

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT SUR LA SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE

Ordre du jour

1. Mot d'ouverture/annonces (Mark Dolomount, Pêcheurs professionnels; Victor Santos-Pedro, TC).
2. Approbation de l'ordre du jour.
3. Rapport du coprésident de l'industrie (Mark Dolomount, Pêcheurs professionnels).
4. Mises à jour de l'industrie :
 - Les initiatives du CCPP visant à améliorer la sécurité (John Sutcliffe, CCPP).
 - « The Safest Catch », un programme de mentorat par les pêcheurs pour les pêcheurs (Gina Johansen, Fish Safe, C.-B.).
 - Point permanent proposé à l'ordre du jour – Mise à jour des initiatives provinciales (Mark Dolomount).
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)
 - Prairies et Nord (Desmond Raymond, TC).
 - Pacifique (Zenon Szlacketka, 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 (à déterminer, Ayan Akinturk).
8. Rapports 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 (Brian Lewis, BST).
 - Mise à jour – Protocole d'entente (PE) du ministère des Pêches et des Océans (MPO) et de TC, Politique de gestion des pêches et Sécurité (Kristen Bond, GCC/MPO).
 - Mises à jour de la Sécurité maritime de TC (Victor Santos-Pedro, TC).
10. Autres questions – liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC.

La réunion du comité permanent est présidée par Victor Santos-Pedro, TC, et a lieu le mercredi 28 avril 2010.

1. MOT D'OUVERTURE/ANNONCES

Victor Santos-Pedro ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue à tous les participants et en signalant que Mark Dolomount, coprésident de l'industrie, a dû retourner chez lui en raison d'un imprévu.

2. APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

L'ordre du jour est adopté, en y ajoutant, sous le paragraphe des Autres questions, un examen des stations de phares en Colombie-Britannique.

3. RAPPORT DU COPRÉSIDENT DE L'INDUSTRIE

Il n'y a pas de rapport en raison de l'absence du coprésident de l'industrie.

4. MISES À JOUR DE L'INDUSTRIE

Initiatives du CCPP visant à améliorer la sécurité

John Sutcliffe, Conseil canadien des pêcheurs professionnels, et les membres du groupe consultatif sur la création d'un simulateur de stabilité : Roy Gibbons, *Marine Institute*, chef de projet; Jack Greenham, scénariste et pêcheur; et Carl Harris, conseiller technique à l'ITO, font le point sur la création d'un simulateur de stabilité des bateaux de pêche.

John Sutcliffe signale qu'en plus des connaissances dans le domaine du CCPP et de la compétence technique du *Marine Institute* et du conseil consultatif, ils ont reçu une grande aide du bureau de TC à St. John's. Jack Greenham ajoute que le but du projet est d'éclairer les pêcheurs sur la stabilité, en réduisant l'apport d'équations mathématiques et en leur substituant une compréhension des principes. Un participant indique que la stabilité des bateaux de pêche, par rapport à celle des navires de charge, est dynamique, car la charge varie durant le voyage, car parfois des tonnes de poissons s'ajoutent chaque heure.

Roy Gibbons explique que le simulateur est un peu l'équivalent d'un jeu vidéo, car les utilisateurs doivent accumuler des points et démontrer leur maîtrise des modules d'apprentissage avant de pouvoir atteindre le dernier module. Bien que le simulateur ne soit pas exactement comme un jeu puisqu'il ne peut simuler une parfaite stabilité dynamique, l'utilisateur aura à accomplir une mission et il pourra gagner et perdre des points.

Le projet a fait participer les comités du CCPP de tous les coins du pays afin de pouvoir représenter les flottes et les exploitations de différentes Régions. Pour que les pêcheurs puissent reproduire les caractéristiques de leur bateau, l'utilisateur peut choisir parmi 55 modèles de navires de grandeurs différentes, auxquels il peut ajouter une superstructure et de l'équipement pour représenter son bateau le plus fidèlement possible. L'utilisateur précise également quelle est sa région, ce qui lance une série de vidéos montrant les activités de cette région. Une fois que le bateau est « bâti », l'utilisateur peut tester ses réactions à diverses conditions climatiques ou différentes charges.

Des images du prototype présenté en mars 2010 montraient comment les connaissances seraient transmises et ce que l'utilisateur verrait durant la « construction » du bateau.

Ron Cormier, l'Union des pêcheurs des Maritimes, demande si l'utilisateur sera en mesure de voir les effets de l'utilisation de l'équipement de chalutage sur le bateau, et il reçoit une réponse affirmative. Il demande ensuite si les unités de mesure étaient métriques ou anglo-saxonnes, et on lui répond qu'il s'agit principalement d'unités impériales, mais que certaines sont métriques.

Victor Santos-Pedro demande quel élément motiverait les personnes à utiliser le simulateur et il propose de le mettre à l'essai auprès de pêcheurs qui n'ont pas participé au projet jusqu'à présent.

En réponse à une question posée par Marilyn French-St. Georges sur les différences entre les flottes au pays, un intervenant lui répond que la différence principale réside dans la forme des coques des navires, celles de la Colombie-Britannique étant généralement étroites, les coques de navire de Terre-Neuve-et-Labrador devenant progressivement plus étroites et plus petites, tandis qu'en Nouvelle-Écosse, elles tendent à s'élargir, un bateau de 45 pieds de long par 28 pieds de large a notamment été observé.

Gina Johansen, *Fish Safe C.-B.*, affirme que le simulateur sera un outil efficace et qu'il améliorera leur programme de stabilité. Elle demande s'il sera disponible sur demande et on lui répond qu'il sera offert à tous les pêcheurs du Canada, à peu de frais et dans les deux langues officielles. *Fish Safe* offre également son aide dans le cadre du cours donné aux pêcheurs de la côte Ouest et promet de fournir des vidéoclips sur les engins de pêche de la région.

