



Recommandation M18-01 du BST

Cours pratique sur la fatigue et formation en sensibilisation pour les officiers de quart

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports exige que les officiers de quart dont les périodes de travail et de repos sont régies par le RPM participent à un cours pratique sur la fatigue et une formation en sensibilisation pour les aider à reconnaître et à atténuer les risques de fatigue.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	M16P0378
Date à laquelle la recommandation a été émise	31 mai 2018
Date de la dernière réponse	Décembre 2022
Date de la dernière évaluation	Février 2023
Évaluation de la dernière réponse	Intention satisfaisante
État du dossier	Actif

Résumé de l'événement

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.

Justification de la recommandation

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 depuis plus de deux 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 navigants 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 navigants, de délivrance des brevets et de veille* pour exiger que les navigants participent à une formation en gestion de la fatigue. Pour garantir que les navigants bénéficient d'un sommeil suffisant, on définit dans le Code de formation des navigants, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW) le nombre minimal d'heures de repos que les navigants doivent obtenir. Toutefois, la *Convention internationale sur les normes de formation des navigants, 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.

Le *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) de Transports Canada (TC) constitue le cadre réglementaire de la gestion des risques de fatigue dans le secteur maritime du Canada et incorpore les exigences définies dans le Code STCW. Dans le RPM, on ne définit toutefois pas la fatigue et les facteurs de risque qui y sont liés. Cette approche est limitée, car il est seulement possible de réguler les périodes de repos, et non le sommeil. La réglementation sur les heures de travail et de repos constitue un moyen de défense, mais ne peut garantir que les navigants obtiendront un sommeil adéquat.

Bien que la fatigue soit généralement acceptée comme étant une condition inévitable au sein du secteur maritime et reconnue comme étant un facteur contribuant à de nombreux accidents

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.

maritimes⁶, on constate une méconnaissance des facteurs qui peuvent causer la fatigue. En permettant aux officiers de quart de comprendre ces facteurs et les mesures concrètes qu'ils peuvent appliquer pour en réduire les effets, on pourrait constater une réduction considérable du nombre d'événements liés à la fatigue.

Par conséquent, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports exige que les officiers de quart dont les périodes de travail et de repos sont régies par le RPM participent à un cours pratique sur la fatigue et une formation en sensibilisation pour les aider à reconnaître et à atténuer les risques de fatigue.

Recommandation M18-01 du BST

Réponses et évaluations antérieures

Août 2018 : réponse de Transports Canada

TC accepte en principe la recommandation du BST. Le Ministère doit mener plus de recherches et de consultations auprès de l'industrie pour déterminer le moyen le plus efficace de donner suite à la recommandation.

TC continue d'agir pour régler les problèmes de fatigue au travail en collaborant avec des partenaires internationaux à mettre à jour les normes et les documents d'orientation applicables. Sur l'échiquier mondial au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), le Sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) a formé un groupe de travail par correspondance, coordonné par l'Australie, pour examiner les modifications proposées aux *Directives sur la fatigue* figurant dans la circulaire CSM/Circ.1014. Plusieurs États membres de l'OMI ont participé au groupe de travail par correspondance, dont le Canada, Singapour et le R.-U. Il convient de noter que TC tient à saluer le travail du BST qui représente les intérêts canadiens à cet égard.

Récemment, le Sous-comité HTW a demandé à ce que le Comité de la sécurité maritime repousse à 2018 l'année cible pour soumettre les résultats. Des États membres et des organisations internationales ont donc eu le temps de présenter des propositions pertinentes au HTW 5 prévu en juillet 2018. À cette fin, l'Australie, le Canada et la Nouvelle-Zélande ont présenté un document conjoint intitulé *Révision des directives sur la fatigue* (HTW 5/8) dans lequel ils proposent de modifier le guide sur l'atténuation et la gestion de la fatigue (*Guidance on Fatigue Mitigation and Management*) publié le 12 juin 2001. Ce document actualisé aide les entreprises à prendre des décisions éclairées sur les bonnes approches à mettre en place pour gérer les risques de fatigue dans leurs activités respectives.

⁶ The World Maritime University, *Fatigue at Sea: A Review of Research and Related Literature* (Malmö, Suède : VTI, Swedish National Road and Transport Research Institute, avril 2006), à l'adresse <http://www.transportportal.se/ShipDocs/2013-11-15rec162016.pdf> (dernière consultation le 17 avril 2018).

