaux de pêche

Marcel Ayeko poursuit en notant que la difficulté dans le rapport sera de cerner les diverses questions et considérations et de voir s'il y a une façon d'intégrer dans la prise de décision les objectifs de sécurité à la durabilité des pêches et aux objectifs commerciaux. Prochaines étapes : préparation du rapport initial, examen interne et externe, puis approbation par le comité. La publication du rapport est prévue au premier trimestre de 2011.

Mise à jour de TC – Sécurité maritime

On fait brièvement le point sur les activités de promotion de la sécurité des bateaux de pêche entreprises par le personnel de l'administration centrale de Transports Canada. Entre autre, Victor Santos-Pedro a assisté en octobre à l'assemblée générale annuelle de la Eastern Fishermen's Federation, à Moncton et Ian Campbell offre une mise à jour quant à la participation du groupe de travail sur la sécurité des bateaux de pêche de l'OMI.

Ian Campbell rappelle aux participants que, pour se tenir au courant des progrès internationaux et influencer sur ceux-ci, le Canada participe à des tribunes internationales comme l'Organisation maritime internationale. Il a assisté à une réunion d'un groupe de travail du sous-comité de l'OMI sur la stabilité et lignes de charges et sécurité des navires de pêche (SLF), chargé d'examiner les questions liées à la sécurité des bateaux de pêche. Le groupe de travail travaille à la mise en œuvre du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (1977) et à la dernière réunion, le groupe de travail s'est concentré sur les questions relevant de la mise en œuvre de ce protocole. Les questions principales discutées sont la portée de l'exemption des navires intérieurs (navigant dans la zone économique exclusive), les équivalences longueur-jauge et les modifications possibles à la formule utilisée pour effectuer la mise en vigueur du protocole.

10. AUTRES QUESTIONS / LISTE PROVISOIRE DES POINTS À L'ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE RÉUNION DU CCMC

Élaboration des normes d'inspection des bateaux de pêche

Ryan Coates, Transports Canada, fait le point sur l'état d'avancement du projet d'élaboration des normes d'inspection des bateaux de pêche d'au plus 24 mètres, lancé dernièrement. Le but est d'offrir aux inspecteurs de même qu'à l'industrie un outil permettant de déterminer et d'assurer la conformité.

Association nationale pour la sécurité des bateaux de pêche

À la demande de certains participants, Merv Wiseman, de la Garde côtière canadienne (Recherche et sauvetage), parle de son expérience au sein d'associations nationales pour la sécurité. Pendant plusieurs années, Merv Wiseman s'est impliqué auprès de l'Association canadienne de sécurité agricole (ACSA) et est actuellement président du National Sector Council for Agriculture.

Selon Merv Wiseman, l'ACSA s'est montrée très efficace en tant qu'ONG autonome cherchant les initiatives pour s'attaquer aux problèmes de sécurité communs dans le secteur agricole. Il estime que si l'on propose une association analogue pour l'industrie et les bateaux de pêche, l'intérêt et le soutien de la base seront essentiels. Une telle association devra aussi, poursuit-il, s'appuyer sur certains principes. Il est donc de l'avis que, parmi les avantages à émerger de l'ACSA, figurent : la promotion de la collaboration entre les organisations provinciales et régionales et autres organismes; la création d'une base de données nationale; la création d'une semaine nationale de la sécurité, la diffusion de l'information sur la sécurité; et la réalisation de projets de recherche.

Une courte discussion s'ensuit où l'on fait des comparaisons avec le travail du Conseil canadien des pêcheurs professionnels. Un document de conception serait utile pour pousser plus loin la discussion si besoin.

Élection du co-président de l'industrie

Victor Santos-Pedro fait observer que le mandat de deux ans de Mark Dolomont, en tant que coprésident de l'industrie, se termine avec la présente réunion du CCMC. Les représentants de l'industrie doivent envisager l'élection d'un nouveau coprésident.

Gina Johansen, appuyée par Ronnie Heighton, propose la candidature de Mark Dolomont. Aucune autre candidature n'est proposée.

Mark Dolomont obtient un soutien important; il est réélu pour deux autres années, à main levée.

Approuvé par :

Mark Dolomont, Comité d'accréditation des pêcheurs professionnels de Terre-Neuve-et-Labrador, coprésident du Comité permanent

Victor Santos-Pedro, Sécurité maritime, TC, coprésident du Comité permanent

ANNEXE A
RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE –
QUESTIONS DE RÉGLEMENTATION

Le groupe de travail a tenu le 2 novembre 2010 une réunion d'une journée entière pour permettre une discussion adéquate de tous les points à l'ordre du jour très chargé.

