



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION M00-09 DU BST

Radiobalises de localisation des sinistres

Contexte

Lors de la traversée entre Les Escoumins et Rimouski (Québec), le *Brier Mist* a été envahi par l'eau et a coulé à environ 10 milles de la rive. L'épave n'a jamais été retrouvée. Deux victimes qui s'étaient noyées ont été repêchées. Les trois autres membres d'équipage restent manquants.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M98L0149 le 13 mars 2001.

Recommandation M00-09 du BST (mars 2001)

Le Bureau croit que tous les marins-pêcheurs devraient avoir une capacité d'avertissement d'une situation de détresse sans avoir recours à une intervention humaine. En outre, les marins-pêcheurs qui sont à l'eau ou à bord d'une embarcation de sauvetage devraient être capables de transmettre en continu leur position aux coordonnateurs des opérations de recherche et sauvetage afin d'accélérer les recherches. Le Bureau a donc recommandé que :

Le ministère des Transports exige que les petits bateaux de pêche qui effectuent des voyages côtiers aient à leur bord une radiobalise de localisation des sinistres ou tout autre équipement approprié à dégagement hydrostatique qui se déclenche automatiquement, avvertit le système de recherche et sauvetage, transmet périodiquement la position et est muni d'un dispositif de localisation directionnelle.

Recommandation M00-09 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (mai 2001)

Le ministre prend note de la recommandation. Au cours des consultations tenues au sujet du projet de modification du Règlement sur les stations radio de navires, Transports Canada a étudié la possibilité d'exiger que les petits bâtiments, y compris les bateaux de pêche, qui effectuent des voyages au cabotage, quels qu'ils soient, aient à bord une radiobalise de localisation de sinistres (RLS).

Le ministère a initialement envisagé d'exiger que tous les bâtiments de 8 mètres ou plus de longueur effectuant des voyages de cabotage aient à bord deux dispositifs d'alerte de détresse : une RLS et un appareil radio sur très haute fréquence (VHF) ayant la fonction d'appel sélectif numérique (ASN). Ces deux articles d'équipement de sécurité se compléteraient en réunissant leurs avantages respectifs au point de vue de la sécurité. Il a été convenu, en consultation avec l'industrie des pêches, que tous ces bâtiments devraient être munis uniquement d'un appareil radio VHF ayant la fonction ASN d'ici à 2003. De plus, ces petits bâtiments qui sont exploités à

plus de 20 milles de la côte seraient tenus également d'avoir à bord une RLS. Il a été convenu également que seuls les bâtiments de plus que 15 tonneaux de jauge brute devraient être munis d'une RLS à dégagement libre.

La RLS à dégagement libre émet automatiquement un signal d'alerte de détresse lorsque le bâtiment coule, mais l'appareil radio VHF avec fonction ASN activée par une simple pression sur un bouton présente aussi de nombreux avantages. Le signal de localisation émis par la RLS est transmis par satellite avec un retard pouvant aller jusqu'à 90 minutes, et l'alerte doit être relayée par une station radio côtière aux bâtiments qui se trouvent dans la zone du sinistre. Par contre, le signal d'alerte émis grâce à la fonction d'appel sélectif numérique exprime une information de localisation qui est reçue immédiatement par les stations radio côtières et par les autres bâtiments de la zone qui sont munis d'un appareil radio VHF avec la même fonction ASN. La fonction ASN permet également au navire en détresse de recevoir un accusé de réception du signal d'alerte, donc une confirmation importante que ce signal a bien été reçu. Cet appareil radio VHF peut être utilisé pour l'échange courant des communications du navire, ce qui permet de s'assurer qu'il est prêt à fonctionner en tout temps. Plus il y a de navires munis de cet équipement, plus la couverture de sécurité maritime est grande.

Transports Canada continuera d'appuyer et d'encourager les propriétaires et exploitants de tous les bâtiments à se munir d'une RLS même à bord des bâtiments pour lesquels cet équipement n'est pas exigé. Le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche aura l'occasion d'évaluer les exigences actuelles et d'étudier des moyens supplémentaires d'améliorer les capacités d'alerte en cas de détresse à la prochaine réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), en novembre 2001. Lorsque le comité permanent a fait l'examen préliminaire du dossier en mai 2001, il a mis en relief la question du coût que ce matériel représente pour les propriétaires des petits bateaux de pêche.

Évaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (juillet 2001)

La réponse indique que la recommandation a été prise en note, et elle rappelle les exigences actuelles de la réglementation ainsi que les consultations en cours auprès de l'industrie en vue d'exiger l'équipement soit en RLS, soit en radio VHF-ASN. Il est entendu que les navires de 8 m de longueur ou plus devront être dotés d'un appareil radio VHF-ASN d'ici 2003. Les navires exploités à plus de 20 milles de la côte seraient tenus d'être dotés d'une RLS, et les navires faisant plus de 15 tonneaux de jauge brute devraient être dotés d'un RLS à dégagement libre.