À la fin de 2018, lorsque le groupe de travail par correspondance du Sous-comité HTW devrait avoir terminé ses travaux, TC se penchera sur les constatations de l'instance internationale et mettra en œuvre les changements par l'entremise de l'instrument de réglementation qui conviendra le mieux.

En outre, en réponse à la recommandation M18-02, TC a fait savoir que :

Des modifications sont actuellement apportées au RPM, dont certaines qui 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.

Octobre 2018 : évaluation par le BST de la réponse (évaluation impossible)

TC est d'accord en principe avec cette recommandation.

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. TC a également indiqué avoir besoin de plus de recherches et de mobilisation au sein de l'industrie.

En juillet 2017, TC a commencé à modifier le RPM pour mettre en œuvre la Convention STCW actualisée en exigeant que les capitaines et les officiers travaillant à bord de navires d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus qui souhaitent obtenir un nouveau brevet ou un brevet de niveau supérieur suivent une formation en gestion de la fatigue. Toutefois, cela signifie que les officiers de quart possédant actuellement un brevet et qui travaillent à bord de navires de grande taille, de même que les officiers de quart de tous les petits navires non visés par la Convention, dont le *Nathan E. Stewart* (c.-à-d. la vaste majorité des officiers de quart), ne seront pas assujettis à cette exigence et n'obtiendront peut-être pas un niveau de connaissances équivalent en ce qui concerne la fatigue et les facteurs de risque qui y sont liés.

Sans renseignement sur la nature des modifications qui seront apportées une fois que les normes et les documents d'orientation mis à jour seront analysés par TC, il n'est pas possible de déterminer comment ni même si les changements mis en œuvre permettront d'atteindre l'objectif de cette recommandation. De plus, les changements proposés ne s'appliqueront pas aux officiers de quart possédant actuellement un brevet et qui travaillent à bord de navires de grande taille ni aux officiers de quart de tous les petits navires non visés par la Convention, comme le *Nathan E. Stewart*. La réponse de TC ne contient pas suffisamment d'information pour permettre au BST de déterminer clairement si la lacune de sécurité sera atténuée.

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

Janvier 2019 : réponse de Transports Canada

TC est d'accord en principe avec cette recommandation. Les heures de travail et de repos sont un facteur clé de la gestion de la fatigue. Le Ministère 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 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 ces renseignements 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 de l'environnement marin. Elles contiennent également des suggestions sur les quartiers d'équipage ainsi que les aires de repos et de loisir adéquats pour assurer le bien-être des navigants. Ces directives devraient être approuvées par le Comité de la sécurité maritime (CSM) lors de la réunion de l'OMI en décembre 2018. Lorsqu'elles auront été approuvées, TC publiera un bulletin de la sécurité des navires (BSN), en janvier 2019, pour demander 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.

Mars 2019 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)

Le Bureau apprécie que TC propose des mesures visant à modifier le RPM afin de préciser 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).

Le Bureau prend également note que TC n'a pas fait le point sur les recherches et les consultations auprès de l'industrie pour déterminer le moyen le plus efficace de donner suite à la recommandation, qui sont mentionnées dans sa réponse de 2018. En outre, le BST remarque que TC n'a pas fourni de mise à jour sur les modifications proposées à la réglementation par suite de son examen des constatations du Sous-comité HTW de l'OMI, qui étaient aussi mentionnées dans sa réponse de 2018.

Les mesures prises jusqu'à maintenant par TC ne sont pas suffisantes pour garantir que les officiers de quart dont les périodes de travail et de repos sont régies par le RPM reçoivent des séances pratiques de formation et de sensibilisation sur la fatigue pour les aider à reconnaître et à atténuer les risques de fatigue.

Sans une telle formation, les capitaines pourraient être incapables de déterminer si leur équipage est bien reposé, et les membres d'équipage pourraient être incapables de déterminer quand la fatigue nuit à leur capacité d'effectuer leurs tâches.

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

Janvier 2020 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec cette recommandation et est conscient du rôle que la fatigue a joué dans un certain nombre d'incidents maritimes ainsi que des risques qui en découlent. Pour cette raison, il s'est engagé à lancer un plan d'action quinquennal sur la fatigue pour s'attaquer au problème de la fatigue chez les navigants en réponse aux recommandations M18-01 et M18-02 du BST. Cette approche à plusieurs volets couvre la formation et les activités de sensibilisation, l'engagement à l'échelle internationale, la surveillance accrue, ainsi qu'un plan de communication pour s'assurer que les messages de TC sur la fatigue et les risques qui en découlent rejoignent un large public.

