



## Recommandation M23-09 du BST

### Surveillance de la santé et de la sécurité au travail sur les navires de pêche immatriculés dans les territoires canadiens

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports, en collaboration avec le ministère de l'Emploi et du Développement social et les gouvernements territoriaux, examine la surveillance de la santé et sécurité au travail à bord de navires de pêche immatriculés dans les territoires afin de garantir une surveillance efficace de la sécurité au travail.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	<a href="#">M21C0214</a>
Date à laquelle la recommandation a été émise	7 décembre 2023
Date de la dernière réponse	Décembre 2025
Date de la dernière évaluation	Mars 2026
<a href="#">Évaluation</a> de la dernière réponse	Attention en partie satisfaisante
<a href="#">État</a> du dossier	Actif

Les réponses présentées sont celles des intervenants du BST dans le cadre de communications écrites et sont reproduites intégralement. Le BST corrige sans indiquer les erreurs typographiques dans le contenu qu'il reproduit, mais utilise des crochets [ ] pour indiquer d'autres changements ou montrer qu'une partie de la réponse a été omise parce qu'elle n'était pas pertinente.

#### Résumé de l'événement

Le 26 août 2021 à 3 h 10, heure avancée de Terre-Neuve, un membre d'équipage du navire de pêche *Suvak* est passé par-dessus bord alors qu'il posait des filets maillants dans le détroit de Davis, à environ 120 milles marins au nord-est de Qikiqtarjuaq (Nunavut).

Au moment de l'événement, le *Suvak* approchait la fin d'un voyage de pêche de 2 semaines. Deux membres d'équipage qui remontaient et posaient des filets avaient travaillé de longues heures pour terminer toutes les opérations de pêche nécessaires avant que le navire parte en direction du port. Ils avaient posé et remonté des filets et réalisé d'autres activités de pêche au cours de la journée du 25 août. Ils avaient poursuivi le travail pendant la nuit et pris 1 pause de 1,75 heure. Au moment de l'événement, ils étaient éveillés depuis plus de 21 heures

consécutives. L'intention était que les membres d'équipage disposent d'une période de repos après le départ du navire. Toutefois, pendant qu'ils posaient des filets aux premières heures du matin, 1 des 2 membres d'équipage a été tiré par-dessus bord après que son bras s'est emmêlé dans l'orin de bouée. Le membre d'équipage a été repêché et, malgré d'importants efforts pour le sauver, sa mort a été constatée par après.

L'enquête a révélé que les 2 membres d'équipage qui posaient les filets sur le *Suvak* étaient atteints d'une fatigue liée au sommeil découlant d'une combinaison de perturbations aiguës et chroniques du sommeil, d'éveil continu et de perturbations des rythmes circadiens, ce qui a réduit leurs capacités cognitives, notamment leur capacité à rester vigilants face aux risques. Le membre d'équipage qui est passé par-dessus bord était d'une stature physique plus petite et avait adapté la procédure de ramassage des rouleaux d'orin de bouée pour maintenir la cadence. Combinée à la fatigue mentale et physique, cette adaptation a entraîné l'emmêlement de son bras dans l'orin de bouée.

L'enquête a mis au jour des risques liés à l'absence de plans de gestion de la fatigue et à l'absence d'évaluation des risques liés aux procédures d'exploitation. Elle a par ailleurs repéré la nécessité que les politiques d'allocation des pêches prennent en compte la sécurité et que des procédures, de l'équipement et des exercices d'urgence pour l'intervention en cas de situations d'emmêlement soient mis en œuvre à bord.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M21C0214 le 7 décembre 2023.

### **Justification de la recommandation**

Le 26 août 2021 à 3 h 10, heure avancée de Terre-Neuve, un membre d'équipage du navire de pêche *Suvak* est passé par-dessus bord alors qu'il posait des filets maillants dans le détroit de Davis, à environ 120 milles marins au nord-est de Qikiqtarjuaq (Nunavut). Le membre d'équipage a été repêché des eaux et sa mort a été constatée par après.

