



Réévaluation de la réponse à la recommandation M18-02 du BST

Programmes de gestion de la fatigue à bord des navires

Contexte

Le 13 octobre 2016, l'ensemble remorqueur-chaland articulé composé du remorqueur *Nathan E. Stewart* et du chaland-citerne *DBL 55* s'est échoué sur le récif Edge, près de l'île Athlone, à l'entrée du passage Seaforth, à environ 10 milles marins à l'ouest de Bella Bella (Colombie-Britannique). Une brèche s'est ouverte dans la coque du remorqueur et a laissé fuir quelque 110 000 L de carburant diesel dans l'environnement. Ensuite, le remorqueur a coulé et s'est séparé du chaland. On a retiré le remorqueur de l'eau 33 jours après l'événement.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le rapport M16P0378 le 31 mai 2018.

Recommandation M18-02 du BST (mai 2018)

Le sommeil est un besoin biologique fondamental. La fatigue est le symptôme biologique d'un besoin insatisfait de dormir. Un sommeil d'une durée ou d'une qualité insuffisante peut causer de la fatigue, ce qui diminue le rendement et, dans le pire des cas, entraîne inévitablement le sommeil. Un certain nombre de facteurs peuvent exacerber la fatigue, dont la nature des tâches effectuées, un environnement peu propice au sommeil et le travail par quarts de 6 heures suivies de 6 heures de repos (système 6/6).

Même si le travail par quarts de 6 heures de travail suivies de 6 heures de repos a été remis en question dans le monde entier par de nombreux experts et les résultats de différentes études^{1,2,3,4,5}, cette pratique demeure répandue dans le secteur maritime. Par exemple, dans l'événement à l'étude, les officiers de quart du *Nathan E. Stewart* avaient cet horaire de travail

-
- ¹ M. Härmä, M. Partinen, R. Repo et al., « Effects of 6/6 and 4/8 Watch Systems on Sleepiness among Bridge Officers », *Chronobiology International*, vol. 25, no 2 (avril 2008), p. 413 à 423.
 - ² M. Lutzhoft, A. Dahlgren, A. Kircher, et al., « Fatigue at sea in Swedish shipping – A field study », *American Journal of Industrial Medicine*, vol. 53, no 7 (2010), p. 733 à 740.
 - ³ United States Coast Guard, Department of Homeland Security des États-Unis, *Crew Endurance Management System Newsletter* (printemps 2009), p. 5.
 - ⁴ M. R. Grech, « Fatigue Risk Management: A Maritime Framework », *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 13, no 2 (2016), p. 175 à 184.
 - ⁵ Rapports d'enquête maritime M14C0219, M12N0017 et M07L0158 du BST.

depuis plus de 2 jours au moment de l'échouement. Les officiers ont eu des occasions de dormir, mais l'incapacité du second officier à faire des siestes et les conditions soporifiques sur la passerelle ont exacerbé sa fatigue, et il s'est endormi pendant son quart à la passerelle. Par conséquent, un changement de cap prévu n'a pas été effectué, et le remorqueur s'est échoué.

Comme des accidents causés par la fatigue ont toujours lieu, il y a un besoin urgent d'aider les gens de mer à reconnaître et à gérer les facteurs contributifs de la fatigue.

La fatigue constitue un problème de sécurité reconnu partout dans le monde. En 2010, on a modifié l'annexe A de la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* pour exiger que les gens de mer participent à une formation en gestion de la fatigue. Pour garantir que les gens de mer bénéficient d'un sommeil suffisant, on définit dans le Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW) le nombre minimal d'heures de repos que les gens de mer doivent obtenir. Toutefois, la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* ne s'applique pas aux navires non visés par la convention, comme les petits remorqueurs et les navires de pêche.

En plus de fournir un cours sur la fatigue et une formation en sensibilisation, les compagnies de transport dont les activités se déroulent jour et nuit doivent gérer en pratique les risques liés à la fatigue. Si la formation constitue un moyen de défense, elle ne constitue pas une mesure de prévention de la fatigue fiable et efficace. Il faut une approche proactive et multidimensionnelle.

Un programme de gestion de la fatigue (PGF) est un outil proactif et multidimensionnel dont l'objectif n'est pas seulement d'établir des périodes suffisantes qui permettraient aux officiers de quart de bénéficier d'un sommeil réparateur. Un PGF peut aussi porter sur d'autres questions importantes, comme la formation en sensibilisation à la fatigue, les politiques, les procédures et l'environnement de travail qui atténuent les risques de fatigue, et les mécanismes d'amélioration continue de la gestion de la fatigue.