« The Safest Catch », programme de mentorat par les pêcheurs pour les pêcheurs

Gina Johansen, *Fish Safe C.-B.*, fait le point sur trois initiatives entreprises par son organisation : soit *The Safest Catch*, un atelier de perfectionnement traitant de la stabilité, et 10 questions adressées aux architectes navals.

The Safest Catch est un programme de mentorat par les pêcheurs pour les pêcheurs, ayant pour objectif d'élaborer un système de gestion de la sécurité propre au type de bateau. Cinq pêcheurs ont reçu une formation pour devenir des conseillers en sécurité dont le rôle sera de visiter les bateaux afin d'y tenir un « atelier à bord du bateau » de deux jours.

Le premier jour se déroule selon un programme préétabli avec le capitaine et l'équipage. Les sujets traités comprennent : « Qu'est-ce que la sécurité? », un examen des procédures de sécurité et de la publication *Fish Safe Safety Quik*, et s'accompagnent d'activités, comme le lancer d'une bouée de sauvetage. Le reste du programme est axé sur la description de l'équipement de sécurité et l'élaboration d'un programme d'exercices à bord. Le conseiller en sécurité guidera le capitaine et lui fournira des outils à cette fin.

Le programme a connu un franc succès car 48 visites ont été effectuées, 17 d'entre elles ont entraîné la réalisation du système de sécurité et l'attribution de l'étiquette *The Safest Catch*. Les commentaires des participants ont été traités. Les commentaires sont très positifs, et les plus encourageants parmi ces commentaires indiquent que les exercices réguliers portant sur les procédures de sécurité ont été adoptés dans le cadre des activités de pêche.

L'atelier de perfectionnement d'un jour traitant du facteur humain au chapitre de la stabilité a été créé à la demande de personnes ayant participé au programme complet de stabilité mis sur pied par *Fish Safe*. Puisqu'il est généralement établi que le facteur humain entre en jeu dans 75 % des accidents liés à la stabilité, l'atelier porte surtout sur la perception des risques et la prise de décisions. L'atelier comprend un jeu de cartes, chacune d'elles décrivant le bateau et les conditions d'exploitation, et le participant doit décider s'il doit aller en mer dans ces circonstances selon les cartes dont il dispose.

La dernière initiative vise à améliorer la communication entre les pêcheurs et les architectes navals. *Fish Safe* a publié une liste de 10 questions que le propriétaire doit se poser avant de faire établir un livret sur la stabilité, ainsi que 10 questions que l'architecte naval doit poser au propriétaire. Des exemplaires de la liste ont été distribués à la réunion du groupe de travail sur la sécurité des bateaux de pêche – questions réglementaires.

Brian Lewis, Bureau de la sécurité des transports, demande comment le simulateur de stabilité du CCPP s'intégrerait à la formation sur la stabilité du programme *Fish Safe*. Gina Johansen indique qu'ils envisagent d'ajouter le simulateur à leur programme de formation sur la stabilité.

Marilyn French-St. Georges du Bureau de la sécurité des transports affirme être très impressionnée par le programme *Safest Catch* et elle veut savoir comment il sera annoncé et mis à la disposition des autres Régions. Gina Johansen répond que sa promotion se ferait de bouche à oreille. Les premières visites de bateaux dans une communauté viseront les personnes qui sont le plus aptes à diffuser l'information. Le matériel lié au programme est offert sur demande, notamment des DVD, en français et en anglais, qui présentent des modèles pouvant servir à établir les procédures de sécurité propres à un bateau.

Les liens temporaires suivants vers les présentations et les documents sont offerts :

- Présentation de *Fish Safe* C.-B. (uniquement en anglais) - http://de51.zoomshare.com/files/CMAC_FV_/CMAC_Standing_Committeeapril.pps
- *10 Questions to ask a Naval Architect / Fisherman* (uniquement en anglais) - http://de51.zoomshare.com/files/CMAC_FV_/10_Questions_a_Naval_Architect_Needs_to_Ask_a_Fisherman.pdf

Proposition d'un point permanent à l'ordre du jour – Mise à jour des initiatives provinciales

La discussion de ce point est reportée à la prochaine réunion afin de permettre au coprésident de l'industrie d'y prendre part.

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

Région de l'Atlantique

Lionel Comeau, inspecteur maritime principal, région de l'Atlantique, présente les activités régionales concernant la sécurité des bateaux de pêche, comme suit : En raison du protocole d'entente (PE) entre le MPO et TC concernant la communication d'information portant sur les projets de sécurité, la Sécurité maritime est invitée à toutes les réunions de consultation sur les pêches, présidées par le MPO de la région du Golfe. TC s'est efforcé de participer au plus grand nombre de réunions possible et le directeur régional appuie entièrement l'initiative.

Les membres des groupes de travail ont pris part aux réunions ci-dessous de la période visée par le rapport :

Le 16 décembre 2009 – Comité consultatif du Golfe et des Maritimes sur le phoque, Stellarton, Nouvelle-Écosse (Lionel Comeau)

Le 3 février 2010 – Comité consultatif sur le pétoncle, Secteur 22 de pêche du pétoncle, Moncton, Nouveau-Brunswick (Lionel Comeau)

Le 10 mars 2010 – Comité consultatif du Sud du Golfe sur le crabe des neiges, Moncton, Nouveau-Brunswick (John Pilote)

Jusqu'à présent, il n'y a pas eu d'invitations à participer à des réunions semblables dans la région des Maritimes ou de Terre-Neuve-et-Labrador du MPO, mais TC prévoit des améliorations prochaines dans ce domaine et il a nommé certaines personnes comme points de liaison dans toutes les régions afin de pouvoir participer aux réunions au besoin. Transports Canada collabore avec le personnel du MPO et de la Garde côtière canadienne (GCC) de Terre-Neuve-et-Labrador pour mettre sur pied un comité de sécurité qui se réunira régulièrement afin de discuter des questions de sécurité dans l'industrie du transport maritime, notamment celles concernant les bateaux de pêche. Des téléconférences ont récemment eu lieu entre les ministères pour aborder les enjeux liés au PE. On prévoit une participation accrue de la Sécurité maritime aux réunions du comité consultatif, lorsque les régions prendront conscience de l'avantage du partage des responsabilités en matière de sécurité.