Il resterait toutefois que les navires faisant moins de 15 tonneaux de jauge brute (mais plus de 8 m de longueur) exploités à moins de 20 milles de la côte seraient seulement tenus d'être dotés d'un appareil radio VHF-ASN. Or les statistiques du BST indiquent constamment que c'est précisément ces plus petits navires (moins de 15 tonneaux de jauge brute) qui sont plus vulnérables à un chavirement et à un naufrage soudains ne laissant que très peu de temps pour activer la radio VHF-ASN; faute de RLS, l'équipage est exposé à un plus grand risque. Même s'il peut falloir 90 minutes pour obtenir une localisation précise, le signal initial de la RLS suffit à alerter les services de recherche et sauvetage. La réponse indique par ailleurs que l'équipement en RLS à titre volontaire est encouragé, et que le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche évaluera plus avant la situation à la réunion de novembre 2001 du CCMC. Le coût de l'équipement pour les petits bateaux de pêche a déjà été reconnu comme étant un problème.

En l'absence d'autre indication de mesures précises en vue d'exiger un équipement efficace à dégagement libre de localisation en cas d'urgence, outre l'intention d'approfondir l'évaluation et de discuter des options, le personnel considère que la réponse est **en partie satisfaisante**.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (septembre 2004)

Une étude d'évaluation des risques visant à déterminer la nécessité d'une capacité d'alerte de détresse plus efficace à bord des petits bâtiments commerciaux, y compris les bateaux de pêche qui ne sont actuellement tenus de disposer ni d'une RLS ni d'un appareil radio VHF-ASN, est en cours; elle devrait être terminée avant la fin de 2004.

Le Bureau estime que la réponse est **en partie satisfaisante**.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (décembre 2005)

Une étude d'évaluation des risques visant à déterminer la nécessité d'une capacité d'alerte de détresse plus efficace à bord des petits bâtiments commerciaux, y compris les bateaux de pêche qui ne sont actuellement tenus de disposer ni d'une RLS ni d'un appareil radio VHF-ASN, a été entreprise, et une analyse a été effectuée pour estimer l'incidence qu'un équipement d'alerte de détresse aurait pu avoir sur des pertes de vie passées. Les résultats préliminaires de l'évaluation des risques ont été présentés à la réunion de novembre 2004 du CCMC. Il est prévu que le projet sera terminé et qu'une décision sera prise d'ici la fin de 2005 sur la capacité d'alerte de détresse. Comme une décision n'a pas encore été prise face à la lacune visée par la recommandation, le BST devra effectuer un suivi à l'égard des résultats de l'étude et des décisions de Transports Canada.

Il n'y a aucun changement de fond face à la lacune de sécurité depuis la dernière réévaluation.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (novembre 2006)

La mise à jour de Transports Canada datée de novembre 2006 indiquait que le ministère a terminé son rapport sur l'évaluation du risque dans le domaine des appels de détresse maritime, et qu'il le présentera au Comité exécutif de la Sécurité maritime. Le BST sera informé des mesures prises par la Sécurité maritime à la lumière du rapport et de son examen par le Comité exécutif de la Sécurité maritime.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (novembre 2006)

La mise à jour de Transports Canada indiquait que son étude d'évaluation du risque dans le domaine des appels de détresse maritime visant à juger de la nécessité d'une capacité d'alerte de détresse plus efficace à bord des petits bâtiments commerciaux a été terminée et qu'elle serait examinée par la haute direction.

Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse est **en partie satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (juin 2008)

La mise à jour de Transports Canada datée de juin 2008 indiquait qu'un examen de la capacité d'alerte de détresse des petits navires commerciaux a constaté dans certains scénarios un niveau de risque jugé inacceptable. L'examen tient compte des nombreuses initiatives de formation et de sensibilisation en cours, qui atténueront les niveaux de risque actuels.

Transports Canada poursuivra une démarche prévoyante face au niveau de risque, et a recommandé des exigences supplémentaires en matière de transport de radiobalises de localisation des sinistres, dans le cadre de consultations sur la modification du *Règlement sur la sécurité de la navigation*. La prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue au printemps 2010.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (septembre 2008)

Si elles sont pleinement mises en œuvre, la démarche prévoyante et l'étude d'exigences supplémentaires en matière de capacité d'alerte de détresse en fonction du niveau de risque réduiront sensiblement le risque associé à des communications d'urgence inadéquates.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (mars 2010)

La mise à jour de Transports Canada datée de mars 2010 indiquait que le ministère a examiné la capacité d'alerte de détresse des petits bâtiments commerciaux. L'examen tient compte des nombreuses initiatives de formation et de sensibilisation en cours, qui pourraient atténuer les niveaux de risque actuels. Transports Canada a aussi recommandé des exigences supplémentaires en matière d'équipement en RLS, dans le cadre de consultations sur la modification du *Règlement sur la sécurité de la navigation*.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (mars 2010)

L'étude d'exigences supplémentaires en matière de capacité d'alerte de détresse en fonction du niveau de risque se poursuit. Si de telles exigences sont mises en œuvre, elles réduiront sensiblement la lacune visée par la recommandation.

Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (décembre 2010)

La mise à jour de Transports Canada datée de décembre 2010 indiquait que le ministère a examiné la capacité d'alerte de détresse des petits navires commerciaux et que de nombreuses initiatives de formation et de sensibilisation sont en cours, qui atténueront les niveaux de risque actuels. Transports Canada a aussi recommandé des exigences supplémentaires en matière d'équipement en radiobalise de localisation de sinistres, dans le cadre de consultations sur la modification du *Règlement sur la sécurité de la navigation*. Les modifications au *Règlement sur la sécurité de la navigation* sont tenues en suspens dans l'attente des priorités réglementaires.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (mars 2011)

L'étude d'exigences supplémentaires en matière de capacité d'alerte de détresse en fonction du niveau de risque se poursuit. Si de telles exigences sont mises en œuvre, elles réduiront sensiblement la lacune visée par la recommandation. Toutefois, le retard prolongé dans la mise en œuvre de ces exigences continue de mettre des vies en péril.

Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (décembre 2011)

En 2002, la mise en vigueur d'exigences supplémentaires en matière de RLS a été achevée en vertu du *Règlement sur les stations de navires (radio)*. En vertu de ce règlement, tous les navires de huit mètres ou plus allant au-delà des limites des voyages de cabotage, classe III, devaient comporter une RLS.

En 2007, Transports Canada (TC) a présenté une proposition préliminaire comportant des exigences supplémentaires en ce qui a trait aux RLS. La proposition obligeait davantage de navires à comporter une RLS en mesure de se dégager librement. Toutefois, en vertu de cette proposition, certaines classes de navires pouvaient être exemptées en fonction de facteurs de risque (voyage et taille) et de la présence de systèmes de rechange (radio VHS-ASN).

Le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé qui sera publié durant le 2^e trimestre de 2013 comprendra des exigences en matière de RLS pour toutes les classes de voyages, en faisant référence au *Règlement sur la sécurité de la navigation*. TC n'a pas indiqué la date d'achèvement prévue des modifications au *Règlement sur la sécurité de la navigation*.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (mars 2012)

Si elle est pleinement mise en œuvre, l'obligation pour tous les bateaux de pêche de transporter un équipement se dégageant et s'activant automatiquement afin d'alerter les équipes de recherche et sauvetage, de transmettre des mises à jour sur la position et de permettre le ralliement réduira les risques courus par les petits bateaux de pêche lors des voyages côtiers. Toutefois, le retard dans la mise en vigueur de cette réglementation fait en sorte que des risques existent toujours pour les pêcheurs, les navires et l'environnement.

Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (novembre 2012)

Le Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio) qui est entré en vigueur en 2000 a notamment permis l'adoption graduelle de deux importantes exigences qui portent sur l'amélioration des capacités d'alerte de détresse de bon nombre de petits bateaux en mer. En 2002, l'obligation d'avoir à bord une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) a été adoptée avec une portée élargie faisant en sorte qu'une RLS doit être installée sur tous les bateaux de 8 mètres ou plus de longueur naviguant au-delà des limites du voyage de cabotage national de classe 3.

Depuis 2003, tous les navires de plus de 8 mètres de longueur exploités sur les côtes est et ouest doivent être dotés d'une radio VHF ayant la fonction ASN avec signal d'alerte de détresse activé par une simple pression sur un bouton. Ces exigences sont fondées sur des consultations approfondies avec les intervenants du domaine maritime.

En 2006, Transports Canada a réalisé une étude d'évaluation du risque dans le domaine des appels de détresse maritime visant à juger de la nécessité d'une capacité d'alerte de détresse plus efficace à bord des petits bâtiments commerciaux, y compris les petits bateaux de pêche, qui ne sont pas encore obligés d'être pourvus d'une RLS ou d'une radio VHF ayant la fonction ASN. L'étude a démontré que les efforts en cours de Transports Canada en matière de formation et de sensibilisation pourraient réduire le niveau de risque à des niveaux acceptables,

mais que d'autres mesures pourraient devoir être considérées, notamment l'obligation pour certains navires d'être dotés d'un système d'alerte à déclenchement rapide – soit une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) (dont l'efficacité est reconnue) ou une radio VHF ayant la fonction ASN (option privilégiée par les exploitants).

En mai 2007, TC a présenté une proposition préliminaire comportant des exigences supplémentaires en ce qui a trait aux RLS dans le cadre d'une consultation avec les intervenants du domaine maritime au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). La proposition obligeait davantage de navires à comporter une RLS en mesure de se dégager librement. Toutefois, en vertu de cette proposition, certaines classes de navires pouvaient être exemptées en fonction de facteurs de risque (voyage et taille) et de la présence de systèmes de rechange (radio VHS-ASN).