L'ordre du jour est approuvé avec un nouveau point, Autres activités – Examen des commentaires reçus après la dernière réunion du comité consultatif de BC Fish Safe.

Kevin Monahan, Transports Canada, fait le point sur le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé. La publication préalable du règlement proposé est prévue dans la partie I de la *Gazette du Canada*, au printemps 2012. L'analyse coût-avantage indépendante achève; les résultats seront présentés dès que l'analyse sera terminée.

Le point suivant à l'ordre du jour est l'examen détaillé et une discussion des instructions de rédaction révisées traitant des parties 1 et 2 du projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*. La discussion englobe les nouveaux points soulevés par les participants, de même que les points soumis et acceptés au moment de l'approbation de l'ordre du jour. Les questions et les commentaires se résument aux points relevant des catégories principales suivantes.

- L'avenir du régime d'inspection
- Les normes de matériel de sécurité
- Les procédures d'exploitation sans danger
- Les exigences de stabilité des bâtiments

Pour ce qui est du régime d'inspection des bateaux de pêche, on explique qu'il ne sera pas visé en vertu du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, mais à part, dans le plan de Transports Canada pour la surveillance réglementaire des bâtiments canadiens. L'industrie s'inquiète de l'incidence que cela aura pour les bateaux de pêche et à quel moment aura lieu l'entrée en vigueur du plan d'inspection. On est d'accord pour soumettre le travail précédent et les recommandations du Groupe de travail sur les bateaux de pêche au sujet des inspections au BPR pertinent de Transports Canada ainsi qu'au groupe de travail du CCMC sur les questions de l'industrie canadienne, afin qu'ils les examinent et prennent les mesures qui s'imposent.

En ce qui concerne les normes d'équipement de sécurité prévisibles, comme les gilets de sauvetages, les vêtements de flottaison individuels et les combinaisons d'immersion, tous les commentaires sont notés mais on ajoute qu'il n'appartient pas au groupe de travail de modifier les normes d'approbation. Les questions et les commentaires ont été communiqués au BPR pertinent et au président du Groupe de travail du CCMC sur l'équipement. Serge Théorêt a assisté à cette réunion pour répondre aux questions concernant l'approbation de l'équipement de sécurité selon la SOLAS, et les mesures de remplacement, comme l'équipement de remplacement de même que les clauses du règlement proposé, qui prévoient l'examen des propositions par un groupe d'experts. Une question reste sans réponse, au sujet des normes des combinaisons de protection contre les éléments; Serge Théorêt y reviendra plus tard et fournira l'information au groupe.

Pour ce qui est des mesures d'exploitation en sécurité, nous avons reçu de nombreux commentaires qui seront dûment considérés; leur examen se fondera sur l'expérience des membres de l'industrie, qui connaissent bien la question. L'industrie est félicitée, tout comme le groupe de travail, particulièrement pour son affirmation de l'importance d'utiliser un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage sur le pont, en raison du risque de chute en mer et noyade. La proposition visant la modification du libellé du règlement proposé est examinée et d'autres commentaires seront émis. Les questions touchant le remorquage ou les urgences ont fait l'objet d'une évaluation et l'article 521 du *Règlement sur les petits bateaux* est intégré par renvoi aux bateaux de pêche. On recommande de revoir le texte réglementaire en vue d'intégrer les dispositions de l'article 521.