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

- TP 4957 exige 1 heure de formation sur la fatigue pour les navigants qui doivent obtenir un brevet d'aptitude en sécurité de base STCW;
- TP 15 337 exige 2 heures de formation sur la fatigue pour les navigants qui souhaitent obtenir un brevet d'aptitude STCW valide pour un capitaine, un premier officier de pont ou un officier de pont de quart.

En décembre 2018, les *Directives sur la fatigue* de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont été approuvées par le Comité de la sécurité maritime (CSM). Le 7 juin 2019, Transports Canada a publié un bulletin de la sécurité des navires intitulé *Nouvelles lignes directrices sur la fatigue – 10/2019* pour informer l'ensemble des intervenants du secteur maritime de ces directives nouvellement révisées qui 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, la sécurité des opérations ainsi que la sûreté et la protection de l'environnement marin.

Transports Canada s'efforce actuellement de s'assurer que le programme de cours pour l'ensemble des programmes de certification des navigants (y compris les brevets d'aptitude) prévoit une formation sur la fatigue. Cette nouvelle exigence entrera en vigueur au moment de la publication des modifications proposées au RPM (qui devraient ensuite être publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2020).

De plus, afin de souligner l'importance de transmettre des connaissances aux navigants concernant la fatigue et ses effets, et de les sensibiliser sur ce sujet, TC a annoncé, à la réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de novembre 2019, qu'il tiendra une formation sur la fatigue ainsi que des séances de sensibilisation dans l'ensemble du pays à compter de l'hiver 2020. Ces séances d'une demi-journée permettront de passer en revue les *Directives sur la fatigue* de l'OMI, ainsi que d'examiner les incidents causés par la fatigue à l'échelle internationale et nationale, et d'en discuter. Les séances de formation comprendront un bref examen pour s'assurer que les participants comprennent bien la matière, et ces derniers recevront un certificat de participation. Du matériel pédagogique supplémentaire sur la fatigue sera fourni à tous les participants aux cours de formation tout au long de l'année afin de les tenir au courant des faits nouveaux et de poursuivre le dialogue sur le sujet.

Les heures de travail et de repos sont un facteur clé qui peut avoir une incidence sur la performance humaine et compromettre la sécurité du système de transport maritime. Par conséquent, la surveillance et l'application de la loi constituent un élément important de l'approche de TC en matière de gestion de la fatigue et seront renforcées dans le cadre d'une campagne d'inspection concentrée (CIC) en 2020-2021 pour vérifier la conformité aux dispositions relatives aux heures de travail et au repos de la version modifiée du RPM (la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est prévue en 2020).

TC a récemment créé le Centre d'expertise sur la fatigue de Transports Canada afin d'orienter les décisions stratégiques dans tous les modes de transport, y compris le transport maritime, et de garantir une application uniforme de la science de la fatigue et des principes de gestion de la fatigue dans l'ensemble du secteur. Par l'intermédiaire d'un groupe de travail multimodal, le Centre d'expertise sur la fatigue évaluera un certain nombre d'initiatives au cours des mois et des années à venir, notamment la nécessité d'établir un cadre général pour élaborer et mettre en œuvre un système de gestion des risques liés à la fatigue. L'expertise des spécialistes de la fatigue sera mise à profit au besoin.

Une campagne de médias sociaux sera également lancée au début de 2020 pour les trois années restantes du plan d'action sur la fatigue afin que le travail entrepris par TC sur la fatigue soit largement diffusé auprès du public et pour favoriser une meilleure compréhension générale de la fatigue et de ses risques dans le secteur des transports.

Mars 2020 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Le Bureau constate que TC s'est engagé à mettre en place un plan d'action quinquennal sur la fatigue pour s'attaquer au problème de la fatigue chez les navigants, et que cette approche à plusieurs volets couvre la formation et les activités de sensibilisation, l'engagement à l'échelle internationale, la surveillance accrue, ainsi qu'un plan de communication pour s'assurer que les messages de TC sur la fatigue et les risques qui en découlent rejoignent un large public.