Les travaux associés à ce projet ont été intégrés à la révision du *Règlement sur la sécurité de la navigation*. La date de publication des modifications au *Règlement sur la sécurité de la navigation* ne peut être établie à ce jour en raison des nombreuses priorités réglementaires du secteur de la sécurité maritime.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (mars 2013)

S'il est entièrement adopté, le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé exigera que tous les bateaux de pêche satisfassent au *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*. C'est-à-dire que tous les bâtiments de 8 mètres ou plus de longueur ainsi que ceux qui sont exploités à plus de 20 milles de la côte seraient tenus d'avoir à bord une RLS. Le retard de la mise en œuvre du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche continue de nuire à la sécurité des pêcheurs, de leurs bateaux et de l'environnement. Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (novembre 2013)

Le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* qui est entré en vigueur en 2000 a notamment permis l'adoption graduelle de deux importantes exigences qui portent sur l'amélioration des capacités d'alerte de détresse d'un bon nombre de petits bateaux en mer. En 2002, l'obligation d'avoir à bord une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) a été adoptée avec une portée élargie, faisant en sorte qu'une RLS doit être installée sur tous les bateaux de 8 m ou plus de longueur navigant au-delà des limites du voyage de cabotage national de classe 3.

Depuis 2003, tous les navires de plus de 8 m de longueur exploités sur les côtes est et ouest doivent être dotés d'une radio VHF ayant la fonction ASN avec signal d'alerte de détresse informatisé activé par une simple pression sur un bouton. Ces exigences sont fondées sur des consultations approfondies avec les intervenants du domaine maritime.

En 2006, Transports Canada a réalisé une étude d'évaluation du risque dans le domaine des appels de détresse maritime visant à juger de la nécessité d'une fonction d'alerte de détresse plus efficace à bord des petits bâtiments commerciaux, y compris les petits bateaux de pêche, qui ne sont pas encore obligés d'être pourvus d'une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) ou d'une radio VHF ayant la fonction ASN. L'étude a démontré que les efforts en cours de Transports Canada en matière de formation et de sensibilisation pourraient permettre de réduire le niveau de risque à des niveaux acceptables, mais que d'autres mesures pourraient

devoir être considérées, notamment l'obligation pour certains navires d'être dotés d'un système d'alerte à déclenchement rapide – soit une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) (dont l'efficacité est reconnue) ou une radio VHF ayant la fonction ASN (option privilégiée par les exploitants).

En mai 2007, TC a présenté une proposition préliminaire comportant des exigences supplémentaires en ce qui a trait aux RLS dans le cadre d'une consultation avec les intervenants du domaine maritime au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). La proposition obligeait davantage de navires à comporter une RLS en mesure de se dégager librement. Toutefois, en vertu de cette proposition, certaines classes de navires pouvaient être exemptées en fonction de facteurs de risque (voyage et taille) et de la présence de systèmes de rechange (radio VHS-ASN). On trouvera ci-après les exigences proposées dans la phase 1 du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* en ce qui a trait aux RLS.

45. 1) Un bateau de pêche qui effectue un voyage mentionné dans la colonne 1 du tableau inclus dans le présent paragraphe, et dont la longueur est indiquée dans la colonne 2, doit avoir à son bord l'équipement de sécurité énoncé dans la colonne 3.

| Point | Colonne 1 : Voyage | Colonne 2 : Longueur | Colonne 3 : Autre équipement de sécurité |
|-------|--|----------------------------|--|
| 1. | Illimité | Toute longueur | a) un ou plusieurs radeaux de sauvetage SOLAS ou des radeaux à capacité réduite dont la capacité totale permet de contenir le nombre total de personnes à bord; b) une embarcation de récupération; c) une combinaison d'immersion de taille appropriée pour chaque personne à bord. |
| 2. | Voyage à proximité du littoral, classe 1 | Toute longueur | a) un ou plusieurs radeaux de sauvetage SOLAS ou des radeaux à capacité réduite dont la capacité totale permet de contenir le nombre total de personnes à bord; b) une combinaison d'immersion de taille appropriée pour chaque personne à bord. |
| 3. | Voyage à proximité du littoral, classe 2 | 12 m ou plus | a) un ou plusieurs radeaux de sauvetage, ou une combinaison de radeaux de sauvetage et d'embarcations de récupération dont la capacité totale permet de contenir le nombre total de personnes à bord; b) une RLS de 406 MHz, à moins qu'il y ait déjà à bord du bateau la RLS exigée par le Règlement de 1999 sur les stations de navires (1999); c) quand la température de l'eau est inférieure à 15 °C, une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail flottante de protection de taille appropriée pour chaque personne à bord. |
| 4. | Voyage à proximité du littoral, | Moins de 12 m | un ou plusieurs radeaux de sauvetage, ou une combinaison de radeaux de sauvetage et d'embarcations de récupération dont la capacité |

| | | | |
|----|--|----------------|--|
| | classe 2 | | totale permet de contenir le nombre total de personnes à bord; ou b) les deux équipements suivants : i) une RLS de 406 MHz, à moins qu'il y ait déjà à bord du bateau la RLS exigée par le Règlement de 1999 sur les stations de navires (1999); ii) quand la température de l'eau est inférieure à 15 °C, une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail flottante de protection de taille appropriée pour chaque personne à bord. |
| 5. | Voyage en eaux abritées ou à proximité du littoral, classe 2, limité [5][2] milles | Toute longueur | a) un ou plusieurs radeaux de sauvetage ou embarcations de récupération dont la capacité totale permet de contenir le nombre total de personnes à bord; ou b) les deux équipements suivants : i) une RLS de 406 MHz ou un moyen efficace de communication bidirectionnelle, à moins qu'il y ait déjà à bord du bateau la RLS exigée par le Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio); ii) quand la température de l'eau est inférieure à 15 °C, une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail flottante de protection de taille appropriée pour chaque personne à bord. |