La mise en place d'un programme de formation et de sensibilisation efficace à l'intention des officiers de quart constitue une étape qui aidera le secteur maritime à aller au-delà de la réglementation en ce qui concerne l'atténuation des risques de fatigue. En mettant en œuvre des PGF complets au sein du secteur maritime, la politique en gestion de la fatigue du secteur correspondra aux politiques déjà en place dans les secteurs du transport ferroviaire et aérien.

Par conséquent, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports oblige les exploitants de navires qui emploient des officiers de quart dont les périodes de travail et de repos sont régies par le *Règlement sur le personnel maritime* à mettre en œuvre un programme de gestion de la fatigue complet et adapté à leurs activités, et ce, pour réduire les risques de fatigue.

Recommandation M18-02 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation M18-02 (août 2018)

Transports Canada (TC) est en partie d'accord avec la recommandation du Bureau. TC, avec des partenaires internationaux de l'OMI, se penche en ce moment sur une gamme complète de solutions possibles pour réduire les risques de fatigue.

Pour la mise en œuvre, le respect et l'application efficaces d'un cadre actualisé de gestion de la fatigue, il faut un effort international concerté, car des bâtiments étrangers comme le *Nathan E. Stewart* transitent souvent dans les eaux canadiennes, et leurs programmes de délivrance des brevets et de formation des gens de mer sont régis par l'État du bâtiment.

En ce moment, les exigences de réglementation canadienne en matière maritime liées à la fatigue sont alignées sur les exigences internationales figurant dans la *Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)* et la *Convention du travail maritime, 2006*, qui précisent le nombre d'heures de repos et de formation des gens de mer. Des modifications sont apportées en ce moment au *Règlement sur le personnel maritime* dont certaines permettront de mettre en œuvre un programme à jour, dans le cadre de la Convention STCW, pour la formation obligatoire sur la gestion de la fatigue, par une formation sur le leadership et le travail d'équipe, et une autre sur les compétences en leadership et en gestion pour les capitaines et les officiers de bâtiment de 500 tonneaux de jauge brute ou plus qui veulent obtenir un brevet canadien.

Par ailleurs, après la révision du *guide sur l'atténuation et la gestion de la fatigue* à l'OMI, qui devrait être terminée à la fin de 2018, Transports Canada examinera les constatations de l'instance internationale et mettra en œuvre les changements par l'entremise de l'instrument de réglementation qui conviendra le mieux. Dans cet instrument, on prendra en compte le fait que le *Règlement sur le personnel maritime* régit les périodes de travail et de repos à bord de bâtiments de taille très différente, avec un profil d'équipage variant selon les fonctions effectuées, et qui effectuent différents voyages, depuis ceux en eaux abritées jusqu'aux voyages illimités. À terme, ces travaux auront une influence directe sur la façon dont Transports Canada donnera suite à la recommandation du BST de mettre en œuvre un plan complet de gestion de la fatigue, en tout ou en partie.

Évaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M18-02 (octobre 2018)

Transports Canada dit être en partie d'accord avec cette recommandation et se pencher, en collaboration avec l'Organisation maritime internationale (OMI), sur une gamme complète de solutions possibles pour réduire les risques de fatigue.

TC entend poursuivre sa collaboration avec ses partenaires internationaux (de l'OMI) au sein du Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) qui a entrepris en 2015 de régler les problèmes de fatigue au travail en mettant à jour les normes et les documents d'orientation pertinents.

La réponse de TC au sujet de la modification du *Règlement sur le personnel maritime* dans le but de mettre en œuvre la formation exigée par la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* a été incluse dans l'évaluation par le BST de la réponse à la recommandation M18-01.

TC prévoit examiner les constatations de l'instance internationale et mettre en œuvre les changements au moyen de l'instrument de réglementation qui conviendra le mieux. Toutefois, comme rien n'indique quels seront ces changements, il n'est pas possible de déterminer comment ni même si les changements mis en œuvre permettront d'atteindre l'objectif de cette recommandation. La réponse de TC ne contient pas suffisamment d'information pour permettre au Bureau de déterminer clairement si la lacune de sécurité sera atténuée ou éliminée.