Le 7 juin 2019, TC a publié un bulletin de la sécurité des navires intitulé *Nouvelles lignes directrices sur la fatigue – 10/2019* pour informer l'ensemble des intervenants du secteur maritime des nouvelles *Directives sur la fatigue* de l'OMI, lesquelles 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 de l'environnement marin.

Le Bureau remarque également que TC a récemment mis sur pied Centre d'expertise sur la fatigue de Transports Canada dont le travail est axé sur les effets de la fatigue dans l'ensemble des modes. Par l'intermédiaire d'un groupe de travail multimodal, le CFE évaluera un certain nombre d'initiatives au cours des mois et des années à venir, notamment la nécessité d'établir un cadre général pour élaborer et mettre en œuvre un système de gestion des risques liés à la fatigue.

En plus de la formation sur la fatigue qui est actuellement prévue par la Convention STCW et qui est exigée conformément aux TP 4957 et TP 15337, TC travaille à inclure une formation obligatoire sur la fatigue dans le programme de cours pour l'ensemble des programmes de certification des navigants (y compris les brevets d'aptitude). Cette nouvelle exigence devrait être incluse dans les modifications proposées au RPM (la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est prévue en 2020).

TC a également annoncé qu'il tiendra une formation sur la fatigue ainsi que des séances de sensibilisation connexes dans l'ensemble du pays à compter de l'hiver 2020. Ces séances d'une demi-journée permettront de passer en revue les *Directives sur la fatigue* de l'OMI, ainsi que d'examiner les incidents causés par la fatigue à l'échelle internationale et nationale, et d'en discuter. Les séances de formation comprendront un bref examen et les participants recevront un certificat de participation. Du matériel pédagogique supplémentaire sur la fatigue sera fourni à tous les participants aux cours de formation tout au long de l'année afin de les tenir au courant des faits nouveaux et de poursuivre le dialogue sur le sujet.

TC prévoit également lancer une campagne d'inspection concentrée (CIC) en 2020-2021 pour vérifier la conformité aux dispositions relatives aux heures de travail et au repos de la version modifiée du RPM. La publication des modifications dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est prévue en 2020. Enfin, TC a indiqué qu'il propose de lancer une campagne de médias sociaux afin de favoriser une meilleure compréhension générale de la fatigue et de ses risques dans le secteur des transports.

Les initiatives proposées par TC sont encourageantes. Toutefois, les lacunes de sécurité précisées dans cette recommandation demeureront tant que la nouvelle version du Règlement ne sera pas publiée.

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

Février 2021 : réponse de Transports Canada

Transports Canada est d'accord avec cette recommandation. Le ministère demeure déterminé à mettre en œuvre son plan d'action quinquennal de gestion de la fatigue pour s'attaquer au problème de la fatigue chez les gens de mer. Le ministère a lancé sa campagne de sensibilisation et de formation sur la fatigue en 2020, mais cette campagne a été interrompue par la pandémie de COVID-19. De janvier à mars 2020, les fonctionnaires du ministère ont pu offrir des séances de sensibilisation à la fatigue d'une demi-journée aux représentants autorisés, aux gens de mer et aux organisations syndicales dans 10 villes différentes au Canada. Le ministère prévoit poursuivre ces séances après la reprise des activités normales à la suite de la pandémie de COVID-19.

Les modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime* visent à renforcer les dispositions existantes concernant les heures de repos et à exiger que le temps de navette soit pris en considération lors de l'attribution des horaires de travail. Ces modifications au règlement devraient être publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à la fin de 2021, et seront publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* à l'été 2022.

Depuis la fin de la période de transition des *Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (STCW), le 1^{er} janvier 2017, chaque navigant qui est tenu, en vertu du *Règlement sur le personnel maritime*, de fournir un brevet d'aptitude en sécurité de base STCW conformément aux fonctions d'urgence en mer (TP 4957F), recevra une heure de formation sur la gestion de la fatigue. De plus, chaque candidat qui présente une demande de certificat de compétence au niveau opérationnel (pont et machine) doit fournir un certificat de formation sur « l'exercice de l'autorité et le travail en équipe » (TP 15337F), qui comprend un module de deux heures sur la gestion de la fatigue et du stress. En outre, chaque candidat qui présente une demande de certificat de compétence au niveau de direction (pont et machine) doit fournir un certificat de formation sur « l'exercice de l'autorité et la gestion », qui comprend un module de deux heures sur le stress et la fatigue. En résumé, tous les candidats qui obtiennent un certificat de compétence au niveau de direction après le 1^{er} janvier 2017 auront reçu au total 5 heures de formation sur la gestion de la fatigue.

