



Recommandation M22-01 du BST

Exigence d'immatriculation des navires auprès de Transports Canada avant l'émission d'un permis de pêche par Pêches et Océans Canada

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Pêches et des Océans exige que tout navire canadien utilisé pour la pêche commerciale des ressources marines ait une immatriculation à jour et exacte auprès de Transports Canada.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	M20A0160
Date à laquelle la recommandation a été émise	18 mai 2022
Date de la dernière réponse	Septembre 2022
Date de la dernière évaluation	Novembre 2022
Évaluation de la dernière réponse	Attention en partie satisfaisante
État du dossier	Actif

Résumé de l'événement

Le 25 mai 2020 peu après minuit, le bateau de pêche *Sarah Anne* a quitté St. Lawrence (Terre-Neuve-et Labrador) pour effectuer une sortie de pêche au crabe des neiges dans la baie Placentia, avec 4 personnes à bord. À 19 h 45 le même jour, le centre des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de Placentia (Terre Neuve et Labrador) a reçu un rapport de retard. Une recherche a été lancée à l'aide de plusieurs navires et aéronefs. Les corps de 3 membres d'équipage ont été retrouvés le jour suivant. Le corps du 4^e membre d'équipage a été retrouvé sur le rivage le 6 juin 2020. Le bateau n'a pas été retrouvé.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le rapport M20A0160 le 18 mai 2022.

Justification de la recommandation

Un certain nombre de facteurs ont contribué aux pertes de vie : aucun appel de détresse n'a été reçu, aucun radeau de sauvetage n'était à la disposition de l'équipage, des vêtements de flottaison individuels (VFI) n'étaient pas portés, le bateau n'était pas surveillé par une tierce

partie et n'était pas équipé d'une radiobalise de localisation des sinistres (RLS), et les limites de stabilité du bateau n'étaient pas connues de l'équipage.

L'enquête a aussi révélé que des milliers de navires de pêche commerciale de plus étaient immatriculés auprès de Pêches et Océans Canada (MPO) qu'auprès de Transports Canada (TC) dans la région de l'Atlantique. Ainsi, le MPO délivrait des permis pour récolter les ressources marines commercialement sans vérifier que les navires étaient immatriculés correctement auprès de TC, qui est le ministère responsable de la surveillance des exigences de sécurité.

Les navires commerciaux doivent être immatriculés auprès de TC, même ceux qui ne sont pas inspectés aux fins de certification. Non seulement l'immatriculation des navires auprès de TC est une exigence de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, mais en outre elle permet à TC d'assurer une surveillance de la sécurité et d'offrir aux propriétaires de navires une orientation concernant leur responsabilité en matière de conformité. De plus, le fait d'avoir des données d'immatriculation à jour signifie que de l'information exacte est disponible pour les autorités de recherche et sauvetage, et que des données fiables sont disponibles pour les organismes de réglementation en matière de sécurité et d'autres organisations du système de sécurité maritime.

Les pêcheurs sont plus susceptibles de respecter les exigences réglementaires ayant trait à la récolte de ressources, entre autres parce que le MPO s'acquitte vigoureusement de son mandat au moyen de conditions de permis et de mesures d'application de la loi en cas de non-conformité. Par contraste, le régime d'application de la loi moins rigoureux de TC fait qu'il n'y a pas de tels incitatifs directs à s'immatriculer auprès de TC ni à garder l'information d'immatriculation à jour. De plus, l'enquête a permis de déterminer que la communication avec les pêcheurs au sujet de l'exigence d'immatriculation auprès de TC est irrégulière et n'est pas toujours bien comprise.

À l'échelle internationale, l'importance d'une immatriculation en règle et exacte auprès d'un organisme de réglementation en matière de sécurité est reconnue, et de nombreux pays établissent un lien entre le permis de navire de pêche et l'immatriculation ainsi d'ailleurs que l'inspection. Au Canada, le lien entre les considérations de sécurité et l'octroi de permis de pêche est reconnu depuis longtemps, mais n'a pas été adéquatement pris en compte. Grâce essentiellement à des initiatives réées par le personnel régional, des efforts sont en cours à TC et au MPO pour s'attaquer à cette question. À l'échelle nationale, TC et le MPO rapportent qu'ils changent les structures de leurs bases de données pour inclure le numéro d'immatriculation unique de l'autre ministère. Toutefois, sans exigences exécutoires, ces initiatives restent un arrangement officieux et ne sont pas une solution permanente. Le MPO peut continuer de délivrer des permis de récolte de ressources marines à des navires qui n'ont pas une immatriculation à jour et exacte auprès de TC. Puisque le MPO fait partie du gouvernement du Canada, le fait qu'il leur délivre un permis peut donner aux pêcheurs l'impression qu'ils satisfont à toutes les exigences du gouvernement avant d'effectuer leurs opérations commerciales.