En plus des réunions du MPO, TC a participé aux réunions suivantes durant la même période :

Le 26 janvier 2010 – Conférence annuelle du ministre des Pêches de la Nouvelle-Écosse, Dartmouth, Nouvelle-Écosse (Lionel Comeau).

Le 7 avril 2010 – Groupe de travail des Maritimes, Dartmouth, Nouvelle-Écosse, en plus de la présentation par le Bureau de la sécurité des transports du Canada sur les projets de sécurité des bateaux de pêche (Lionel Comeau).

Le 9 avril 2010 – Réunion annuelle de la Fédération des pêcheurs de l'Est, Moncton, Nouveau-Brunswick (John Pilote).

Certains enjeux ont été soulevés par le secteur des bateaux de pêche durant la réunion du CCMC régional des Maritimes, relativement à la certification des petits bateaux de pêche (longueur inférieure à 12 mètres et moins de 15 tonneaux de jauge) exploitant les eaux à proximité du littoral de catégorie 2 et qui concernent les brevets de service des capitaines et des officiers de quart. Ces questions ont été acheminées au personnel à Ottawa par Victor Santos-Pedro afin d'obtenir une réponse. Des échanges sont en cours à cet égard.

Bulletin de la sécurité des navires n° 01/2008 – Aucun propriétaire de bateau n'a encore présenté un formulaire rempli de l'historique des modifications apportées à un bateau de pêche, publié dans le Bulletin de la sécurité des navires n° 01/2008. Les inspecteurs de la sécurité maritime continuent d'aborder le sujet des modifications continues auprès des propriétaires de bateau durant les inspections périodiques et ils leur laissent des formulaires ou les postent au moment de la délivrance des certificats. Il y a toutefois bel et bien eu des modifications réalisées et inscrites dans la base de données d'inspection des navires de TC (Système de rapport de données sur les navires [SIRS]).

Région du Québec (Simon Pelletier)

Le rapport qui suit est présenté par Simon Pelletier, inspecteur maritime principal, Gaspé, Québec.

La réunion annuelle du comité consultatif régional du Québec sur la sécurité des bateaux de pêche a eu lieu à Rimouski le 25 février 2010, et 80 intervenants y ont participé. Le Bureau de la sécurité des transports a profité de l'occasion pour tenir des ateliers portant sur les risques constants auxquels s'exposent les pêcheurs à bord des petits bateaux de pêche. Un atelier semblable a été tenu aux Îles-de-la-Madeleine le 23 février 2010. Le 24 février 2010, le Bureau de la sécurité des transports a organisé un atelier avec les représentants des associations de pêcheurs, les intervenants et les institutions connexes du gouvernement. L'après-midi du 25 février 2010, deux ateliers ont été organisés avec les pêcheurs.

À la suite de ces ateliers, le MPO et TC se sont réunis pour établir un groupe de travail, qui analysera les pratiques de gestion et les conditions de permis qui ont des répercussions sur la sécurité des pêcheurs du Québec. La première réunion de ce groupe de travail aura lieu prochainement.

André Audet, GCC, et Robert Fecteau, TC, qui coprésident le comité, débutent la réunion et soulignent que deux pêcheurs ont perdu la vie à la suite du chavirement d'un petit bateau de pêche au printemps 2009.

André Audet donne une présentation sur la recherche et le sauvetage. En 2009, 84 incidents, 9 situations de détresse, 26 vies en danger et deux pertes de vie ont été enregistrés en lien avec les bateaux de pêche commerciaux. Un nouveau poste de recherche et de sauvetage devrait ouvrir ses portes à Kegaska sur la Basse-Côte-Nord cet été.

Anne Frénette, Service hydrographique du Canada, présente les nouveaux produits du SHC.

Michel Castonguay, la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec (CSST), qui est la commission d'indemnisation des accidents du travail au Québec, donne une présentation sur les dispositifs de protection attachés aux parties mobiles des treuils et des engins de pêche. Pour plus d'information à ce sujet, visitez le site Web suivant : www.csst.qc.ca.

Simon Pelletier fait le point sur le Projet de réforme de la réglementation et parle des réunions du CCMC tenues le printemps et l'automne derniers. Il parle des lignes directrices et des études continues sur les exigences en matière de stabilité et d'engins de sauvetage.

Émilien Dorion, un pêcheur de homard, souligne le fait que les exigences en matière d'engins de sauvetage devraient être fondées uniquement sur les types de voyage, la distance de la côte et les risques plutôt que sur le type ou la longueur du bateau.

Randy Jones, la Basse-Côte-Nord veut savoir à quel moment les gilets de sauvetage de catégorie 2 seront disponibles et quel en est l'aspect.

Simon Pelletier fait un exposé sur le Bulletin de la sécurité des navires n° 04/2006, qui traite de stabilité et de facteurs de risque, et il parle de son application dans la région. Tel que mentionné durant de la réunion nationale du CCMC de novembre, à cette date 153 questionnaires avaient été remplis depuis 2006 et 58 % des bateaux affichaient des facteurs de risque. Parmi les bateaux ayant présenté un livret sur la stabilité à cette date, 88 % ne satisfaisaient pas entièrement aux critères au chapitre de la stabilité, de l'eau de ballast, des modifications apportées au bateau, ou aux critères des décisions du comité d'examen technique.

Alain Blouin, TC, décrit les nouvelles démarches de la Sécurité maritime concernant la surveillance de la conformité et une nouvelle orientation stratégique qui sous-entend un changement de culture d'entreprise, comprenant le Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO), le Programme alternatif canadien de la conformité (PACC), le Système de gestion de la sécurité (SGS) et le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires*. Depuis avril 2008, trois sanctions administratives pécuniaires ont été émises ou le seront à des bateaux de pêches ou des pêcheurs, pour un total de 4 500 \$.