À l'égard de la réponse à la recommandation M18-02, le Bureau estime que son **évaluation est impossible**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M18-02 (janvier 2019)

Transports Canada (TC) est en partie d'accord avec cette recommandation. Les heures de travail et de repos sont un facteur clé de la gestion de la fatigue. TC joue un rôle plus actif pour s'assurer que les heures de repos sont respectées, notamment au moyen d'inspections à bord. La partie 3 du *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) actuel stipule que le capitaine du bâtiment doit veiller à ce que les membres d'équipage soient bien reposés pour être en mesure d'effectuer leurs tâches de manière sûre. Le règlement contient également une disposition précisant que si les navigants ne sont pas en mesure d'effectuer leurs tâches, ils doivent en informer le capitaine.

Les modifications proposées au RPM renforceront les exigences en matière d'heures de repos et ajouteront une disposition touchant le temps de navette. Ces modifications préciseront que lorsqu'un navigant ne réside pas sur le navire, le temps consacré aux déplacements entre sa résidence et le navire ne peut être considéré comme des heures de repos. En outre, le temps de navette prendra aussi en compte les grandes distances à parcourir pour se rendre au navire (navette longue distance), le cas échéant. Il est essentiel de prendre du repos pour éviter la fatigue. TC travaillera à transmettre cette information à la communauté maritime. Le RPM modifié devrait être publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* au cours du printemps 2019.

Les *Directives sur la fatigue* de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont été présentées à la réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de novembre 2018. Elles ont également été abordées lors des consultations sur le RPM qui ont eu lieu partout dans les régions, du 19 au 29 novembre 2018. Ces directives fournissent des renseignements sur les causes et les conséquences de la fatigue et sur les risques qu'elle présente pour la sécurité et la santé des navigants, pour la sécurité de l'exploitation et pour la sûreté et la protection du milieu marin. Elles contiennent également des recommandations pour les propriétaires de navires et les entreprises quant à l'intégration des directives de gestion de la fatigue dans leurs activités quotidiennes et leurs systèmes de gestion des navires. Ces directives devraient être approuvées par le Comité de la sécurité maritime (MSC) lors de la réunion de l'OMI en décembre 2018.

Lorsqu'elles auront été approuvées, Transports Canada publiera un Bulletin de la sécurité des navires (BSN), en janvier 2019, pour recommander à tous les intervenants du secteur maritime de tenir compte de ces directives dans la planification et l'exécution de leurs activités quotidiennes.

Une fois que les modifications proposées au RPM auront été adoptées, TC prévoit tenir des séances d'information pour les intervenants du secteur maritime partout au pays. Ces séances fourniront également une occasion de discuter de l'importance des *Directives sur la fatigue* et de renforcer le message de sécurité à propos des dangers que présente la conduite d'un navire par un équipage fatigué.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M18-02 (mars 2019)

Le Bureau apprécie que TC propose des mesures visant à modifier le RPM afin d'apporter la précision que le temps de navette ne peut être considéré comme des heures de repos, et à publier un BSN pour faire connaître les *Directives sur la fatigue* de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Toutefois, les mesures prises jusqu'à maintenant et prévues par TC ne font rien pour remédier à la lacune de sécurité à l'origine de cette recommandation. Le Bureau demandait la mise en œuvre de plans de gestion de la fatigue complets et adaptés aux activités, et ce, pour réduire les risques de fatigue. La réponse de TC mentionne plusieurs mesures isolées, mais ne fournit pas d'approche complète et intégrée pour réduire le risque.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **attention non satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M18-02 (janvier 2020)

Transports Canada (TC) accepte la recommandation. Le ministère reconnaît le rôle de la fatigue dans de nombreux incidents maritimes et les risques qui y sont associés. À ce titre, et en réponse aux recommandations M18-01 et M18-02 du BST, TC s'est engagé à mettre en œuvre un « plan d'action sur la fatigue » de cinq (5) ans visant à aborder la fatigue chez les gens de mer. Cette approche à plusieurs volets englobe la formation et la sensibilisation, la mobilisation internationale et l'amélioration de la surveillance et comprend un plan de communication visant à s'assurer que les messages sur la fatigue et les risques associés diffusés par TC trouvent un large public.

Depuis 2017, TC veille à ce que le programme de formation que les gens de mer doivent suivre pour obtenir un certificat d'aptitude en sécurité de base STCW ou un brevet d'aptitude de capitaine, de premier officier de pont ou d'officier de pont de quart STCW valide comprenne une formation sur la fatigue. Plus précisément :

- le TP 4957 prescrit une formation sur la fatigue d'une (1) heure aux gens de mer devant obtenir un certificat d'aptitude en sécurité de base STCW;

- le TP 15337 prescrit une formation sur la fatigue de deux (2) heures aux gens de mer devant obtenir un brevet d'aptitude de capitaine, de premier officier de pont ou d'officier de pont de quart STCW valide.

