



# La sécurité maritime dans le contexte de la gestion de la pêche

*Présentation à la rencontre sur la sécurité du CSMOPM  
5 Février 2025*

Mise à l'eau des cages , Pointe-Basse

# Mandat sécurité maritime du MPO

- [Pêches et Océans Canada](#) (MPO) est responsable de la sécurité en mer dans les domaines des règlements, des politiques, des plans et des processus de gestion des pêches, conformément à la Loi sur les pêches et aux règlements connexes.
-

# Objectifs

- Discuter de façon systématique avec l'industrie dans le cadre des comités consultatifs de chaque espèce afin d'identifier les enjeux de sécurité liés à la gestion des pêches.
-

# Identifier les risques et en discuter

- Le capitaine est responsable de la sécurité à bord
  - Quand et comment une mesure de gestion de pêche peut-elle influencer la capacité du capitaine à prendre une décision sécuritaire ?
  - Comment est-il possible de diminuer les risques ?
  - Qui peut prendre action ?
-

Exemple: Zone de pêche du  
homard de la zone 22 (ZPH22)

---

# Facteurs ZPH 22

- Régime de gestion
    - Compétitif
  - Date d'ouverture
    - Prévus le 4 mai
  - Protocole d'ouverture
    - 20 nœuds dans les prévisions la veille
    - Tous les havres ont une passe sécuritaire
  - Mise à l'eau des casiers
-

# Facteurs ZPH 22 (suite)

- Conditions des havres de pêche
  - Balisage
  - Présence obligatoire sur l'eau
    - BNAN
  - Horaire de pêche
  - Utilisation des bateaux de pêche
    - Location des bateaux de pêche vs les bris
-

# Compte rendu de la réunion du comité consultatif de la zone de pêche au homard 22 5 mars 2024 à 9h00

Salle Plaisance de Hôtels Accents  
Sécurité en mer

Cédric présente les rôles des différents intervenants en lien avec la sécurité en mer et discute les enjeux de sécurité liés à la gestion des pêches comme telle, c'est-à-dire comment les mesures de gestion du MPO peuvent avoir un impact sur la sécurité en mer. Suite à cette présentation, on soulève les règles entourant le remplacement d'un bateau qui fait l'objet d'un bris. Les règles actuelles ne semblent pas convenir lorsque plus de trois jours sont requis pour réparer le bateau principal. Ce point sera discuté lors de l'atelier de l'automne prochain pour le renouvellement du PGIP.

Gilles Hubert de Transports Canada partage à son tour divers enjeux identifiés, de même que divers moyens d'améliorer la sécurité sur les quais. En conclusion, il recommande aux pêcheurs de visiter le bureau local de Transports Canada avant d'apporter des modifications aux bateaux de pêche.

Suivi : Prévoir un point à l'ordre du jour du prochain atelier PGIP pour discuter des règles entourant location/remplacement de bateaux.