Nicholas Gamache, TC, donne un exposé sur le programme de sa région concernant l'auto-inspection de petits bateaux de pêche de 15 tonneaux de jauge brute et moins. En 2009, 53 % des 330 bateaux ayant reçu la trousse d'auto-inspection ont participé au programme. Une vérification a été menée sur 72 bateaux; tous avaient l'équipement de sécurité à bord et 87 % étaient en excellente condition. Des éléments non conformes ont toutefois été relevés.

Guy Bussièrès, Bureau de la sécurité des transports, parle de l'enquête en cours sur les risques constants auxquels s'exposent les pêcheurs de petits bateaux de pêche.

La réunion se scinde en deux groupes : l'un se penchant sur l'atelier du Bureau de la sécurité des transports, et l'autre, dirigé par Denis Bélanger, TC, sur la formation et la délivrance de brevets de capacité.

Des données sur le comité, les réunions précédentes et leurs résumés sont données sur la page Web du bureau régional : www.tc.gc.ca/quebec/marinesafety-committee-menu-1472.htm.

Quant à l'application dans la Région du Bulletin de la sécurité des navires n° 01/2008 portant sur les modifications apportées aux bateaux et selon le Système de rapport de données sur les navires (SIRS), des 543 inspections périodiques et intermédiaires des petits bateaux de pêche, 67 des bateaux alors inspectés ont été modifiés depuis la dernière inspection en décembre 2006.

Marilyn French-St. Georges, Bureau de la sécurité des transports, souligne le taux élevé de participation au programme d'auto-inspection et elle veut en connaître les raisons. Simon Pelletier l'attribue à la qualité des exploitants de la Région.

Région de l'Ontario

Le compte rendu de la Région de l'Ontario est fourni par Mike Dua, Gestionnaire des inspections, Sarnia (Ontario), et il souligne que le secteur des pêches de l'Ontario est de faible envergure et qu'il est difficile de faire participer les intervenants aux réunions du CCMC. Les activités d'inspection ont diminué considérablement, 20 inspections seulement ayant eu lieu, ce qui représente la moitié du nombre d'inspections de l'année précédente.

Les raisons de ce déclin sont la réduction des quotas de pêche, de l'ordre de 50 % pour certains stocks, et la crise économique des États-Unis. Le secteur ne prévoit pas d'améliorations prochainement.

Cent quarante-six bateaux de pêche sont immatriculés en Ontario, dont 28 ont moins de 15 tonneaux de jauge brute et 71 sont désarmés.

En ce qui concerne le Bulletin de la sécurité des navires n° 01/2008, les inspecteurs de la sécurité maritime ont constaté qu'il faut expliquer la raison d'être du Bulletin et la manière de remplir le formulaire des modifications, étant donné que les représentants ne maîtrisent pas très bien l'anglais. Il n'y a eu aucune observation relativement à des modifications durant les inspections.

Régions des Prairies et du Nord

Allen Williams, gestionnaire au bureau d'Edmonton, Régions des Prairies et du Nord, aborde les questions suivantes.

La plupart des bateaux de pêche de la région sont de petits bateaux de moins de 15 tonneaux de jauge, la plupart d'entre eux se trouvant sur le lac Winnipeg, avec de petits groupes sillonnant le Grand lac des Esclaves et plusieurs lacs de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Nunavut. Les bases de données sur l'eau douce indiquent que plus de 2 000 permis ont été émis pour des petits bateaux de pêche de moins de 15 tonneaux de jauge dans la Région.

Les dossiers indiquent qu'environ 20 bateaux de plus de 15 tonneaux de jauge, mais de moins de 20 tonneaux de jauge font de la pêche régulièrement et que certains d'entre eux ont subi la première inspection tandis que d'autres sont en attente de cette inspection. La Région a d'ailleurs effectué des analyses de stabilité sur certains de ces bâtiments.

La Région des Prairies et du Nord, compte tenu de son étendue et de son éloignement, pose des défis importants pour TC et les communautés de pêche. Même si la Région veut bien desservir les pêcheurs, que ce soit par des services d'inspection ou par une simple participation aux forums traitant de formation et de sensibilisation, la courte saison de navigation, les cycles de l'offre et de la demande, les prix du carburant et le prix du poisson constituent des défis supplémentaires pour les pêcheurs, ce qui également une incidence sur la prestation des services dans la Région.

Récemment, la Région a lancé un projet d'immatriculation des petits bateaux en vue de bien connaître ses clients, de les encourager à immatriculer leurs bateaux et de collaborer avec eux pour qu'ils deviennent conformes aux normes en matière de résistance, de stabilité et de certification du personnel. Le programme visait d'abord les navires commerciaux et les embarcations de plaisance, mais il est prévu qu'il englobera également les bateaux de pêche. Ce programme connaît un grand succès.

La formation et la sensibilisation demeurent les points forts du programme. Plusieurs séances de sensibilisation et forums de consultation ont été organisés durant la dernière année, où les intervenants étaient incités à immatriculer leur bateau et recevaient de l'information sur les exigences imposées par les lois canadiennes le cas échéant. La Région a donné des exposés à l'intention des communautés de pêche de Gimli, Selkirk, Riverton, Matheson Island, Hay River, et quelques autres.

Les pêcheurs continuent d'exprimer leurs préoccupations à l'égard du coût élevé d'achat et d'entretien des engins de sauvetage. Ils aimeraient également voir une certaine souplesse dans le processus de certification et d'examen du personnel, en fonction du milieu d'exploitation local.

Aucun accident grave ou causant la mort lié aux activités de pêche n'a été déclaré durant la dernière saison de pêche.

Région du Pacifique

Aloak Tewari, gestionnaire des inspections, région du Pacifique, traite des sujets suivants.

