



## Document d'information – Marine

mars 2010

# Pertes de vie à bord de bateaux de pêche

## Le problème

Le nombre d'accidents entraînant des pertes de vie à bord de bateaux de pêche demeure trop élevé.

## Contexte

Le BST s'efforce depuis longtemps d'améliorer la sécurité des bateaux de pêche. Nous avons publié notre première recommandation en la matière en 1992, et en avons publié 41 de plus depuis lors. Malgré tout, en moyenne, 445 accidents maritimes sont déclarés chaque année et 44 % d'entre eux concernent des bateaux de pêche. Le fait que ces événements ont entraîné en moyenne 12 pertes de vie par année entre 2005 et 2009 est encore plus tragique.

Même si les Canadiens qui gagnent leur vie en mer ont toujours su que leur travail comporte des risques, la triste réalité est qu'il persiste un vaste éventail de lacunes de sécurité dans l'ensemble de l'industrie. En particulier, les pertes de vie survenues dans les événements mettant en cause le *Cap Rouge II*, le *Melina and Keith II*, le *Ryan's Commander*, le *Hope Bay*, le *Big Sister* et le *Lannie & Sisters II*<sup>1</sup> indiquent la nécessité d'attacher davantage d'importance à la stabilité du bateau, à la formation des membres d'équipage, aux pratiques d'exploitation dangereuses et au transport de combinaisons d'immersion.

Chaque fois que le BST fait enquête sur un événement, il tire des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Toutefois, un grand nombre de ces facteurs dépassent le cadre d'un seul événement; or les problèmes systémiques appellent des solutions systémiques. Dans cette optique, des préoccupations persistent sur des problèmes comme les modifications apportées aux bateaux et leur incidence sur la stabilité, l'utilisation et la disponibilité d'équipement de sauvetage, la surveillance réglementaire et les répercussions qu'ont les plans et les pratiques en matière de gestion des ressources pour la sécurité générale des bateaux de pêche.

## Solution

De nouvelles dispositions réglementaires ne peuvent suffire, non plus que des programmes de formation qui ne bénéficient pas d'un suivi constant. Tous ces éléments doivent être réunis pour engendrer un changement dans la culture de sécurité de l'industrie et améliorer la sécurité de tous ceux qui gagnent leur vie en mer.

- L'industrie doit adopter et promouvoir des procédures et méthodes d'exploitation sûres afin d'augmenter la connaissance en matière de sécurité des exploitants de bateaux de pêche. En outre, le gouvernement devrait coopérer avec l'industrie afin d'améliorer la formation et la sensibilisation, et renforcer le cadre de réglementation à l'appui de ces initiatives.

### *Notre mission*

*Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui améliore la sécurité des transports en menant des enquêtes sur les accidents de transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien, et en communiquant les résultats aux Canadiens et aux Canadiennes.*

Pour de plus amples renseignements, veuillez visiter le site Web du BST à l'adresse [www.bst-tsb.gc.ca](http://www.bst-tsb.gc.ca) ou communiquer avec la Direction des communications du BST par téléphone au 819-994-8053 ou par courriel à l'adresse [communications@bst-tsb.gc.ca](mailto:communications@bst-tsb.gc.ca).

<sup>1</sup> Respectivement, rapports d'enquête maritime M02W0147, M05N0072, M04N0086, M04W0034, M07M0088 et M06N0074 du BST