L'enquête sur cet événement a permis de déterminer que le port d'immatriculation du *Suvak* était Iqaluit (Nunavut), et que le navire bénéficiait d'une assurance contre les accidents du travail auprès de la Commission de la sécurité au travail et de l'indemnisation des travailleurs des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut (CSTIT), l'organisme chargé d'appliquer la législation sur l'indemnisation des travailleurs et sur la santé et la sécurité au travail au Nunavut. La CSTIT a des inspecteurs de la santé et sécurité au travail (SST) qui effectuent des inspections dans les lieux de travail du Nord pour s'assurer que les lois sur la sécurité au travail du Nunavut sont respectées. Cependant, la CSTIT estimait que les navires de pêche relevaient de la compétence de Transports Canada (TC), et elle n'avait effectué aucune inspection de SST pour le navire à l'étude. Il en allait de même pour les 9 autres navires de pêche immatriculés au Nunavut.

L'enquête a révélé des situations similaires dans les autres territoires canadiens. La CSTIT est également l'organisme responsable de la santé et sécurité au travail dans les Territoires du Nord-Ouest. On compte 24 navires de pêche immatriculés dans les Territoires du Nord-Ouest.

Comme au Nunavut, la CSTIT estime que les navires de pêche relèvent de la compétence de TC et n'effectue pas d'inspections de SST sur ces navires. Au Yukon, l'organisme responsable de la santé et sécurité au travail est la Commission de la sécurité et de l'indemnisation des travailleurs – Yukon (CSIT). On compte 4 navires de pêche immatriculés au Yukon. Comme la CSTIT, la CSIT n'effectue pas d'inspections de SST sur les navires de pêche immatriculés au Yukon.

TC joue un rôle important de réglementation de la sécurité de la pêche commerciale. De plus, il fournit un cadre réglementaire national qui s'applique à de nombreux aspects des navires de pêche<sup>1</sup>. Bien qu'Emploi et Développement social Canada soit responsable de l'application du *Code canadien du travail*, TC se voit déléguer la responsabilité d'appliquer et de faire respecter le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*.

Les territoires ont compétence sur « la propriété et les droits civils » à l'intérieur de leurs frontières, ce qui englobe la SST à bord des navires de pêche<sup>2,3,4</sup>. Afin de garantir une surveillance efficace de la sécurité à bord des navires de pêche immatriculés dans les territoires, y compris la santé et sécurité au travail, il faut une coordination entre les administrations. S'il n'y a pas de surveillance de la SST sur les navires de pêche immatriculés dans les territoires, il y a un risque que les équipages de ces navires soient exposés à des dangers liés à la SST en milieu de travail.

Par conséquent, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports, en collaboration avec le ministère de l'Emploi et du Développement social et les gouvernements territoriaux, examine la surveillance de la santé et sécurité au travail à bord de navires de pêche immatriculés dans les territoires afin de garantir une surveillance efficace de la sécurité au travail.

#### **Recommandation M23-09 du BST**

## **Réponses et évaluations antérieures**

### **Mars 2024 : réponse de Transports Canada**

Le mandat que le Parlement a donné à Transports Canada est de maintenir et d'accroître la sécurité maritime afin de protéger la vie, la santé, les biens et le milieu marin. Ce mandat

<sup>1</sup> Parmi les exemples de lois et de règlements de Transport Canada qui s'appliquent aux navires de pêche, mentionnons la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*, le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, le *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*, le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, le *Règlement sur les mesures de sécurité au travail*, le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation* et le *Règlement sur le personnel maritime*.

<sup>2</sup> Gouvernement du Canada, *Loi sur le Nunavut* (L.C. 1993, ch. 28).

<sup>3</sup> Gouvernement du Canada, *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest* (L.C. 2014, ch. 2, art. 2).