En décembre 2018, les *Directives sur la fatigue* de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont été approuvées par le Comité de la sécurité maritime (MSC). Le 7 juin 2019, TC a publié un Bulletin de la sécurité des navires (BSN) intitulé « Nouvelles directives sur la fatigue – 10/2019 » afin de communiquer à tous les intervenants maritimes ces directives révisées, qui fournissent des renseignements sur les causes et les conséquences de la fatigue ainsi que sur les risques qu'elle présente pour la sécurité et la santé des gens de mer, la sûreté opérationnelle, la sécurité et la protection du milieu marin.

Actuellement, TC veille à ce que les cours de tous les programmes de délivrance des certificats des gens de mer (y compris les brevets d'aptitude) comprennent une formation obligatoire sur la fatigue. Cette nouvelle exigence entrera en vigueur lors de la publication des modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime* (la publication dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue en 2020).

De plus, afin de réaffirmer l'importance de la sensibilisation et de la formation en matière de fatigue pour tous les gens de mer, le ministère a annoncé, durant la réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de novembre 2019, qu'il organisera des séances de formation et de sensibilisation sur la fatigue dans tout le pays à compter de l'hiver 2020. Durant ces séances d'une demi-journée, on examinera les *Directives sur la fatigue* de l'OMI ainsi que les incidents causés par la fatigue à l'échelle internationale et nationale. Les participants seront soumis à un petit examen, pour s'assurer qu'ils ont acquis une compréhension suffisante de la matière, et recevront un certificat d'attestation de formation. D'autres documents de formation sur la fatigue seront fournis à tous les participants tout au long de l'année, afin de poursuivre les efforts de sensibilisation et de mobilisation.

Les heures de travail et de repos sont des facteurs clés qui peuvent avoir une incidence sur le rendement humain et compromettre la sécurité du système de transport maritime. À ce titre, la surveillance et l'application de la loi sont des éléments importants de l'approche de TC en ce qui concerne la fatigue et seront améliorés grâce à une campagne d'inspection concentrée (CIC) prévue en 2020-2021. Cette campagne vise à vérifier le respect des dispositions relatives aux heures de travail et de repos du *Règlement sur le personnel maritime* modifié (la publication du *Règlement* dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue en 2020).

Afin d'orienter les décisions stratégiques relatives à tous les modes de transport, notamment le transport maritime, et de s'assurer que la science sur la fatigue et les principes de gestion de la fatigue sont appliqués uniformément dans tout le secteur, TC a récemment mis sur pied le Centre d'expertise sur la fatigue de Transports Canada. Par l'entremise d'un groupe de travail multimodal, plusieurs initiatives seront évaluées au Centre dans les mois et les années à venir, dont celle visant à évaluer la nécessité d'un cadre général pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un système de gestion des risques liés à la fatigue. On fera appel à des spécialistes de la fatigue, au besoin.

De plus, une campagne sera lancée sur les médias sociaux au début de 2020, pour les 3 années restantes du plan d'action sur la fatigue, afin d'assurer une large diffusion des travaux de TC sur la fatigue et d'améliorer la compréhension générale de la fatigue et de ses risques pour le transport.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M18-02 (mars 2020)

Le Bureau note que TC s'est engagé à entreprendre un plan d'action sur la fatigue de cinq (5) ans visant à aborder la fatigue chez les gens de mer et que cette approche à plusieurs volets englobe la formation et la sensibilisation, la mobilisation internationale et l'amélioration de la surveillance et comprend un plan de communication visant à s'assurer que les messages sur la fatigue et les risques associés diffusés par TC trouvent un large public.

Le 7 juin 2019, TC a publié un Bulletin de la sécurité des navires (BSN) intitulé « Nouvelle directives sur la fatigue – 10/2019 », afin communiquer à tous les intervenants maritimes les nouvelles directives sur la fatigue de l'OMI. Ces directives fournissent des renseignements sur les causes et les conséquences de la fatigue ainsi que sur les risques qu'elle présente pour la sécurité et la santé des gens de mer, la sûreté opérationnelle, la sécurité et la protection du milieu marin.