Au sujet de la stabilité des bateaux de pêche, identifiée comme une question d'importance majeure et à risque élevé selon le BST dans de nombreuses recommandations, Ayhan Akinturk, de l'Institut des technologies océaniques, présente une mise à jour du projet sur la stabilité des bateaux de pêche présentant un risque minime. La présentation est suivie d'une période de questions. Il y a de nombreuses questions et de nombreux commentaires, la majorité indiquant qu'on s'inquiétait que l'outil ne soit pas assez inclusif pour s'appliquer à bon nombre de flottes de bateaux de pêche. On fait observer que l'outil n'est pas encore prêt et que la présentation portait sur la méthodologie et le modèle logique. Des questions comme les éléments de disqualification automatique, la marge d'acceptation et les limites font toujours l'objet d'un examen et d'une discussion et pourraient être révisées. De plus, on précise qu'en réalité, ce ne sont pas tous les bateaux ou activités de pêche qui peuvent être considérés à risque normal ou minime. L'industrie recommande de valider l'outil au moyen d'essais sur le terrain. La suggestion est prise en compte. Pour ce qui est du rapport entre l'étude et les exigences réglementaires, on réitère que l'exclusion de l'outil, quelle que soit la raison, ne signifie pas automatiquement qu'un type de navire en particulier exige une évaluation de stabilité complète. Pour certains bâtiments, une évaluation simplifiée reste une option possible. On se demande ce qui constitue une flotte, selon l'outil servant à déterminer le faible niveau de risque; on explique que l'outil n'est pas conçu pour viser seulement des bateaux ou des activités identiques. Chaque bateau ou activité doit par conséquent être considéré en fonction du risque. Il y aura une marge d'acceptabilité. L'équipe de projet de Transports Canada a retenu plusieurs questions portant sur l'échelle de tirant d'eau (couleur, emplacement) et fait un rapport.

Il est longuement question du traitement du fret liquide à bord des bateaux en rapport avec les évaluations de stabilité. L'Institut des technologies océaniques examinera de près la question.

James Craig, membre du programme d'enseignement coopératif en architecture navale affecté à l'Université Mémorial, compare le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* de 1993 au Protocole et à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des bateaux de pêche de 24 mètres et plus.

ANNEXE B
**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE -
CERTIFICATION ET FORMATION**

Le Groupe de travail sur la Sécurité des bateaux de pêche – Certification et formation s’est réuni le 1^{er} novembre 2010. Diane Couture, la présidente, se présente et présente les autres membres de l’équipe de l’Administration centrale. Elle mentionne également que Denis Bélanger l’aidera pendant la réunion.

Dès le début de la réunion, Diane Couture fait remarquer que Normes du personnel maritime et pilotage a fait des progrès concernant deux points en suspens depuis la dernière réunion en avril 2010. Elle indique que ces points sont décrits dans le programme et que de plus amples renseignements seront fournis lors des discussions des points à l’ordre du jour correspondants. Elle signale également que les membres du groupe travailleront à l’élaboration de nouvelles normes et exigences en plus d’apporter les modifications nécessaires au *Règlement sur le personnel maritime* afin qu’il respecte la Convention STCW-F.

L’ordre du jour est approuvé sous réserve d’une légère modification. Mark Dolomont, Pêcheurs professionnels, souhaite obtenir des précisions sur les exigences de veille lors des discussions sur les bâtiments d’une jauge d’au plus 15 tonneaux et d’une longueur maximale de 12 mètres. La présidente accepte la suggestion. De même, une demande visant à augmenter les limites du brevet de service de lieutenant de quart de pont pour les faire passer de 100 tonneaux à 150 tonneaux de jauge brute est ajoutée à l’ordre du jour.

Le point sur la Convention STCW-F

La présidente indique qu’une nouvelle structure de certification dans le cadre de la Convention STCW-F a été présentée au cours des deux dernières réunions du CCMC et elle remet des copies de ladite présentation à l’intention des personnes qui n’ont pas assisté aux dernières réunions.

Elle mentionne également qu’on se penche actuellement sur les nouveaux éléments et les modifications à apporter afin que le *Règlement sur le personnel maritime* respecte les dispositions de la Convention STCW-F. La présidente donne une courte description des points sur lesquels le travail s’effectue actuellement. On traite de la nécessité d’établir de nouvelles normes pour le cours de formation de navigation électronique simulée afin de respecter la Convention STCW-F. On aborde également la nécessité d’ajouter certaines nouvelles compétences dans les domaines essentiels appropriés. On signale aussi certaines modifications à apporter à quelques examens. On souligne que l’établissement d’un nouveau format et du contenu pour le nouveau brevet de compétence délivré dans le cadre de la Convention STCW-F constitue également une priorité.

Bob Kitching, Maritime Education Associates/Western Maritime, veut connaître la situation des actuels détenteurs de certificats après l’entrée en vigueur du nouveau processus de certification et des nouvelles compétences. La présidente indique que les actuels détenteurs de certificat n’ont pas à satisfaire aux nouvelles exigences pendant le processus de renouvellement, mais ils peuvent devoir satisfaire à de nouvelles exigences et acquérir de nouvelles compétences s’ils désirent obtenir un certificat de niveau supérieur. Chris Cue, Canadian Fishing Company, veut connaître la raison pour laquelle les personnes qui travaillent uniquement dans les eaux nationales doivent acquérir ces nouvelles compétences alors qu’elles

ne sont pas réellement pertinentes dans le cadre de leur travail. La présidente affirme que tous les brevets doivent être conformes à la Convention STCW-F en vertu du nouveau processus et que, par conséquent, les personnes doivent acquérir le savoir-faire et les compétences même si elles ne les utilisent pas quotidiennement.