2) Au lieu de l'équipement mentionné dans l'alinéa b)(ii) du point 5 du tableau, un bateau de pêche (qui effectue un voyage en eaux abritées) peut avoir de l'équipement à son bord ou établir des procédures écrites, ou une combinaison des deux, pour protéger toutes les personnes à bord des effets de l'hypothermie ou d'un choc hypothermique causé par l'immersion en eau froide.

Le rapport du printemps 2013 du vérificateur général du Canada contenait une vérification de gestion des activités de recherche et sauvetage du gouvernement fédéral et incluait la recommandation selon laquelle Transports Canada devrait prendre en considération la possibilité de fixer les exigences relatives à l'utilisation de balises de détresse numériques à d'autres catégories de bateaux et d'avions. En réponse, TC a fait circuler un document de consultation dans le but d'obtenir les commentaires des intervenants du domaine maritime au sujet du transport d'une RLS ou d'autres équipements de détresse avant la fin de 2013. Les travaux liés à ce projet ont été intégrés à la révision du *Règlement sur la sécurité de la navigation*. La date de publication des modifications au Règlement ne peut être établie à ce jour, en raison des nombreuses priorités réglementaires du secteur de la sécurité maritime.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (mars 2014)

En vertu du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, un bateau de pêche d'une longueur de 20 m ou plus et navigant au-delà des eaux abritées est tenu de transporter une RLS. Toutefois, les petits bateaux de pêche (c.-à-d., ceux dont la longueur est de 8 m ou plus et la jauge brute, de moins de 15, ou ceux de moins de 20 m de long et d'une jauge brute de 15 ou plus) ne doivent avoir une RLS à bord que lorsqu'ils naviguent dans les eaux au-delà de 20 NM.

Le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé renforcerait l'exigence de transporter une RLS aux bateaux de pêche de 12 m ou plus de longueur et navigant à moins de 25 NM du rivage. Les bateaux de pêche de moins de 12 m auraient le choix de transporter une RLS de 406 MHz au lieu d'un radeau ou d'une autre embarcation de sauvetage. Toutefois, en choisissant de transporter la RLS, le bateau aurait à transporter des combinaisons d'immersion ou des combinaisons de travail flottantes de protection quand la température de l'eau est inférieure à 15 °C. Les bateaux de pêche de toute longueur, mais qui naviguent en eaux abritées ou dans les eaux à moins de 2 ou de 5 NM (ce qu'il reste à déterminer) du rivage, auraient le même choix que les bateaux de moins de 12 m, soit de transporter une RLS ou un moyen efficace de communication bidirectionnelle. Étant donné qu'il coûte moins cher d'acheter, de poser et d'entretenir une RLS et d'avoir une combinaison de travail flottante de protection au lieu d'un radeau de sauvetage, exploitants peuvent choisir l'option la moins coûteuse et renoncer au transport d'un radeau ou d'une autre embarcation de sauvetage.

Le BST a fait cette recommandation il y a plus de 13 ans. Lorsqu'il sera en vigueur, le règlement proposé renforcera l'exigence de transporter une RLS à de plus petits bateaux de pêche dans une région géographique beaucoup plus grande, et les risques liés au fait de ne pas transporter de RLS seront alors considérablement réduits.

Par conséquent, le Bureau estime toujours que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (décembre 2014)

Dans sa réponse, Transports Canada a réitéré les modifications précédentes au *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* visant à améliorer : la capacité des bateaux plus petits de transmettre un signal de détresse en mer; l'exigence imposant à certains bateaux d'être munis d'une radio VHF ayant la fonction ASN; l'exécution de son évaluation du risque dans le domaine des appels de détresse maritime. La réponse comprenait également l'information suivante :

La longueur de 8 mètres est utilisée depuis plusieurs décennies comme valeur de démarcation dans le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*. Les bateaux de moins de 8 mètres de long pourraient ne pas avoir suffisamment d'espace ni la capacité voulue pour recevoir de l'équipement radio.

La phase 1 du projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont la publication est prévue dans la partie I de la *Gazette du Canada* au premier trimestre de 2015, comprendrait des exigences additionnelles sur le transport de RLS pour les petits bateaux de pêche. Plus précisément, ce règlement imposerait l'exigence de transporter une RLS à dégageage hydrostatique pour certaines catégories de bateaux en fonction de facteurs de risque (p. ex., voyage, taille), mais prendrait aussi en considération des solutions de rechange (p. ex., radio VHF avec fonction ASN). Le tableau ci-après explique de façon plus détaillée ces exigences.