Les enjeux principaux de la côte Ouest concernent l'accumulation de temps en mer pour obtenir les brevets de service des officiers de quart en raison de la durée limitée des diverses saisons de pêche. Ces enjeux ont été abordés dans le cadre du groupe de travail sur la certification et la formation relatives aux bateaux de pêche.

Le questionnaire sur la stabilité des bateaux de pêche et le formulaire des modifications apportées aux bateaux sont très utilisés dans la Région. À la suite de l'évaluation, les bateaux doivent de nouveau faire évaluer leur stabilité au besoin.

La Région du Pacifique a produit une brochure visant à informer les pêcheurs du processus d'inspection. La brochure a été réalisée en collaboration avec le programme *Fish Safe* et les services de communication.

La Région a participé à des réunions avec *Worksafe BC*, *Fish Safe*, le MPO, *Mutual Marine*, etc.

De nouveaux inspecteurs de la sécurité maritime sont arrivés dans la division et de nombreux anciens inspecteurs ont quitté l'organisation. Certains inspecteurs ont de l'expérience qu'ils ont acquise dans d'autres Régions avant d'être mutés à Vancouver, tandis que d'autres en sont à leurs débuts.

Les participants discutent de la réponse des propriétaires aux instructions du Bulletin de la sécurité des navires exigeant de remplir les formulaires de facteurs de risque et de modifications apportées aux bateaux, puisque les représentants avaient mentionné que très peu de formulaires avaient été remplis. Les façons de mieux faire comprendre aux propriétaires l'importance de l'enjeu ont également été abordées, comme la nécessité d'une démarche et d'une consignation uniformes adoptées par TC. On signale que la pratique d'envoyer le Bulletin de la sécurité des navires aux pêcheurs, même lorsque celui-ci ne concerne pas la pêche, surtout quand il est accompagné de plusieurs autres bulletins dans la même enveloppe, peut inciter les propriétaires à ne pas lui accorder l'attention qu'il mérite.

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

Russ Renaud, TC, fait un résumé des points traités dans le cadre du comité permanent sur la navigation et les opérations. Deux éléments particuliers peuvent intéresser les pêcheurs – la déclaration obligatoire dans le cas des bateaux de plus de 300 tonneaux de jauge dans les eaux de l'Arctique canadien et les discussions tenues à l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les hommes à la mer et les dispositifs de localisation.

Une question soulevée durant la réunion nationale du CCMC, à savoir que le besoin de réduire au silence de multiples installations d'appel sélectif numérique (ASN) à ondes métriques (VHF) pouvait être une source de distraction pour les quarts à la passerelle, surtout durant le pilotage ou la communication avec les autres bateaux, a été de nouveau mentionnée dans le cadre de la réunion du CCMC de la Région du Pacifique. On demande à TC comment il a corrigé la situation. Russ Renaud indique que le Canada en a fait part à l'OMI en janvier 2009. L'OMI avait alors demandé à ses membres de fournir plus de précisions sur le problème, mais les intervenants n'ont pas donné suite à la demande de TC. De plus, TC a proposé, par l'entremise d'Industrie Canada, d'apporter une modification à la recommandation 493 de l'Union internationale des télécommunications (UIT) portant sur les systèmes d'appel sélectif numérique afin de permettre de neutraliser les alarmes autres que celles de détresse, ce qui fut par la suite adopté.

7. MISE À JOUR SUR LA RÉGLEMENTATION

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

Kevin Monahan, TC, fait le point sur l'élaboration du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*. Tandis que les exigences concernant le transport d'équipement de sécurité seront établies dans le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, les normes et l'entretien des engins le seront dans le *Règlement sur les engins de sauvetage*.

La rédaction juridique devrait être terminée d'ici l'automne 2011 et comprendra le matériel établi pour le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux*. L'analyse coûts-avantages est en cours et les démarches visant à réduire ses effets ont été soulignées.

En réponse à une question posée par Marilyn French-St. Georges concernant l'intégration des facteurs humains, comme la facilité d'utilisation des engins de sauvetage au règlement proposé, Victor Santos-Pedro a indiqué que ce type d'information serait intégré aux lignes directrices.

Lien vers la présentation :

Anglais -

http://de51.zoomshare.com/files/CMAC_FV_/FISHING_bateau_SAFETY_REGULATIONS_-_SLIDE_PRESENTATION_-_NATIONAL_CMAC_APRIL_2010_-_ENGLISH.ppt

Français -

http://de51.zoomshare.com/files/CMAC_FV_/Reglement_sur_la_securite_des_bateaux_de_peche_-_CCMC_avril_2010.ppt

Étude sur la stabilité des bateaux de pêche

Carl Harris, membre de l'équipe de l'ITO chargée de créer un outil d'évaluation des risques pour les petits bateaux de pêche afin d'appuyer le règlement proposé, a fait le point sur le projet. Carl Harris présente l'historique du projet, en signalant qu'il avait vu le jour en raison de préoccupations à l'égard du fait que le règlement proposé serait trop strict pour certains bateaux. Par conséquent, les facteurs qui imposeraient une analyse approfondie de la stabilité ont été évalués.

Afin d'établir les sources de risques et les dangers potentiels, le projet examinera les statistiques liées aux accidents, l'historique de la flotte et les modifications apportées aux bateaux de pêche. Le facteur humain dans les accidents ne fera pas partie de l'étude.

Carl Harris affirme que les données sur les incidents ont été entièrement examinées et que la fréquence des incidents a été classée selon la dimension du bateau, la Région, l'équipement du bateau, le lieu des opérations et la hauteur des vagues.