Le Bureau note aussi que TC a récemment mis sur pied le Centre d'expertise sur la fatigue de Transports Canada, qui mettra l'accent sur les conséquences de la fatigue pour tous les modes de transport. Par l'entremise d'un groupe de travail multimodal, plusieurs initiatives seront évaluées au Centre dans les mois et les années à venir, dont celle visant à évaluer la nécessité d'un cadre général pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un système de gestion des risques liés à la fatigue.

De plus, le ministère a annoncé qu'il organisera des séances de formation et de sensibilisation sur la fatigue au Canada à compter de l'hiver 2020. Durant ces séances, on examinera les *Directives sur la fatigue* de l'OMI ainsi que les incidents causés par la fatigue à l'échelle internationale et nationale. Les participants seront soumis à un petit examen puis recevront un certificat d'attestation de formation. Des documents de formation sur la fatigue seront fournis à tous les participants tout au long de l'année, afin de poursuivre les efforts de sensibilisation et de mobilisation.

TC prévoit aussi lancer une campagne d'inspection concentrée en 2020-2021 pour vérifier le respect des dispositions sur les heures de travail et de repos du *Règlement sur le personnel maritime* modifié (la publication du règlement dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue en 2020).

Les initiatives proposées par TC sont encourageantes. Toutefois, le Bureau craint qu'elles soient trop générales pour répondre à l'objectif de cette recommandation, qui consiste à obliger les propriétaires de navires à mettre en œuvre des plans de gestion de la fatigue complets adaptés à leurs activités, afin de réduire le risque de fatigue.

À l'égard de la réponse à la recommandation, le Bureau estime que son **évaluation est impossible**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M18-02 (février 2021)

Transports Canada est en partie d'accord avec cette recommandation. Le ministère étudie une gamme de solutions.

Au lieu de réglementer les propriétaires de navires à cet égard, le ministère demeure concentré sur les personnes qui contrôlent le plus directement un navire en exploitation, par la formation directe des capitaines et des membres d'équipage concernés et par les modifications réglementaires prévues. Les modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime* devraient inclure la gestion obligatoire de la fatigue au moyen d'une formation sur l'exercice de l'autorité et le travail d'équipe ainsi que sur l'exercice de l'autorité et la gestion pour les capitaines et les officiers à bord de navires d'une jauge brute de 500 ou plus qui cherchent à obtenir un nouveau certificat de compétence ou un certificat de compétence amélioré en vertu des *Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (STCW). L'intention du règlement proposé s'harmonise avec les recommandations que le ministère a faites à l'industrie dans le Bulletin de la sécurité des navires 09/2017 concernant l'exercice de l'autorité et le travail d'équipe, au niveau opérationnel, ainsi que l'exercice de l'autorité et la gestion, au niveau de direction.

Le ministère reconnaît que le Bureau de la sécurité des transports a formulé, en mars 2020, un commentaire selon lequel la recommandation M18-02 vise à exiger que les propriétaires de navires mettent en œuvre un plan de gestion de la fatigue complet adapté spécifiquement à leurs activités afin de réduire le risque de fatigue. Toutefois, le ministère demeure concentré sur les personnes qui contrôlent le plus directement un navire en exploitation, par la formation directe des capitaines et des membres d'équipage concernés et par les modifications réglementaires prévues, plutôt que de réglementer les propriétaires de navires à cet égard. Cet accent a pris en considération le fait que les parties les plus directement responsables de l'exécution des responsabilités opérationnelles à bord sont les capitaines de navires et les membres d'équipage concernés. Cette question est également abordée dans le cadre des modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime*, qui décrivent la certification des capitaines et des membres d'équipage.

De plus, un certain nombre de propriétaires et exploitants de navires ont indiqué à Transports Canada qu'ils avaient volontairement établi des plans officiels de gestion de la fatigue. Les lignes directrices de l'Organisation maritime internationale ont aidé à établir ces plans.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M18-02 (mars 2021)

Même si cela fait presque trois ans que le Bureau a publié la recommandation M18-02, Transports Canada (TC) étudie encore différentes options pour remédier à cette lacune de sécurité. La réponse de TC indique que les modifications proposées au *Règlement sur le*

personnel maritime incluront une formation obligatoire sur la gestion de la fatigue pour les officiers à bord de navires d'une jauge brute de 500 ou plus qui cherchent à obtenir un nouveau certificat de compétence ou un certificat de compétence amélioré en vertu de la Convention STCW. TC fait également remarquer que ce règlement s'harmonisera avec le Bulletin de la sécurité des navires 09/2017. Le Bureau tient à souligner que cette formation ne sera efficace que si elle est utilisée pour élaborer un plan de gestion de la fatigue pour tous les navires qui embauchent des gens de mer nouvellement certifiés, et non seulement ceux d'une jauge brute supérieure à 500.