Radeaux/embarcations de sauvetage et solutions de rechange

Un bateau de pêche qui effectue un voyage mentionné dans la colonne 1 du tableau inclus dans cette sous-section doit avoir à son bord le radeau de sauvetage ou l'embarcation de sauvetage indiqué dans la colonne 3.

| Point | Colonne 1 | Colonne 2 | Colonne 3 |
|-------|-----------|-----------|-----------|
|-------|-----------|-----------|-----------|

| | Voyage | Longueur de la coque | Autre équipement de sécurité |
|----|---|----------------------|---|
| 1. | Illimité | Toute longueur | <p>a) deux radeaux de sauvetage SOLAS ou plus, ou des radeaux de moindre capacité mais dont la contenance totale permet de transporter, de chaque côté du bateau, le nombre total de personnes à bord;</p> <p>b) une embarcation de récupération; et</p> <p>c) une combinaison d'immersion de taille appropriée pour chaque personne à bord.</p> |
| 2. | À proximité du littoral, classe 1 | Toute longueur | <p>a) un radeau de sauvetage de type SOLAS ou plus dont la capacité totale permet d'accueillir le nombre total de personnes à bord;</p> <p>b) une combinaison d'immersion de taille appropriée pour chaque personne à bord.</p> |
| 3. | À proximité du littoral, classe 2 | Plus de 12 m | <p>a) un radeau de sauvetage ou plus, ou une combinaison de radeaux de sauvetage et d'embarcations de récupération dont la capacité totale permet de transporter le nombre total de personnes à bord;</p> <p>b) une RLS, à moins qu'il y ait déjà à bord du bateau une RLS exigée par le <i>Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)</i>; et</p> <p>c) quand la température de l'eau est inférieure à 15 °C, une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail isotherme de taille appropriée pour chaque personne à bord.</p> |
| 4. | À proximité du littoral, classe 2, limité à 5 milles | 12 m ou moins | <p>a) un ou plusieurs radeaux de sauvetage, ou une combinaison de radeaux de sauvetage et d'embarcations de récupération dont la capacité totale permet de transporter le nombre total de personnes à bord; ou</p> <p>b) les deux équipements suivants :</p> <p>i) une RLS ou un moyen de communication bidirectionnelle, à moins qu'il y ait déjà à bord du bateau une RLS exigée par le <i>Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)</i>; et</p> <p>ii) quand la température de l'eau est inférieure à 15 °C, une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail isotherme de taille appropriée pour chaque personne à bord.</p> |
| 5. | Voyage en eaux abritées ou à proximité du littoral, classe 2, limité à 2 milles | Toute longueur | <p>a) un ou plusieurs radeaux de sauvetage ou embarcations de récupération dont la capacité totale permet de transporter le nombre total de personnes à bord; ou</p> <p>b) les deux équipements suivants :</p> <p>i) une RLS ou un moyen de communication bidirectionnelle, à moins qu'il y ait déjà à bord du bateau une RLS exigée par le <i>Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)</i>; et</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | ii) quand la température de l'eau est inférieure à 15 °C, une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail isotherme de taille appropriée pour chaque personne à bord. |
|--|--|--|---|

La rédaction de la phase 1 du projet de règlement tire à sa fin. La date de publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue au premier trimestre de 2015, mais cette date dépend de facteurs sur lesquels Transports Canada n'exerce aucun contrôle.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (mars 2015)

La réponse de TC de 2014 comprenait peu d'information nouvelle substantielle. Le projet de nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche imposerait l'exigence de transporter une RLS aux bateaux de pêche d'une longueur de plus de 12 mètres navigant à moins de 25 milles marins de la côte. Les bateaux de pêche de 12 mètres ou moins auraient le choix de transporter une RLS de 406 MHz au lieu d'un radeau ou d'une autre embarcation de sauvetage. Toutefois, si l'on opte pour une RLS, il faudra néanmoins avoir à bord du bateau des combinaisons d'immersion ou des combinaisons de travail isothermes si la température de l'eau est inférieure à 15 °C. Tous les bateaux de pêche, peu importe leur longueur, qui voyagent dans des eaux abritées ou à moins de 2 milles de la côte auraient la même option que celle offerte aux bateaux de 12 mètres ou moins – avoir à bord une RLS ou un moyen efficace de communication bidirectionnelle.

Le BST a fait cette recommandation il y a plus de 10 ans. À l'origine, TC avait indiqué que le Règlement sur la sécurité de la navigation révisé, qui allait être prépublié au printemps de 2010, exigerait le transport de cet équipement. Par la suite, en 2011, TC a indiqué que ces exigences seraient comprises dans le projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche dont la publication préalable était prévue au deuxième trimestre de 2013. Depuis, cette date a été plusieurs fois reportée; dernièrement, elle était prévue au premier trimestre de 2015. Lorsqu'il sera en vigueur, le règlement proposé imposera l'exigence de transporter une RLS à un plus grand nombre de bateaux de pêche plus petits dans une région géographique beaucoup plus étendue, et les risques liés à l'absence de RLS seront alors considérablement réduits. Bien que les mesures proposées soient raisonnables, les reports de mise en œuvre eux ne le sont pas.