Dans de nombreux pays, y compris le Canada, une solution qui est retenue pour coordonner la prestation de services lorsqu'un enjeu relève de la responsabilité d'un ou de plusieurs ministères est une approche « pangouvernementale » ou « de gouvernement horizontal ». Cette approche a été élaborée en réponse aux situations où les enjeux sont interdépendants, comme la sécurité de l'industrie des pêches, et où les objectifs du gouvernement ne peuvent pas être atteints sans que 2 ou plusieurs ministères travaillent ensemble. Pour l'industrie canadienne des pêches, cela signifie que TC et le MPO doivent travailler ensemble pour s'assurer que les pêcheurs respectent toutes les exigences avant d'entreprendre des activités commerciales. Puisque les pêcheurs sont plus fréquemment en contact avec le gouvernement du Canada par l'entremise du MPO, une étape clé pour faire avancer la sécurité de la pêche commerciale sera d'utiliser cette relation pour promouvoir la conformité réglementaire aux exigences de sécurité de TC.

Si les navires de pêche ne sont pas inscrits à un registre de TC et s'il n'y a pas de mécanisme en place pour assurer l'exactitude des renseignements d'immatriculation, il est possible que les pêcheurs ne connaissent pas, ne comprennent pas ou ne respectent pas les règlements visant à accroître la sécurité de la pêche. Puisque l'immatriculation à jour et exacte auprès de TC est la première étape de la surveillance de la sécurité pour les navires de pêche commerciale, le Bureau a recommandé que

le ministère des Pêches et des Océans exige que tout navire canadien utilisé pour la pêche commerciale des ressources marines ait une immatriculation à jour et exacte auprès de Transports Canada.

Recommandation M22-01 du BST

Réponses et évaluations antérieures

Sans objet

Réponse et évaluation les plus récentes

Septembre 2022 : réponse de Pêches et Océans Canada

Le Ministère prend acte de la recommandation M22-01 comprise dans le rapport et poursuit ses efforts de collaboration avec TC au moyen d'activités mensuelles de partage de données entre les ministères, d'un outil d'analyse des lacunes faisant actuellement l'objet d'un projet pilote et d'activités de sensibilisation proactive auprès des pêcheurs. Le Ministère étudie la possibilité de mettre en place une attestation de connaissance des exigences en matière d'immatriculation auprès de TC au moyen du Système national d'émission de permis en ligne d'ici le 1^{er} janvier 2023 et se penche également sur d'autres options telles que l'obligation pour les titulaires de permis de s'immatriculer auprès de TC comme condition liée à leur permis de pêche, ce qui constituerait une exigence exécutoire.

Nous sommes impatients d'examiner de telles options afin de déterminer la meilleure façon pour le Ministère de soutenir la réduction des risques sur l'eau sans ajouter des coûts ou une complexité inutile aux activités des petits navires de pêche et de trouver des moyens de tirer

davantage parti de l'utilisation et du partage des données à l'avenir en faveur de la sécurité de la pêche. Ces initiatives permettent également d'accroître de façon durable la sensibilisation des pêcheurs et des propriétaires de navires à l'importance des deux immatriculations et aux avantages qu'elles procurent en matière de sécurité.

Novembre 2022 : évaluation de la réponse par le BST (attention en partie satisfaisante)

Le MPO indique que cette lacune en matière de sécurité est corrigée activement grâce à des activités mensuelles de partage de données avec TC, à un projet pilote d'outil d'analyse des lacunes et à des activités de sensibilisation proactive auprès des pêcheurs. Le Ministère étudie également d'autres options, telles que la mise en place d'une attestation relative à l'immatriculation auprès de TC par l'entremise de son Système national d'émission de permis en ligne et l'obligation pour les titulaires de permis de s'immatriculer auprès de TC comme condition de l'obtention de permis. Le Bureau prend note que le MPO reconnaît les avantages en matière de sécurité qui peuvent découler de l'immatriculation des navires de pêche auprès des deux ministères. Toutefois, en recommandant des mesures de sécurité à la suite de cette enquête, le Bureau a souligné que la confirmation de l'immatriculation à jour et exacte auprès de TC devrait constituer une exigence pour la pêche commerciale des ressources marines.

Le Bureau constate que le MPO et TC poursuivent leurs efforts pour corriger cette lacune en matière de sécurité. Toutefois, les initiatives du MPO se limitent actuellement à l'éducation et à la sensibilisation.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse du MPO à la recommandation M22-01 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

État du dossier

Le BST continuera à suivre l'évolution des mesures prises par le MPO.

Le présent dossier est **actif**.