L'analyse démontre que la fréquence des accidents est la plus élevée sur la côte Ouest, mais il est proposé d'utiliser la dimension des bateaux de la flotte au moment de l'accident plutôt que la dimension actuelle des bateaux dans l'analyse. L'analyse des accidents en fonction de la dimension (longueur) du bateau révèle que les accidents surviennent plus fréquemment dans le cas des bateaux de moins de 8 mètres ou d'une longueur de 20 à 24 mètres, tandis que les bateaux de 8 à 12 mètres de longueur affichent une fréquence d'accidents en deçà de la moyenne, d'après le nombre actuel de bateaux immatriculés. Une analyse des accidents a également été faite en fonction du type d'équipement et des espèces pêchées, mais l'insuffisance des données figurant dans les rapports d'accidents empêche de tirer des conclusions valables. Il en va de même en ce qui concerne les données sur la hauteur des vagues au moment d'un incident, quoique les données disponibles semblent indiquer qu'un nombre beaucoup plus élevé d'accidents se produisent lorsque la hauteur des vagues est supérieure à un mètre.

Les lieux des chavirements ont été localisés sur une carte, mais il faut beaucoup plus de données de ce type de chavirements et il faut également approfondir les analyses et établir une correspondance avec les données sur la stabilité et les saisons de pêche.

Lien vers la présentation (uniquement en anglais) -
http://de51.zoomshare.com/files/CMAC_FV_/CMAC_April2010_cjh.pps.

8. RAPPORTS DES GROUPE DE TRAVAIL DU CCMC NATIONAL

Le rapport du groupe de travail sur la sécurité des bateaux de pêche – questions réglementaires est communiqué par Ian Campbell et il est joint à l'annexe A.

Diane Couture présente le rapport du groupe de travail sur la sécurité des bateaux de pêche – certification et formation, joint à l'annexe B.

Les intervenants du littoral du Pacifique sont grandement préoccupés par les exigences présentées l'année dernière concernant le temps à passer en mer en vue d'obtenir le Brevet de service d'officier de pont de quart d'un bateau de pêche d'une jauge brute de moins de 100 tonneaux, ainsi qu'à l'égard du nouveau Brevet d'officier de pont de quart pour un bâtiment de pêche d'une jauge brute d'au plus 150 tonneaux et d'une longueur maximale de 24 mètres. Leurs préoccupations concernent la durée du service en mer, lorsque certaines pêcheries ne sont ouvertes que, pendant quelques semaines, jours ou parfois quelques heures par an. La question fait l'objet de longues discussions et il est proposé d'envisager une solution de rechange afin de corriger la situation. Aloak Tewari accepte de rencontrer des représentants de l'industrie dans la Région du Pacifique pour arriver à une solution.

9. MISES À JOUR (INITIATIVES GOUVERNEMENTALES)

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

Marcel Ayeko parle de l'enquête continue du Bureau de la sécurité des transports concernant les enjeux de sécurité entourant les bateaux de pêche. Huit séances de discussion ont déjà été tenues avec les pêcheurs et les intervenants, et il en reste une. Le Bureau de la sécurité des transports reconnaît que l'industrie a beaucoup accompli en matière de formation et de sensibilisation et que les règlements ne suffisent pas. Les pertes subies par l'industrie demeurent trop élevées et il faudra un long effort concerté de la part de tous – de l'industrie, des établissements d'enseignement et du gouvernement – pour apporter des changements positifs.

Le Bureau de la sécurité des transports a presque terminé l'étape de collecte des données et il passera à l'étape d'analyse et de rédaction du rapport, ce dernier étant prévu pour le premier trimestre de 2011.

Lien vers la présentation (uniquement en anglais) -

http://de51.zoomshare.com/files/CMAC_FV_/TSB_Update.ppt.

Mise à jour – PE du MPO et de TC, politique de gestion des pêches et sécurité en mer

Kristen Bond, des Services maritimes de la GCC, fait le point sur les travaux réalisés par la GCC, TC et le MPO dans le cadre du protocole d'entente (PE) sur la sécurité des bateaux de pêche, en précisant que TC, la direction de la gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO et la GCC se sont entendus sur le besoin des Régions de communiquer régulièrement entre elles pour évaluer les progrès réalisés et les pratiques utilisées dans le contexte du PE.

Depuis la réunion d'automne du CCMC l'an dernier, un réseau de contacts composé de représentants de toutes les Régions et des administrations centrales a été formé. Ce réseau a traité de l'efficacité des mécanismes existants pour la présentation des principaux enjeux de sécurité et des efforts déployés en vue d'améliorer la collaboration et d'accroître la sécurité des bateaux de pêche.

Les prochaines étapes du processus consisteront à :

- Continuer d'améliorer la communication par l'entremise du réseau national de contacts sur la sécurité des bateaux de pêche;
- Viser une amélioration continue en matière de collaboration des trois organismes (le MPO, TC et la GCC) et de l'industrie (pêcheurs, propriétaires ou exploitants de bateaux de pêche, organismes de pêches, organismes de sécurité des travailleurs);
- Élaborer un plan d'action pour la sécurité des bateaux de pêche, comprenant des objectifs de sécurité convenus pour 2010-2011 et des mesures de suivi des progrès accomplis par rapport au PE.

On s'engage à tenir le comité permanent au courant de l'atteinte des objectifs du PE.

Lien vers la présentation (uniquement en anglais) -

http://de51.zoomshare.com/files/CMAC_FV_/FINAL_DECK_MOU_on_Fishing_Vessel_Safety.ppt

Mises à jour (Sécurité maritime de TC)

Ian Campbell, TC, transmet au comité permanent les éléments d'intérêt potentiels abordés lors de la réunion du sous-comité portant sur la stabilité et les engins de sauvetage tenue à l'OMI en janvier. L'élément principal concernait le Protocole de Torremolinos qui propose des mesures de sécurité pour les bateaux de pêche de plus de 24 mètres. Les derniers progrès de l'OMI en matière de sécurité des bateaux de pêche continueront d'être communiqués au comité.

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

Présentation au CCMC de la proposition d'automatiser les phares

Une lettre est lue devant les membres du comité concernant la proposition d'automatiser les phares. On demande à tous les participants qui désirent maintenir le niveau de services des phares de présenter une lettre au Comité sénatorial permanent des Pêches et des Océans, qui doit examiner cette question.