<sup>4</sup> Gouvernement du Canada, *Loi sur le Yukon* (L.C. 2002, ch. 7).

comprend la prestation de services prescrits dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements connexes.

Pour ce qui est des milieux de travail de compétence fédérale dans le secteur des transports, Transports Canada applique et exécute la partie II du *Code canadien du travail* ainsi que le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* pour le compte du Programme du travail d'Emploi et Développement social Canada, en vertu d'un protocole d'entente qui remonte à 1986.

Il est à noter que ni la partie II du *Code canadien du travail* ni le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* ne s'applique [sic] aux navires de pêche commerciaux, car ce secteur ne relève pas de la compétence fédérale, malgré le fait que des changements d'équipage étaient effectués au Groenland.

Transports Canada est prêt à travailler avec le Programme du travail d'Emploi et Développement social Canada pour offrir des conseils aux gouvernements territoriaux. Le ministère rencontrera également des représentants du gouvernement du Nunavut pour confirmer la compréhension des rôles et des responsabilités en matière de santé et de sécurité au travail à bord des bateaux de pêche.

### **Mars 2024 : réponse d'Emploi et Développement social Canada**

La santé et sécurité au travail dans l'administration fédérale sont régies par la partie II du *Code canadien du travail* (le Code), qui établit des dispositions visant à prévenir les accidents, les incidents de harcèlement et de violence et les blessures physiques ou psychologiques, y compris les maladies professionnelles liées à l'emploi dans les lieux de travail sous réglementation fédérale.

La compétence fédérale sur le travail découle du droit de réglementer certains sujets expressément attribués au Parlement ou expressément exemptés de la compétence provinciale ou territoriale par la *Loi constitutionnelle*. L'article 91 de la *Loi constitutionnelle* décrit 29 catégories de sujets qui sont de compétence fédérale. De plus, le paragraphe 92(10) contient une liste de catégories de travaux et entreprises qui, bien qu'ils soient entièrement situés dans une province, ont été déclarés par le Parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux provinces, et sont de compétence fédérale.

En 1925, une décision judiciaire phare, *Toronto Electric Commissioners c. Snider*, a établi que les provinces et les territoires exercent la compétence principale dans le domaine des relations entre employeur et employés. Par conséquent, les relations de travail sont régies par les provinces ou les territoires, et la compétence fédérale sur les relations de travail est une exception.

Deux affaires judiciaires importantes établissent que la pêche commerciale est une activité soumise à la compétence provinciale et territoriale :

- *Great Lakes Fishermen and Allied Workers' Union c. Omstead Foods Limited, 1986 CanLII 1522* – Cette affaire a confirmé que les relations de travail pour l'industrie de la pêche commerciale, y compris la santé et sécurité au travail et les normes d'emploi, sont soumises à la compétence provinciale et territoriale.
- *R. c. Mersey Seafoods Ltd., 2008 NSCA 67 (CanLII)* – Dans cette affaire, le juge a affirmé que les relations de travail d'une entreprise de pêche provinciale sont réglementées par la province, même si les navires pêchent dans des eaux situées en dehors des frontières provinciales, confirmant ainsi la compétence provinciale de l'industrie de la pêche commerciale.

Le rôle de Transports Canada, Sécurité maritime, mandaté par le Parlement, consiste à maintenir et à améliorer la sécurité maritime afin de protéger la vie, la santé, les biens et le milieu marin. Les responsables de Transports Canada, Sécurité maritime administrent et appliquent la partie II du Code et le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* au nom du Programme du travail d'Emploi et Développement social Canada, aux termes d'un protocole d'entente datant de 1986. Ils n'appliquent pas le Code et le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* aux navires de pêche commerciale, ce secteur n'étant pas de compétence fédérale.