Par conséquent, l'évaluation de la réponse a été changée à une **attention non satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (février 2016)

Dans sa réponse, Transports Canada a indiqué ce qui suit :

La phase 1 sera publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* dès que possible. TC informera le BST de la date de publication dès qu'elle sera confirmée. Le Règlement devrait amener plus de bateaux qui n'ont pas cette obligation en vertu d'autres règlements à transporter des RLS. Le *Règlement sur la sécurité de la navigation* est l'objet d'une révision qui devrait être terminée en 2018.

Selon les renseignements obtenus, le *Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 6 février 2016. Le public, les intervenants et l'industrie ont maintenant jusqu'au 6 avril 2016 pour examiner et commenter le règlement proposé avant qu'il soit adopté, puis publié dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (mars 2016)

Le projet de nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* imposerait l'exigence de transporter une RLS à certains bateaux de pêche, mais pas à tous ceux visés par la recommandation M00-09.

Si elle est adoptée, l'exigence de transporter une RLS est un pas dans la bonne direction, mais le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé permet aux petits bateaux de pêche de remplacer la RLS par un des types de matériel de sauvetage suivant :

- un ou plusieurs radeaux de sauvetage, ou une combinaison de radeaux de sauvetage et d'embarcations de récupération d'une capacité totale suffisante pour recevoir le nombre de personnes à bord; ou
- un dispositif de communication radiophonique bidirectionnelle et un nombre suffisant de combinaisons d'immersion de la bonne taille pour chaque personne à bord si la température de l'eau est inférieure à 15 °C.

Le Bureau souligne qu'il y a eu de nombreux événements à bord de bateaux non dotés de RLS durant lesquels l'équipage ne pouvait pas utiliser, ou n'a pas utilisé, un dispositif d'alerte de détresse (voir les rapports M10M0007, M10M0042, M11M0057, M12W0062, M12M0046, M14P0121 et M14A0289). Le matériel de sauvetage de rechange indiqué ci-dessus et permis en vertu du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé n'est pas à déchargement hydrostatique, n'avertit pas automatiquement les autorités de recherche et sauvetage et n'est pas muni d'un dispositif de localisation directionnelle comme le stipule la recommandation.

Les mesures proposées dans le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* n'éliminent donc pas le risque soulevé dans la recommandation M00-09. Tant que le Règlement ne sera pas publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* et tant qu'il n'exigera pas que tous les bateaux de pêche aient à leur bord une radiobalise de localisation des sinistres ou tout autre équipement approprié à déchargement hydrostatique qui se déclenche automatiquement, avertit le système de recherche et sauvetage et transmet périodiquement la position en plus d'être muni d'un dispositif de localisation directionnelle, la réponse à cette recommandation sera considérée comme **non satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (décembre 2016)

La recommandation a été prise en note. Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* a été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie II, et entrera en vigueur le 13 juillet 2017. Les consultations auprès des intervenants sur le *Règlement sur la sécurité de la navigation* se poursuivent et devraient se terminer en 2018.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M00-09 (mars 2017)

Dans sa réponse, Transports Canada indique que le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* est maintenant publié et entrera en vigueur le 13 juillet 2017. Depuis 2008, TC recommande dans ses consultations le renforcement des exigences sur le transport de radiobalises de localisation de sinistres (RLS) afin que le *Règlement sur la sécurité de la navigation* soit modifié pour viser les bateaux de pêche. À l'origine, le *Règlement sur la sécurité de la navigation* devait être modifié avant la publication du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, mais la date d'achèvement cible continue d'être reportée et est maintenant prévue pour 2018.

TC propose actuellement l'ajout d'exigences relatives au transport de RLS au nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation*, comme suit :

| | < 8 mètres | 8 mètres à 15 tonnes | >15 tonnes (12 mètres) |
|---|---|---|---|
| Voyage à proximité du littoral, classe 1 et au-delà | RLS à dégagement hydrostatique | RLS à dégagement hydrostatique (une RLS à dégagement manuel est actuellement permise) | RLS à dégagement hydrostatique (déjà exigée) |
| Voyage à proximité du littoral, classe 2 | RLS à dégagement hydrostatique; ou RLS à dégagement manuel; ou RLS de 406 MHz; ou VHF-ASN, GPS portables | RLS à dégagement hydrostatique; ou RLS à dégagement manuel; ou RLS de 406 MHz | RLS à dégagement hydrostatique (déjà exigée pour les bateaux de > 20 m) |

Le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* étend la portée de l'exigence de transporter une RLS aux bateaux de pêche de 12 m ou plus de longueur et naviguant à moins de 25 nm du rivage. Les bateaux de pêche de moins de 12 m ont le choix de transporter d'autres types d'équipement de sauvetage au lieu d'une RLS. Le BST continue d'enregistrer des décès et des événements à bord de bateaux de pêche de moins de 12 mètres non équipés de RLS et dont l'équipage n'a pas utilisé un autre type dispositif d'alerte de détresse, ou n'a pas été en mesure de le faire. Les mesures stipulées dans le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* n'atténuent pas le risque indiqué dans la Recommandation M00-09.