Approuvé par :

Mark Dolomount, Office d'accréditation des pêcheurs professionnels de Terre-Neuve-et-Labrador, coprésident du comité permanent.

Victor Santos-Pedro, Sécurité maritime de TC, coprésident du comité permanent

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

La réunion a été tenue le 27 avril 2010. L'ordre du jour est adopté, en y ajoutant deux éléments au paragraphe des Autres questions.

Kevin Monahan, TC, fait le point sur les règlements en expliquant les progrès réalisés au chapitre de l'élaboration du *Règlement de sécurité des bateaux de pêche* et de l'analyse coûts-avantages connexe. Les participants discutent de la définition d'un bateau de pêche, en particulier les bateaux de plus de 24 mètres de longueur qui ne font que transporter le poisson sans jamais servir à la pêche. Il a été signalé que la définition est harmonisée avec le *Règlement sur le personnel maritime* et la Convention de Torremolinos de l'OMI. Kevin Monahan tiendra les participants au courant des derniers développements à ce sujet et des exemplaires du document de travail sont disponibles sur demande.

Serge Théorêt, TC, donne un aperçu des travaux liés au nouveau *Règlement sur les engins de sauvetage*, et il explique ses répercussions sur les bateaux de pêche. Il explique que les bateaux de pêche devront être munis d'équipement de sécurité conformément au *Règlement sur les engins de sauvetage*, qui comprend de nouvelles dispositions sur la maintenance et l'inspection de l'équipement. L'équipement SOLAS (pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) devra être conforme à l'équipement prescrit dans le Recueil international de règles sur les engins de sauvetage de l'OMI, et le reste de l'équipement devra être conforme à la Norme canadienne sur les engins de sauvetage (publication TP 14475). Des exemplaires de la présentation sont offerts aux participants. Il est question de la disponibilité des produits canadiens qui répondent aux nouvelles normes et qui conviennent à l'industrie de la pêche ainsi que des critères et du processus d'acceptation, comprenant entre autres les essais menés sur de l'équipement approuvé venant de l'étranger. Cette question a également été soulevée dans le cadre de la réunion du CCMC de la Région du Pacifique. Serge Théorêt en fera rapport. Il a été souligné que les vêtements de flottaison individuels (VFI) ne seront pas acceptés comme équipement exigé à bord. Toutefois, les VFI ou les gilets de sauvetage peuvent être portés sur le pont comme équipement de protection personnel, mais les pêcheurs doivent bien connaître ce qu'ils portent, car les VFI offrent divers degrés de protection.

Ian Campbell fait le point sur le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, et il décrit en détail la nouvelle démarche liée aux avis de conformité des fabricants de bateaux de pêche et les déclarations de conformité des nouveaux bateaux. Il s'agit essentiellement du même programme que celui destiné aux autres petits bateaux commerciaux, mais avec des modifications pour les bateaux de pêche. Il est question du fonctionnement du programme dans le cas où un fabricant se construit un bateau pour sa propre utilisation (c.-à-d. qu'il n'a pas besoin d'un avis ou d'une déclaration de conformité, mais il doit tout de même respecter les règlements de construction). Dans la région de l'Atlantique tout particulièrement, où certains constructeurs de bateaux à l'Île-du-Prince-Édouard peuvent faire partie de ce groupe. Il est entendu que TC sera à l'écoute de toute éventuelle préoccupation. Une question porte sur la nécessité d'un dispositif à ouverture rapide sur le pont pour certains types de pêche, comme la pêche à la senne. Il est convenu que ce ne serait pas pratique et

qu'il suffit de respecter les procédures de sécurité. La *Seafood Alliance* de la C.-B. a offert de rédiger une formulation qui serait acceptable pour TC et elle la communiquera pour la prochaine séance du groupe de travail.

Carl Harris, l'ITO, fait le point sur le projet en se penchant sur les bateaux de pêche qui affichent normalement très peu de risques de stabilité. Une partie des travaux comportait l'analyse du risque par l'examen des données disponibles. Carl Harris donnera de nouveau une présentation à la prochaine réunion du comité permanent, où il sera question des méthodes et des outils permettant aux divers groupes de l'industrie d'évaluer leurs propres risques et à TC de les examiner en tenant compte de tous les facteurs de risque.

Au chapitre des Autres questions, Gina Johansen, *Fish Safe C.-B.*, distribue un document rédigé afin d'inciter les pêcheurs et les personnes chargées des évaluations de stabilité de dialoguer. Ce document est rédigé sous forme de « dix questions ». Elle a également décrit et fait circuler plusieurs exemples de vêtements flottants de protection personnelle provenant de l'étranger et pouvant servir dans le cadre des travaux sur le pont.

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 26 avril 2010.

Il y avait initialement quatre points à l'ordre du jour auxquels sont venus s'ajouter quatre autres points :

- Convention STCW-F.
- Nouvelle politique – officier de pont de quart pour un bâtiment de pêche d'une jauge brute d'au plus 150 et d'une longueur de moins de 24 mètres.
- Nouveau formulaire – déclaration d'au moins sept saisons de pêche en tant que capitaine d'un bateau de pêche de 15 tonneaux de jauge et moins et d'une longueur maximale de 12 mètres.
- Mise à jour des procédures de reconnaissance des brevets de capacité et de formation et d'autres preuves de compétence en vertu du *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*.
- Élargissement de la validité du brevet de service de l'officier de pont de quart, pour qu'elle s'applique aux navires d'une jauge brute maximale de 150 tonneaux alors qu'elle s'appliquait antérieurement aux navires d'une jauge brute maximale de 100 tonneaux.
- Élargissement de la validité du brevet de capitaine de pêche de catégorie 4, pour qu'elle s'applique aux navires d'une jauge brute maximale de 150 tonneaux alors qu'elle s'appliquait antérieurement aux navires d'une jauge brute maximale de 100 tonneaux.
- Politique visant à permettre aux bateaux de pêche de 15 tonneaux de jauge brute et moins et d'une longueur maximale de 12 mètres d'exploiter les eaux à proximité du littoral de catégorie 2 avec une carte de compétence de conducteur de petits bâtiments.
- Daltonisme.