Les responsables du Programme du travail sont déterminés à promouvoir des lieux de travail équitables, sécuritaires et sains partout au Canada afin d'aider les employeurs à s'assurer que tous les employés sont protégés contre tout préjudice en milieu de travail. Nous collaborons étroitement avec nos homologues provinciaux et territoriaux, par l'entremise de l'Association canadienne des administrateurs de la législation ouvrière, aux questions de santé et sécurité au travail. À une prochaine réunion de l'Association canadienne des administrateurs de la législation ouvrière, les responsables du Programme du travail partageront la recommandation M23-09 du BST afin d'encourager la discussion entre les administrations.

De plus, Transports Canada a mis au point un cours de formation en ligne gratuit sur la gestion de la fatigue à l'intention de tous les gens de mer. Le cours permettra de mieux répondre aux exigences de l'industrie en matière de santé et sécurité dans l'ensemble des administrations. Le Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail organisera cette formation sur sa plateforme, qui devrait être disponible au début de mars.

La sécurité des travailleurs canadiens est primordiale pour le gouvernement du Canada, et nous sommes déterminés à faire en sorte que les lieux de travail soient sécuritaires, équitables et productifs.

### **Mai 2024 : Évaluation des réponses par le BST**

#### **Transports Canada (attention en partie satisfaisante)**

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) reconnaît la responsabilité du ministère au chapitre de l'application de la partie II du *Code canadien du travail* et du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* au nom du Programme du travail d'Emploi et Développement social Canada (EDSC) dans les lieux de travail sous réglementation fédérale;

cependant, il note également que les navires de pêche ne relèvent pas de cette classification. TC se dit toutefois prêt à collaborer avec les responsables du Programme du travail d'EDSC pour offrir une orientation aux gouvernements territoriaux. De plus, des représentants ministériels rencontreront des représentants du gouvernement du Nunavut pour confirmer les rôles et responsabilités en matière de santé et sécurité au travail à bord des navires de pêche.

Le Bureau trouve encourageant que TC ait proposé de collaborer avec EDSC pour offrir une orientation aux gouvernements territoriaux. Bien que la santé et sécurité au travail relèvent de la responsabilité du gouvernement territorial, la sécurité des navires de pêche, de manière plus générale, est une responsabilité partagée entre les ordres de gouvernement. Étant donné que le gouvernement du Nunavut n'a pas considéré que les navires de pêche sont de compétence territoriale au chapitre de la santé et sécurité au travail, le Bureau croit toujours qu'un examen intergouvernemental par tous les ministères responsables sera nécessaire pour remédier à la lacune sous-jacente. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse de TC à la recommandation M23-09 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

#### **Emploi et Développement social Canada (attention en partie satisfaisante)**

Dans sa réponse, Emploi et Développement social Canada (EDSC) donne un aperçu des responsabilités fédérales, provinciales et territoriales en matière de santé et sécurité au travail et mentionne plusieurs affaires judiciaires qui ont créé un précédent. Il mentionne aussi dans sa réponse la responsabilité de Transports Canada (TC) en matière de sécurité maritime, en soulignant toutefois que le Programme du travail à EDSC n'applique pas le Code et le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*, car ce secteur n'est pas de compétence fédérale. Enfin, le ministre souligne que les responsables du Programme du travail collaborent avec leurs homologues provinciaux et territoriaux sous l'égide de l'Association canadienne des administrateurs de la législation ouvrière sur les questions de santé et sécurité au travail et qu'ils partageront cette recommandation pour discussion lors de leur prochaine réunion.