Le BST considère toujours que la réponse à cette recommandation est **insatisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (décembre 2017)

Transports Canada prend note de la recommandation. Le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* est entré en vigueur le 13 juillet 2017. Au cours des quelques dernières années, TC a organisé plusieurs séances de consultation portant sur le nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation*, et en nous fondant sur les commentaires d'intervenants, nous proposons une approche souple de transport pour les embarcations de moins de 12 m qui effectuent des voyages de classe 2 à proximité du littoral. La dernière consultation publique a eu lieu lors de la séance du CCMC de décembre 2017.

TC prévoit la publication du nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation*, y compris les modifications indiquées ci-dessus, dans la partie I de la *Gazette du Canada* en 2018.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (mars 2018)

Le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* est désormais en vigueur et étend la portée de l'exigence de transporter une RLS aux bateaux de pêche de 12 m ou plus qui naviguent à moins de 25 nm du rivage. On estime que cette exigence de transporter une RLS s'appliquera à 20 % de plus des petits bateaux de pêche.

Dans le nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation*, qui visera lui aussi les bateaux de pêche, TC propose des exigences supplémentaires relativement au transport de dispositifs de

signalisation de détresse. Si l'on se fie aux commentaires d'intervenants, TC a proposé une approche souple qui offre aux bateaux de moins de 15 tonnes (moins de 12 m) qui effectuent des voyages de classe 2 à proximité du littoral, l'option de transporter :

- une RLS à dégagement hydrostatique;
- une RLS à dégagement manuel;
- une radiobalise individuelle de repérage (PLB) de 406 MHz;
- une radio VHF-ASN/GPS portable.

Bien que dans sa recommandation M00-09, le BST demande à ce que tous les bateaux de pêche aient à leur bord un dispositif de signalisation de détresse à dégagement hydrostatique automatique, le BST reconnaît les inquiétudes du secteur et de TC concernant les RLS à dégagement hydrostatique à bord d'embarcations plus petites, en particulier la probabilité de vol, les défis liés à leur activation, et les situations où une RLS pourrait être moins efficace qu'un dispositif portable (p. ex., s'il y a une personne à la mer).

La mise en œuvre du *Règlement sur la sécurité de la navigation* proposé pourrait corriger considérablement la lacune de sécurité visée par la recommandation. Au cours des 11 dernières années, on a relevé 7 pertes de vie à la suite d'événements mettant en cause de petits bateaux de pêche qui n'avaient transmis aucun signal de détresse. Si le règlement proposé avait été en vigueur lors de ces événements, tous les bateaux de pêche en cause auraient dû transporter au moins l'une des options de dispositif d'alerte de détresse susmentionnées.

Le *Règlement sur la sécurité de la navigation* en est toujours à l'étape du processus de consultation des intervenants. En conséquence, le BST estime que la réponse à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (janvier 2019)

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec cette recommandation. En 2018, le ministère a mis l'accent sur la rédaction d'un nouveau règlement sur la sécurité de la navigation, dont la publication est prévue dans la partie I de la Gazette du Canada au printemps 2019. En vertu de ce règlement, les bateaux de moins de 12 m qui effectuent des voyages de classe 2 à proximité du littoral pourront transporter :

- une RLS à dégagement hydrostatique,
- une RLS à dégagement manuel,
- une radiobalise individuelle de repérage (PLB) de 406 MHz, ou
- une radio VHF-ASN/GPS portable.

Comme l'indique la réévaluation par le BST de mars 2018, la publication du nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation* modifié devrait corriger le dernier élément de la recommandation.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (février 2019)

Le Bureau prend note que le nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation* en est toujours à l'étape d'ébauche et que sa publication est prévue dans la partie I de la Gazette du Canada au printemps 2019. Une fois que le *Règlement sur la sécurité de la navigation* proposé sera publié et en

vigueur, ce règlement, de concert avec le RSBP, réduira grandement la lacune de sécurité visée par la recommandation.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (janvier 2020)

Transports Canada est d'accord avec cette recommandation. En 2018-2019, le Ministère a mis l'accent sur la rédaction du nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation*, dont la publication, assortie d'une période de commentaires de 90 jours, dans la partie I de la *Gazette du Canada* a eu lieu en juin 2019. Le projet de règlement devrait être publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* au printemps 2020.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M00-09 (mars 2020)

Le Bureau prend note que le nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation* publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2019 devrait être publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* au printemps 2020. Une fois que le *Règlement sur la sécurité de la navigation* proposé sera publié, il permettra de réduire considérablement la lacune de sécurité visée par la recommandation.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation M00-09 dénote une **intention satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le BST surveillera l'état d'avancement du nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation* proposé par Transports Canada.

Le présent dossier est **actif**.