Convention STCW-F

Le Canada a déposé un instrument de ratification à l'OMI, visant à ratifier la Convention STCW-F. La Convention STCW-F entrera en vigueur 12 mois une fois qu'au moins 15 États l'auront signée ou qu'ils auront déposé l'instrument de ratification. Jusqu'à présent, quatorze États ont signé la Convention. La Convention doit entrer en vigueur d'ici les 18 prochains mois. Elle s'applique aux bateaux de pêche d'au moins 24 mètres.

Un nouveau système de certification dans le cadre de la Convention STCW-F a été présenté à l'industrie, où sera définie la limite des eaux appartenant au Canada. Il y aura quatre brevets de capacité pour les capitaines. Les différences ont été soulignées ainsi que les modifications qui seront apportées au système existant pour se conformer à la Convention. L'industrie semble en accord avec ce nouveau système, qui ne touche pas de façon importante les brevets actuels.

Nouvelle politique - officier de pont de quart pour un bâtiment de pêche d'une jauge brute de 150 tonnes et d'une longueur de moins de 24 mètres.

Un nouveau brevet de capacité est présenté, qui permet à son titulaire d'être responsable du quart à la passerelle sur un bateau de pêche d'une jauge brute maximale de 150 tonnes et d'une longueur de moins de 24 mètres.

La politique décrit les exigences à respecter afin d'obtenir le brevet, sa validité et les méthodes de renouvellement. Le brevet est maintenant disponible et un Bulletin de la sécurité des navires sera bientôt publié après la réunion du CCMC.

Nouveau formulaire – Déclaration d'au moins sept saisons de pêche en tant que capitaine d'un bateau de pêche d'au plus 15 tonnes de jauge brute et d'une longueur maximale de 12 mètres.

L'article 212(8) du *Règlement sur le personnel maritime* indique que le capitaine d'un bateau de pêche d'au plus 15 tonnes de jauge brute et d'une longueur maximale de 12 mètres, qui a connu au moins sept saisons de pêche étalées sur sept années différentes avant le 1^{er} juillet 2007, dont un maximum de deux saisons par année, n'est pas tenu de détenir une carte de compétence de conducteur de petits bâtiments.

Ce formulaire doit servir à faire la déclaration. Il est maintenant disponible dans le répertoire de formulaires interne et externe, il porte le numéro 82-0698 et son adresse est la suivante :
http://www.tc.gc.ca/wwwdocs/Forms/82-0698_1002-01_BO.pdf.

Mise à jour des procédures de reconnaissance des brevets de capacité et de formation et d'autres preuves de compétence en vertu du *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*.

En novembre dernier, TC a pris la décision d'émettre sur demande une Carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP) aux personnes travaillant en mer qui détiennent un brevet de capacité particulier. La CCEP de TC est fin prête. Cet automne, les centres d'examen de TC seront prêts à accepter les demandes des gens de mer en vue d'obtenir une CCEP. Il n'y aura aucuns frais connexes.

Élargissement de la validité du brevet de service de l'officier de pont de quart, pour qu'elle s'applique aux navires d'une jauge brute maximale de 150 tonnes alors qu'elle s'appliquait antérieurement aux navires d'une jauge brute maximale de 100 tonnes.

Une demande vise à faire passer l'application de la validité du brevet de service de l'officier de pont de quart aux navires d'une jauge brute maximale de 100 tonnes à 150 tonnes. TC explique les raisons de la limite de 100 tonnes de jauge pour le brevet de service et TC évaluera la situation.

Élargissement de la validité du brevet de capitaine de pêche de catégorie 4, pour qu'elle s'applique aux navires d'une jauge brute maximale de 150 tonneaux alors qu'elle s'appliquait antérieurement aux navires d'une jauge brute maximale de 100 tonneaux.

Une demande vise à faire passer la validité du brevet de capitaine de pêche de catégorie 4 pour les navires d'une jauge brute de 100 tonneaux aux navires de 150 tonneaux conformément à la nouvelle Convention STCW-F.

TC se pencherait sur cette demande si toutes les Régions l'approuvaient, mais la plupart des administrations centrales et des bureaux de Sécurité maritime de TC se montrent réticents.

Si un consensus est atteint à l'échelle du pays, TC pourrait augmenter la validité, pourvu que le détenteur du brevet de catégorie 4 satisfasse d'autres exigences.

Politique visant à permettre aux bateaux de pêche ayant au plus 15 tonneaux de jauge et une longueur maximale de 12 mètres d'exploiter les eaux à proximité du littoral de catégorie 2 avec une carte de compétence de conducteur de petits bâtiments.

Une politique visant l'acceptation de cette proposition a été envisagée par la direction de la Sécurité maritime, mais n'a pas été approuvée. Si cette politique est présentée de nouveau sans modification quant aux limites imposées, nous croyons qu'elle sera encore rejetée.

TC propose que l'industrie indique les zones de pêche qui sont au-delà du littoral de catégorie 2 et le nombre de pêcheurs dans ces zones qui seraient touchés par le refus de la proposition. Le littoral de catégorie 1 permet aux bateaux d'atteindre une distance maximale de 200 milles marins. En ajoutant une limite à la catégorie 1 et des zones restreintes à la politique, cette dernière aurait de meilleures chances d'être approuvée.

Pour permettre aux bateaux de pêche d'une jauge brute maximale de 15 tonneaux et une longueur maximale de 12 mètres de dépasser cette nouvelle limite de distance, il faut détenir un brevet de service de l'officier de pont de quart de bateau de 150 tonneaux ou un brevet de capitaine de pêche de catégorie 4.

Daltonisme

La question est acheminée à Naim Nazha, Directeur, Normes du personnel maritime et pilotage.