Le Bureau est encouragé par le fait qu'EDSC fera la promotion de la formation de sensibilisation à la fatigue de TC. Toutefois, le Bureau estime que pour assurer une surveillance efficace de la santé et sécurité au travail à bord des navires de pêche immatriculés dans les territoires, il faut une coordination active et une interprétation commune des compétences respectives de TC, d'EDSC et des territoires. Le Bureau note que la recommandation fera partie de discussions fédérales-provinciales-territoriales à venir, dont il attend avec impatience les résultats. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse d'EDSC à la recommandation M23-09 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

#### **Réponse et évaluation les plus récentes**

##### **Décembre 2025 : réponse de Transports Canada**

Transports Canada reconnaît l'importance du dialogue intergouvernemental sur les questions de compétences concernant la sécurité des navires de pêche. Le sujet a été amené lors de discussions à l'Association canadienne des administrateurs de la législation ouvrière (ACALO),

qui rassemble des hauts fonctionnaires des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux pour collaborer sur les principaux enjeux liés au travail.

De plus, des hauts fonctionnaires de TC et d'EDSC-Travail ont rencontré des homologues du gouvernement du Nunavut pour préciser que les autorités de santé et sécurité au travail relativement aux navires de pêche sont de compétence territoriale. Les fonctionnaires fédéraux ont présenté une offre de soutien au gouvernement du Nunavut, au besoin, lorsque le territoire établira un programme de santé et sécurité au travail en milieu maritime.

Un consensus sur la question n'a pas été obtenu avec le gouvernement du Nunavut. Par conséquent, TC et EDSC-Travail effectuent une enquête conjointe indépendante sur les champs de compétences afin d'aider à faire avancer les discussions intergouvernementales.

### **Décembre 2025 : réponse de la Commission de la sécurité au travail et de l'indemnisation des travailleurs des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut**

La CSTIT [Commission de la sécurité au travail et de l'indemnisation des travailleurs] reconnaît et est d'accord que la recommandation M23-09 est importante. La CSTIT est déterminée à veiller à ce que la santé et la sécurité au travail soient bien réglementées dans les territoires afin d'assurer une surveillance adéquate de la sécurité en milieu de travail.

Le 28 février 2025, la CSTIT et le Canada ont effectué un appel afin de discuter d'enjeux soulevés dans le Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M21C0214.

La CSTIT a activement examiné son champ de compétences relativement aux navires de pêche immatriculés dans les Territoire du Nord-Ouest et au Nunavut. La CSTIT ignore l'existence de navires de pêche hauturiers immatriculés dans les Territoires du Nord-Ouest. Des renseignements ont été obtenus de la part de trois compagnies qui exploitent les sept navires hauturiers immatriculés au Nunavut relativement aux activités des navires respectifs. Il a été établi que les navires avaient tous de fortes connexions internationales ou interprovinciales. En août 2025, la CSTIT a communiqué avec le propriétaire de navires de pêche hauturiers immatriculés auprès de la CSTIT relativement aux compétences en santé et sécurité au travail à bord des navires respectifs. Un représentant des Programmes de travail d'Emploi et Développement social du Canada a été copié dans la correspondance.

En plus de revoir son champ de compétences en matière de santé et sécurité au travail relativement aux navires de pêche présentement immatriculés dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, la CSTIT est en train d'effectuer un examen afin de déterminer quels changements au *Règlement sur la santé et la sécurité au travail* dans les territoires respectifs pourraient être requis. Des mises à jour nécessaires au *Règlement sur la santé et la sécurité au travail*, s'il y en a, aideraient les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut à s'adapter aux changements qui pourraient survenir à la suite du développement continu de la pêche hauturière dans le Nord du Canada.

Un examen exhaustif de la réglementation relative aux pêches et aux navires maritimes devrait être terminé au cours des 12 à 18 prochains mois. La CSTIT déterminera quels changements

sont nécessaires et prendra les mesures pour introduire les changements requis à la réglementation.

Étant donné les conditions relatives à la pêche hauturière qui prévalent, la CSTIT n'est pas de l'avis que les navires relèvent de sa compétence à l'heure actuelle. La raison de cette conclusion est que les territoires dont la CSTIT est responsable n'ont pas les installations pour l'entreposage ou la réparation de ces navires et ne sont pas en mesure de transformer les prises. Par conséquent, les navires immatriculés dans le territoire entreprennent des changements d'équipage, déchargent leurs prises et passent l'hiver dans d'autres provinces ou territoires. La CSTIT reconnaît que des changements dans l'industrie et dans le climat pourraient donner lieu à un environnement qui change rapidement, et la Commission se prépare activement pour l'avenir.