Le point sur la politique : Capitaines et officiers de bâtiments de pêche de catégorie 1 ayant une jauge brute d'au plus 15 tonnes ou une longueur hors tout d'au plus 12 mètres effectuant un voyage à proximité du littoral

La politique a été présentée au Comité exécutif de la Sécurité maritime le 25 octobre 2010 et le Comité l'a approuvée. Par conséquent, les personnes qui exploitaient un navire de catégorie 1 à proximité du littoral à moins de 50 milles avant 2007 pourront poursuivre leurs activités dans ces eaux sur lesquelles elles ont acquis leur expérience avec une carte de compétence de conducteur de petit bâtiment (CCEP). Un bulletin de la sécurité des navires sera publié afin d'informer l'industrie. La présidente attire l'attention des membres sur les diapositives 5, 6 et 7 qui contiennent de plus amples renseignements à ce sujet.

On se demande s'il est possible de se pencher sur les navires dont la jauge est légèrement inférieure à 15 tonnes ou dont la longueur est légèrement inférieure à 12 mètres afin de déterminer si les personnes travaillant sur ces navires doivent obtenir le brevet de service de capitaine s'ils comptent sept saisons de pêche ou une année de service en mer. La présidente affirme que cela n'est pas possible étant donné qu'il faut respecter les limites déjà établies. On affirme que la majorité des bateaux de pêche sur la côte Ouest exercent leurs activités au sein d'une flottille et que les caractéristiques de certains navires peuvent être légèrement inférieures ou supérieures aux directives établies et cette légère différence pourrait faire une énorme différence quant à l'endroit où ils pourraient mener leurs activités.

On indique que les dispositions sur les navires de moins de 15 tonnes et de moins de 12 mètres entreront en vigueur le 7 novembre 2015 bien que certains navires seront touchés dès 2012. On donne ensuite une courte explication des documents requis comme l'Attestation de service en mer ou la déclaration d'au moins sept saisons de pêche en tant que capitaine d'un bateau de pêche de moins de 15 tonnes de jauge ou d'une longueur maximale de 12 mètres.

Des participants demandent si les documents nécessaires sont disponibles aux bureaux régionaux et, dans la négative, les membres aimeraient savoir quand ces documents seront disponibles. On explique que les formulaires sont en cours d'élaboration étant donné que la politique a été approuvée il y a deux semaines seulement. On explique également qu'il faut prévoir un certain délai une fois les documents mis au point afin de les mettre en forme de façon à respecter les normes de Transports Canada. Un participant désire savoir si la politique s'applique également à un navire dont la jauge est inférieure à 15 tonnes, mais dont la longueur est supérieure à 12 mètres. La réponse est oui, car conformément à la politique, le navire doit avoir une jauge de 15 tonnes ou une longueur de 12 mètres, ce qui signifie que le navire est assujéti à la politique s'il satisfait à l'un ou l'autre de ces critères. On demande également des précisions sur la définition de saison de pêche. On répond qu'une saison de pêche peut être un jour, un mois ou une semaine. Il semble n'y avoir aucune définition rigoureuse de la durée.

Nouvelle Attestation de service en mer pour les bateaux de pêche

Avant d'aborder ce point à l'ordre du jour, on présente un outil élaboré par le bureau régional du Québec. L'outil a été conçu pour obtenir des renseignements sur la certification requise en répondant à une série de questions par vrai ou faux. Le présentateur explique que l'outil a été conçu afin d'aider les pêcheurs à déterminer le processus de certification requis à la suite des nombreux appels reçus l'an dernier de pêcheurs qui souhaitent connaître les brevets requis et la marche à suivre pour les obtenir. Par conséquent, il a été jugé essentiel de mettre au point un processus simplifié qui permet aux pêcheurs de déterminer eux-mêmes les exigences. Il souligne le fait que l'outil est en cours d'élaboration et que, par conséquent, rien n'est arrêté définitivement, mais il profitera à de nombreux pêcheurs une fois mis en œuvre. Il explique comment remplir le questionnaire.