Mars 2021 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Transports Canada (TC) a indiqué qu'il est d'accord avec la recommandation. Dans sa réponse, TC a fait part de son engagement à l'égard de son plan d'action quinquennal sur la gestion de la fatigue, qui a été interrompu par la pandémie de COVID-19. TC a indiqué avoir offert, avant la pandémie, des séances de sensibilisation à la fatigue d'une demi-journée aux représentants autorisés, aux gens de mer et aux organisations syndicales dans diverses villes du Canada. Le Bureau fait remarquer que ces séances se poursuivront après la reprise des activités normales.

Le Bureau reconnaît que les modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime* renforceront les dispositions existantes concernant les heures de repos et exigeront que le temps de navette soit pris en considération lors de l'attribution des horaires de travail. Ces modifications devraient maintenant être publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* à l'été 2022.

Les exigences des *Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (STCW) constituent une étape positive dans la résolution de la question de la fatigue dans l'industrie maritime. Toutefois, TC est toujours en train d'approuver le programme révisé de chaque fournisseur de formation afin de se conformer à la Convention STCW. Par conséquent, jusqu'à ce que cette formation devienne une exigence du *Règlement sur le personnel maritime*, les gens de mer qui n'ont pas suivi la formation continueront d'obtenir un certificat de compétence de TC, et le risque posé par la lacune de sécurité sous-jacente cernée dans cette recommandation demeurera.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M18-01 dénote une **intention satisfaisante**.

Décembre 2021 : réponse de Transports Canada

Les modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime* devraient maintenant être publiées comme suit :

- Partie I de la *Gazette du Canada*, décembre 2022
- Partie II de la *Gazette du Canada*, été 2023

Transports Canada a discuté du Règlement de 2023 sur le personnel maritime proposé en détail lors de la réunion nationale du Comité permanent sur le personnel du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) tenue le 1^{er} décembre 2021.

Mars 2022 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

La réponse de Transports Canada (TC) précise que la publication préalable du nouveau *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) dans la Partie I de la *Gazette du Canada* a été encore une fois retardée, passant de la fin de 2021 à la fin de 2022. Jusqu'à ce qu'une telle formation devienne une exigence dans le RPM, les gens de mer continueront d'obtenir un certificat de compétence de TC même s'ils n'ont pas suivi la formation, et le risque que représente la lacune de sécurité sous-jacente dans cette recommandation demeurera. Puisqu'il y a eu un certain nombre de retards dans la publication de ce règlement, le Bureau est préoccupé par le fait qu'il pourrait y avoir d'autres retards dans la prise de ce règlement.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M18-01 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse et évaluation les plus récentes

Décembre 2022 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) continue de faire avancer les travaux visant à modifier le *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) pour donner suite à la présente recommandation. Des consultations avec les principaux intervenants sont en cours, notamment à la réunion du 10 novembre 2022 du Comité permanent du personnel du Conseil consultatif maritime canadien. Par conséquent, les cibles révisées des modifications au RPM comprennent la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 2023 et dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en 2024. TC élabore actuellement une formation en ligne sur la fatigue qui serait accessible à tous les gens de mer canadiens.

Février 2023 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

La réponse de Transports Canada (TC) précise que la publication préalable du nouveau *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) dans la Partie I de la *Gazette du Canada* a été encore une fois retardée, passant de la fin de 2022 à l'automne 2023. Jusqu'à ce qu'une telle formation devienne une exigence dans le RPM, les gens de mer continueront d'obtenir un certificat de compétence de TC même s'ils n'ont pas suivi la formation sur la gestion de la fatigue, et le risque que représente la lacune de sécurité sous-jacente dans cette recommandation demeurera. Même s'il craint toujours qu'il y ait d'autres retards dans la mise en œuvre de la réglementation en question, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M18-01 dénote une **intention satisfaisante**.

État du dossier

Le Bureau continuera de surveiller les mesures proposées par Transports Canada. Si la mise en œuvre de la réglementation en question continue d'être retardée, l'évaluation du Bureau pourrait être révisée à la baisse.

Le présent dossier est **actif**.