### **Février 2026 : réponse d'Emploi et Développement social Canada (EDSC)**

Le Programme du travail d'EDSC est partiellement d'accord avec la recommandation du BST. Bien que nous reconnaissons pleinement la nécessité d'améliorer la surveillance de la sécurité au travail pour les navires de pêche commerciale, nous nous trouvons aux antipodes en ce qui concerne l'affirmation selon laquelle les navires de pêche commerciale sont de compétence fédérale et régis par le *Code canadien du travail*.

Les relations de travail au Canada sont régies par une combinaison de lois fédérales et provinciales, le gouvernement fédéral ayant compétence sur certaines industries. La plupart des questions employeur-employé sont réglementées au niveau provincial ou territorial, si bien que la compétence fédérale est l'exception plutôt que la règle.

Étant donné la complexité de l'enjeu, nous sommes d'accord qu'il est essentiel d'établir des limites de compétences claires pour prévenir la confusion entourant les responsabilités en ce qui concerne la santé et la sécurité des travailleurs dans le secteur des pêches. Nous sommes présentement en train de préparer la tenue d'enquêtes sur les champs de compétences pour clarifier ces questions.

Depuis l'émission de la recommandation du BST, le Programme du travail d'EDSC s'est engagé dans les mesures proactives suivantes :

- des réunions ont été tenues avec des fonctionnaires de Transports Canada pour examiner attentivement le rapport du BST et aligner nos efforts de collaboration;
- un aperçu des faits établis et des recommandations du BST ont été présentés à la réunion du Comité consultatif en SST [santé et sécurité au travail] de l'Association canadienne des administrateurs de la législation ouvrière. Cet engagement a offert une plateforme pour les représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux afin de discuter de leurs perspectives quant à la surveillance de la SST;
- des représentants du Nunavut ont rencontré des fonctionnaires gouvernementaux pour discuter des compétences et partager des ressources afin de mettre en œuvre des mesures de SST efficaces à bord des navires de pêche.

Nous avons mis au point le plan d'action ci-dessous pour assurer une mise en œuvre efficace des recommandations du BST :

- Nous compilons activement des ressources disponibles aux employeurs, dont le cours sur la fatigue pour les gens de mer du Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail, afin de renforcer la sensibilisation et la formation sur les protocoles de SST dans l'industrie de la pêche. Des démarches sont également en cours avec les territoires et les provinces côtières afin d'explorer des stratégies collaboratives pour améliorer la surveillance de la SST.
- EDSC est en train d'initier des enquêtes sur les champs de compétences auprès d'employeurs précis qui travaillent au Nunavut, en partenariat avec Transports Canada. Le Nunavut sera invité à participer à ces activités.
- Nous sommes déterminés à poursuivre le dialogue avec le Nunavut et les provinces côtières pour établir un cadre de travail clair sur les compétences en matière de SST, en particulier pour l'industrie de la pêche commerciale, et à soutenir l'expertise nécessaire pour assurer la conformité.

À la suite de l'enquête sur les champs de compétences, s'il est établi que les employeurs qui opèrent au Nunavut sont fédéraux, le Programme du travail d'EDSC encouragerait proactivement la conformité volontaire en collaborant avec les intervenants, en promouvant des initiatives de SST et en facilitant la sensibilisation par l'entremise de ressources d'orientation qui adhèrent aux pratiques exemplaires.