L'outil proposé reçoit un accueil très positif. Quelques membres mentionnent qu'un tel outil aurait dû être disponible plus tôt. Quelques suggestions sont données afin d'améliorer le questionnaire. Par exemple, Mark Dolomount propose d'ajouter une fonction permettant d'imprimer les formulaires pertinents, etc., ce qui pourrait accroître davantage l'utilité de l'outil.

Le présentateur mentionne également que le bureau travaille actuellement à la rédaction d'une lettre d'information destinée aux clients qui comprend des renseignements pertinents sur les brevets de compétences, etc.

La présidente donne ensuite une courte explication de l'Attestation de service en mer. On souligne que ce formulaire devrait être signé par le capitaine ou le propriétaire du navire. Une copie provisoire du formulaire est disponible pour que les participants en prennent connaissance. Une copie de l'état de service réglementaire pour un brevet et une copie de la demande de brevet de service pour les navires de pêche sont également disponibles.

On se demande pourquoi il faut indiquer les zones de pêche dans l'état de service réglementaire pour un brevet. On indique qu'un certificat de service réglementaire pour un brevet ne peut pas être délivré pour un voyage sans restrictions et, par conséquent, il faudrait expliquer où l'expérience a été acquise. La présidente indique également que la version finale des formulaires pourra être différente étant donné qu'ils travaillent encore au produit final.

Programme des sanctions administratives pécuniaires

Frank Ritchie, Transports Canada, fait une présentation détaillée du Programme des sanctions administratives pécuniaires (PSAP). Il explique d'abord pourquoi un système différent de la structure judiciaire normale du pays est adopté. Selon lui, les tribunaux ne sont pas en mesure de traiter adéquatement de sujets spécialisés comme des infractions à la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*. Il mentionne également qu'une sanction civile ne constitue pas une amende, mais plutôt un moyen d'appliquer un système de réglementation, comme le respect d'un règlement de sécurité. C'est un processus moins coûteux et plus rapide.

Il explique ensuite les diverses étapes du processus comme le premier avis d'infraction, la conformité avec le premier avis ou la demande de révision au TATC, l'audience devant le Tribunal, etc. Il indique également que la preuve de responsabilité déposée devant le Tribunal est une prépondérance des probabilités et non hors de tout doute raisonnable comme lors de poursuites au criminel. Il traite également de la Garantie de conformité volontaire. Selon lui, c'est une alternative à l'avis d'infraction dans le cadre de laquelle le contrevenant accepte de corriger la situation conformément aux modalités énoncées dans une entente conclue avec le gouvernement. Il signale que l'amende imposée serait deux fois supérieure à l'amende habituelle si le contrevenant ne corrige pas la situation conformément à l'entente. Il souligne le paragraphe 238(2) de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*, en vertu duquel les agents, les employeurs et les propriétaires du navire contrevenant sont tenus responsables en vertu du PSAP.

Certains participants veulent savoir si un recueil ou une base des données des décisions du PSAP existe. Frank Ritchie affirme ne pas avoir eu le temps ni les ressources nécessaires pour créer un tel répertoire bien qu'il soit conscient de sa nécessité et de son utilité. Un autre participant affirme toutefois que le site Web du TATC comprend certaines décisions du Tribunal.

Chris Cue, Canadian Fishing Company, se dit préoccupé par le fait que l'industrie de la pêche pourra éprouver de la difficulté à respecter certains des règlements dans le futur en raison de problèmes comme la durabilité et la transformation du caractère de la pêche, etc. Une autre personne émet un commentaire sur le discours prononcé par le directeur général au cours de la séance de l'avant-midi et dans lequel il a souligné l'importance de collaborer avec le secteur privé aux fins de la conformité. La personne affirme ne pas ressentir la collaboration amicale à laquelle le directeur général faisait référence.

Certificats radio

La présidente indique d'entrée de jeu que ce thème fait l'objet d'une discussion à la demande de l'industrie qui désire connaître les divers brevets requis à bord des bateaux ainsi que les divers brevets de compétences. La présidente utilise une présentation PowerPoint pour expliquer les divers types de certificats radio requis en vertu du *Règlement sur le personnel maritime*. Elle aborde également les périodes de validité des brevets et indique quels sont les brevets de niveau supérieur. Elle signale que le type de certification requis varie en fonction du type de voyage du navire. Elle mentionne le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* ainsi que la composition de la veille radio dans les eaux abritées. On discute de la certification radio des navires de passagers étant donné que certains bateaux de pêche transportent également des passagers pendant la saison morte.