Dans sa réponse, TC indique également qu'il continuera de se concentrer sur la gestion de la fatigue au moyen d'une formation directe aux capitaines et aux membres d'équipage, plutôt que de réglementer les propriétaires de navires. Le Bureau fait remarquer que certains propriétaires et exploitants de navires adoptent volontairement des plans officiels de gestion de la fatigue, indiquant qu'ils reconnaissent la nécessité d'établir de tels plans. Toutefois, l'accent que TC continue de mettre sur les capitaines et les membres d'équipage ne tient pas compte du fait que ces personnes n'établissent pas les niveaux d'équipage et les horaires de navire et, par conséquent, elles pourraient ne pas être en mesure d'appliquer la formation qu'elles reçoivent. Le Bureau est également préoccupé par le fait que les modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime* ne fournissent pas de solution globale à cette lacune de sécurité, car elles ne visent pas le personnel à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 500.

Le Bureau encourage TC à réexaminer le rôle que les propriétaires de navires doivent jouer pour réduire les risques de fatigue en mer, et il demeure préoccupé par le fait que les initiatives proposées par TC sont de nature générale et ne sont pas assez précises pour atténuer suffisamment le risque posé par la lacune de sécurité cernée dans la recommandation.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M18-02 dénote une **attention non satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M18-02 (décembre 2021)

La publication des modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime* est maintenant prévue dans la :

- partie I de la *Gazette du Canada* en décembre 2022;
- partie II de la *Gazette du Canada* à l'été 2023.

Dans le cadre de la réunion du Comité permanent sur le personnel qui a eu lieu le 1^{er} décembre 2021, Transports Canada (TC) a discuté en détail du *Règlement de 2023 sur le personnel maritime* proposé.

TC demeure concentré sur la gestion de la fatigue, et il s'agit toujours d'une priorité ministérielle. Le ministère continue d'évaluer le plan d'action, les échéances et la mise en œuvre du plan. Il s'attaquera à cette question en publiant une mise à jour du Bulletin de la sécurité des navires concernant les directives sur la fatigue et continuera de mobiliser les intervenants.

TC se réjouit à l'idée de discuter des modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime* au moment qui conviendra au Bureau de la sécurité des transports.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M18-02 (mars 2022)

La réponse de Transports Canada (TC) indique que la publication du nouveau *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) dans la partie I de la *Gazette du Canada*, prévue à la fin de 2021, a de nouveau été reportée, cette fois à la fin de 2022. La réponse précise également que le ministère continuera d'évaluer ses options, en consultant les intervenants, et qu'il publiera une mise à jour du Bulletin de la sécurité des navires concernant les directives sur la fatigue.

Comme il est mentionné dans la réévaluation précédente par le BST de cette recommandation, l'accent que TC continue de mettre sur les capitaines et les membres d'équipage ne tient pas compte du fait que ces personnes n'établissent pas les niveaux d'équipage et les horaires de navires et, par conséquent, elles pourraient ne pas être en mesure d'appliquer la formation qu'elles reçoivent. De plus, cette formation n'est obligatoire que pour les officiers à bord de navires d'une jauge brute de 500 ou plus qui cherchent à obtenir un nouveau brevet ou un brevet de niveau supérieur en vertu de la Convention STCW. Le Bureau est également préoccupé par le fait que les navires d'une jauge brute de 500 ou plus auxquels la Convention STCW s'applique représentent moins de 2 % du nombre total de navires immatriculés auprès de TC. Le Bureau aimerait souligner que la formation ne remplace pas un plan de gestion de la fatigue.

Le Bureau continue d'encourager TC à réexaminer le rôle que les propriétaires de navires doivent jouer pour réduire les risques de fatigue en mer, et il demeure préoccupé par le fait que les initiatives proposées par TC sont de nature générale et ne sont pas assez précises pour atténuer suffisamment le risque posé par la lacune de sécurité cernée dans la recommandation. De plus, le Bureau craint qu'il y ait d'autres retards dans la mise en œuvre du RPM.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M18-02 dénote une **attention non satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le BST surveillera les progrès réalisés par Transports Canada.

Le présent dossier est **actif**.