À ce jour, les fonctionnaires du Programme du travail n'ont pas remarqué, de façon concluante, de changements substantiels quant à la conformité à la réglementation sur la SST au sein de l'industrie de la pêche commerciale en particulier. Toutefois, le Programme du travail surveille les tendances en matière de SST, et lors de discussions à la table du Comité consultatif en SST de l'Association canadienne des administrateurs de la législation ouvrière, il a été noté que le Nouveau-Brunswick a récemment modifié sa réglementation, reconnaissant les responsabilités en matière de SST relatives à l'industrie de la pêche commerciale.

- Depuis le 1er juin 2024, le Nouveau-Brunswick a modifié sa réglementation pour autoriser les enquêtes sur des événements dangereux à bord de navires de pêche, ce qui pourrait servir de précédent pour les autres provinces et les territoires.

Nous travaillons activement sur les étapes détaillées dans notre réponse plus haut à la question 3. Toutefois, si ces efforts s'avèrent inefficaces, nous continuerons de chercher des résolutions, car il est crucial d'établir une surveillance claire de la SST pour les employeurs et de garantir la sécurité des travailleurs.

Nous comprenons que, pour fermer la présente recommandation, le Programme du travail d'EDSC doit démontrer que les risques résiduels sont faibles. Pour y parvenir, il est essentiel de clairement définir les responsabilités des gouvernements et de faire appliquer la formation et les protocoles de sécurité pour les opérations des navires de pêche.

De plus, le dialogue avec les principaux intervenants et les évaluations des champs de compétences en cours contribueront à améliorer la clarté et l'efficacité des opérations. Toutefois, nous reconnaissons que les chevauchements actuels entre les compétences fédérales et territoriales posent un défi important à aborder.

Nous estimons l'engagement du BST envers la sécurité maritime et sommes déterminés à collaborer en vue d'améliorer les normes de SST pour les navires de pêche.

### **Mars 2026 : Évaluation des réponses par le BST**

#### **Transports Canada (attention en partie satisfaisante)**

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) souligne que les compétences pour la sécurité des navires de pêche ont fait l'objet de discussions lors d'une réunion de l'Association canadienne des administrateurs de la législation ouvrière. TC et EDSC-Travail ont également rencontré le gouvernement du Nunavut pour discuter des autorités pour la santé et la sécurité au travail (SST) relativement aux navires de pêche. TC collabore avec EDSC-Travail pour enquêter sur les champs de compétences et a offert du soutien au gouvernement du Nunavut, au besoin, lorsque le territoire établira un programme de santé et sécurité au travail en milieu maritime.

Le Bureau voit d'un bon œil le début de discussions entre TC et EDSC-Travail et le gouvernement du Nunavut, ainsi que le soutien disponible dans l'avenir pour le territoire. Bien que les compétences pour la surveillance de la SST des navires de pêche commerciale n'aient pas été clairement établies encore, le processus d'évaluation des champs de compétences entrepris par TC, en collaboration avec le Programme du travail d'EDSC, sera un pas dans la bonne direction dans l'établissement des compétences en matière de SST pour les navires de pêche immatriculés dans tous les territoires. Le Bureau invite TC à fournir un échéancier pour cette évaluation, de même que toute information par rapport aux travaux que le ministère entreprendra pour assurer une surveillance efficace de la sécurité en milieu de travail à bord de ces navires.

Par conséquent, le Bureau continue à estimer que la réponse de TC à la recommandation M23-09 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

#### **Commission de la sécurité au travail et de l'indemnisation des travailleurs des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut (attention en partie satisfaisante)**

La Commission de la sécurité au travail et de l'indemnisation des travailleurs (CSTIT) est d'accord avec la recommandation M23-09 et est déterminée à veiller à ce que la santé et sécurité au travail (SST) soit bien réglementée dans les territoires. La CSTIT a souligné qu'elle a effectué un appel pour discuter d'enjeux soulevés lors de l'enquête M21C0214 du BST avec des ministères fédéraux. De plus, la CSTIT a obtenu des renseignements de la part de 3 compagnies qui exploitent 7 navires immatriculés au Nunavut; chaque navire avait de fortes connexions internationales et interprovinciales. La CSTIT a également entrepris un examen du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail* pour les territoires respectifs, afin de déterminer quels changements pourraient être nécessaires. Lorsque nécessaire, elle prévoit de prendre des

mesures pour mettre à jour le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail*, puis d'aider les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut à s'adapter au développement continu de la pêche hauturière dans le Nord du Canada.