On fait référence à l'article 266 du *Règlement sur le personnel maritime*. L'article 266 s'applique aux navires qui effectuent des voyages au-delà des eaux abritées. On discute également des diverses exigences selon les zones maritimes.

Rappel de l'entrée en vigueur en novembre 2010 : a) du brevet de capitaine et d'officier de quart pour un navire de pêche d'une jauge brute de 60 tonneaux ou moins ou d'une longueur hors tout de plus 13 mètres, mais de moins de 14 mètres; et b) du brevet d'officier de quart pour un bateau de pêche d'une jauge brute de 60 tonneaux ou moins ou d'une longueur hors tout de plus de 14 mètres

La présidente attire l'attention des participants sur l'Annexe de l'article 212 du *Règlement sur le personnel maritime* qui indique l'entrée en vigueur du brevet de capitaine et d'officier de quart pour des navires d'une jauge brute de moins de 60 tonneaux. Les dispositions s'appliquant aux navires d'une jauge brute de moins de 60 tonneaux et d'une longueur de plus de 13 mètres, mais de moins de 14 mètres sont entrées en vigueur en novembre de cette année. La présidente rappelle également aux participants que l'entrée en vigueur des brevets d'officier de quart pour les navires d'une jauge brute de moins de 60 tonneaux et de plus de 14 mètres avait été reportée de deux ans en 2008 et qu'ils entreront donc également en vigueur.

Autres questions

La présidente parle de la version provisoire du bulletin de la sécurité des navires. Elle mentionne que le Comité exécutif de la Sécurité maritime a approuvé la politique lors de la dernière réunion du CCMC qui comprend les mêmes renseignements que l'on retrouve dans le bulletin. Le bulletin de la sécurité des navires est présenté sous une forme provisoire et sera affiché au cours des prochains jours. Il s'agit des exigences pour obtenir la certification pour un officier de quart de pont sur un navire d'une jauge brute d'au plus 150 tonneaux et d'une longueur hors tout de moins de 24 mètres. Selon la présidente, il faut compter au moins six mois de service en mer ou (nouvelle option) compter au moins trois mois de service en mer et avoir suivi un programme de formation approuvé pour obtenir cette certification. D'autres discussions s'ensuivent sur les différentes options disponibles. Les renseignements sont publiés dans le bulletin sur la sécurité des navires.

Les membres discutent des divers cours de formation approuvés, de l'élaboration de différents examens, ainsi que de la validité des brevets et du processus de renouvellement.

Un des participants de la côte Ouest souhaite mentionner que la quantité de formation requise pour une personne travaillant sur un navire de pêche est exagérée et qu'il est extrêmement difficile de satisfaire à ces exigences. La présidente indique que Naim Nazha, directeur, Normes du personnel maritime et pilotage, discutera avec les directeurs régionaux des difficultés éprouvées par les personnes au sujet des exigences de formation. La présidente souligne également l'importance de se conformer aux règlements existants et d'avoir un plan de conformité au lieu de reporter l'application des règlements.

On discute ensuite de la validité du brevet de la classe de capitaine de pêche à la demande des participants de la côte Ouest. On demande que les exigences du brevet de capitaine de pêche de catégorie 4 s'appliquent aux navires d'une jauge brute de 150 tonneaux alors qu'elles s'appliquaient antérieurement aux navires d'une jauge brute de 100 tonneaux. Plusieurs participants de la côte Ouest appuient cette demande. Ils décrivent brièvement certaines difficultés auxquelles ils font face afin de satisfaire à ces exigences. Quelques photos de bâtiments de pêche sont présentées pour démontrer la similitude entre un navire d'une jauge brute de 100 tonneaux et un de 150 tonneaux. Ils affirment également qu'on ne tient pas compte des différences entre les régions. La présidente souligne que près de 246 bâtiments dans l'ensemble du pays ont réussi à obtenir les certifications requises. De plus, si on tient compte des recommandations du Bureau de la sécurité des transports Canada, il faut tenter de respecter les règlements. La présidente affirme également qu'il n'est pas acceptable d'abaisser les normes et de revenir plusieurs années en arrière.

De nombreux participants de la côte Ouest soulignent les difficultés suivantes : difficulté à convaincre les membres d'équipage à retourner à l'école, incapacité à interchanger les membres d'équipage sur les navires de nature presque similaire, difficultés économiques auxquelles l'industrie de la pêche fait face et absence de nouveaux arrivants au sein de la profession.