Bien que les compétences n'aient pas encore été clairement établies pour la surveillance de la SST des navires de pêche commerciale, le Bureau voit d'un bon œil que la CSTIT ait pris des mesures pour obtenir plus d'information sur les opérations de pêche commerciale dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut et pour étudier la réglementation sur la SST dans les deux territoires. Le Bureau encourage la CSTIT à déterminer et à mettre en œuvre tout changement nécessaire en temps opportun afin que les 29 navires de pêche immatriculés dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut aient une surveillance efficace de la sécurité en milieu de travail.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse de la WSCC à la recommandation M23-09 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

**Emploi et Développement social Canada (attention en partie satisfaisante)**

Le Programme du travail d'EDSC souligne qu'il est d'accord qu'il est nécessaire d'améliorer la surveillance de la sécurité pour les navires de pêche, mais qu'il est partiellement d'accord avec la présente recommandation. Le Programme du travail d'EDSC enquête actuellement sur l'enjeu complexe des compétences afin d'établir des frontières claires. En plus de l'enquête, le Programme du travail d'EDSC a décrit plusieurs mesures prises depuis l'émission de la recommandation, dont la tenue de rencontres collaboratives avec TC; la présentation du rapport du BST suivie de discussions sur les perspectives quant à la surveillance de la SST avec des représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux lors d'une réunion du Comité consultatif en SST à l'Association canadienne des administrateurs de la législation ouvrière; et des rencontres avec des représentants du Nunavut pour discuter des champs de compétences et partager des ressources afin de mettre en œuvre des mesures de SST efficaces à bord des navires de pêche. Le Programme du travail d'EDSC a également décrit plusieurs plans pour aborder la question de la surveillance de la SST pour l'industrie de la pêche commerciale et soutenir l'expertise nécessaire pour veiller à la conformité.

Le Bureau souhaiterait préciser qu'il n'avait pas l'intention d'affirmer que le *Code canadien du travail* (CCT) s'appliquait aux navires de pêche dans les territoires canadiens. Le Bureau a plutôt souligné que le manque de compréhension commune quant aux responsabilités des gouvernements relatives à la sécurité en milieu de travail à bord des navires de pêche commerciale immatriculés dans les territoires, et il a recommandé que les parties revoient la surveillance existante pour veiller à ce que la surveillance de la sécurité en milieu de travail soit efficace. Étant donné l'expertise d'EDSC dans l'application du CCT, le Bureau estimait qu'il est essentiel que les fonctionnaires ministériels aient un rôle à jouer dans la clarification de son application à bord de ces navires.

Le Bureau voit d'un bon œil la combinaison de mesures prises et de plans futurs formulés par le Programme du travail d'EDSC. Bien que les compétences n'aient pas encore été clairement

établies pour la surveillance de la SST à bord des navires de pêche commerciale, le processus d'évaluation des champs de compétences entrepris par le Programme du travail d'EDSC, en collaboration avec Transports Canada, est un pas dans la bonne direction pour régler la question des compétences. Le Bureau invite EDSC-Travail à fournir un échéancier pour cette évaluation, de même que toute information par rapport aux travaux que le ministère entreprendra pour soutenir une surveillance efficace de la sécurité en milieu de travail à bord de ces navires.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse d'EDSC à la recommandation M23-09 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

### **État du dossier**

Le BST continuera de surveiller les mesures proposées par Transports Canada, Emploi et Développement social Canada et la Commission de la sécurité au travail et de l'indemnisation des travailleurs des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut.

Le présent dossier est **actif**.