



## RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION M92-07 DU BST

### Combinaisons de travail isothermes

#### Contexte

Le 17 décembre 1990, le F.V. *Straits Pride II*, faisant route depuis les lieux de pêche vers St. John's (Terre-neuve), a chaviré et coulé par mauvais temps. Le Bureau a déterminé que les effets combinés des conditions météorologiques, de l'eau embarquée, du stockage de la prise, de l'effet de carène liquide, de la perte du paravane de bâbord et d'un envahissement par le haut ont fait chavirer le bateau. Le chavirement s'est produit si subitement que trois des membres d'équipage n'ont pas réussi à abandonner le bateau. Les trois autres membres d'équipage sont montés à bord du radeau de sauvetage depuis la mer et ont été secourus.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M90N5017 le 24 mars 1993.

#### Recommandation M92-07 du BST (mars 1993)

Face au risque élevé persistant que les pêcheurs canadiens se trouvent en situation de survie dans des eaux extrêmement hostiles, le Bureau a recommandé que :

le ministère des Transports termine au plus tôt sa révision du *Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche* qui exigera le port de combinaisons de travail isothermes ou d'habits de survie pour les pêcheurs.

**Recommandation M92-07 du BST**

#### Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (juin 1993)

Le ministre des Transports reconnaît la pertinence de la recommandation. Dans la version finale révisée du *Règlement sur les petits bateaux de pêche* acceptée par l'industrie de la pêche et la Garde côtière canadienne, des combinaisons de travail isothermes sont prévues comme équipement facultatif. La Garde côtière canadienne continuera à faire activement la promotion du transport volontaire de la combinaison de travail isotherme.

#### Évaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (octobre 1993)

Depuis quelques années, la Garde côtière canadienne poursuit des consultations auprès de l'industrie de la pêche, en vue de modifier le *Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche* de façon à exiger que les navires semblables transportent une combinaison de travail isotherme ou une combinaison flottante pour chaque membre de son équipage. Dans de nombreux cas, des combinaisons flottantes ou combinaisons de survie ont sauvé la vie de pêcheurs et navigateurs. Les efforts déployés par la Garde côtière canadienne pour imposer cette exigence ont jusqu'à

présent été infructueux. Certains groupes d'intérêt du milieu de la pêche s'y opposent en raison de leur coût et de leur caractère encombrant.

Le ministère des Transports a indiqué que les révisions proposées au *Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche* ont maintenant été convenues par l'industrie de la pêche et la Garde côtière canadienne, mais les combinaisons isothermes sont prévues comme équipement facultatif. La Garde côtière canadienne continuera de faire la promotion active du port volontaire de ces combinaisons. Au cours d'un suivi téléphonique ultérieur, le personnel a appris de la Garde côtière canadienne le parachèvement prochain d'une vidéo que le personnel de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne utilisera pour promouvoir le port de combinaisons isotherme auprès du milieu de la pêche commerciale. La vidéo comprend des images de pêcheurs commerciaux travaillant en combinaison isotherme. La Garde côtière canadienne a par ailleurs distribué 100 combinaisons isothermes à des pêcheurs membres du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM), à des fins d'évaluation. Elle espère que ce groupe de pêcheurs membres du SACSM aidera à influencer les attitudes d'autres pêcheurs envers la sécurité et en particulier envers le port de combinaisons isothermes.

Vu les tentatives infructueuses passées de promouvoir le transport de ces combinaisons à titre volontaire, le Bureau estime que la réponse est **en partie satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (décembre 2004)**

Un examen du *Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche* est en cours dans le cadre du processus de réforme de la réglementation connexe à la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Il faut noter que ce règlement est maintenant appelé le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, et qu'on prévoit son parachèvement en novembre 2006.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (décembre 2005)**

Une modification proposée au *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* visant à ce que des combinaisons isothermes soient prévues comme équipement facultatif n'a pas été approuvée. Dans un document de discussion sur le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* (28 janvier 2005), Transports Canada a proposé que les bateaux de pêche soient tenus, tout dépendant de la classe des voyages en cause, de transporter soit une combinaison d'immersion ou une combinaison isotherme pour chaque membre d'équipage. Si elles sont pleinement mises en œuvre, les mesures proposées réduiront sensiblement les risques associés à la navigation dans les eaux froides.

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

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (novembre 2006)**

La mise à jour de Transports Canada datée de novembre 2006 indiquait que le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé exigera que les petits bateaux de pêche transportent des combinaisons d'immersion ou des gilets de sauvetage à protection thermique. Il est prévu que le règlement sera parachevé en 2008. Lors de la publication des nouvelles normes pour les gilets de sauvetage, Transports Canada encouragera le recours à des gilets de sauvetage offrant une protection thermique.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (novembre 2006)**

L'exigence proposée de transporter des combinaisons d'immersion ou des gilets de sauvetage à protection thermique, si elle est pleinement mise en œuvre, réduira sensiblement les risques associés à la navigation dans les eaux froides.

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

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (juin 2008)**

La mise à jour de Transports Canada datée de juin 2008 indiquait que le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé exigera que les petits bateaux de pêche transportent des combinaisons d'immersion ou des gilets de sauvetage à protection thermique. Le travail se poursuit sur la question du transport d'équipement de sauvetage dans le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé. Une nouvelle norme de l'Office des normes générales du Canada pour les gilets de sauvetage, y compris les gilets de sauvetage à protection thermique, est en place et Transports Canada encourage le recours à des gilets de sauvetage offrant une protection thermique. (Un complément d'information indiquait que la prépublication du règlement proposé dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue à l'automne ou à l'hiver 2009-2010.)

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (septembre 2008)**

L'exigence proposée de transporter des combinaisons d'immersion ou des gilets de sauvetage à protection thermique, si elle est pleinement mise en œuvre, réduira sensiblement les risques associés à la navigation dans les eaux froides.

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

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (mars 2010)**

La mise à jour de Transports Canada datée de mars 2010 indiquait que le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé exigerait que les petits bateaux de pêche transportent des combinaisons d'immersion ou des gilets de sauvetage à protection thermique.

La prépublication du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue dans le quatrième trimestre de 2011.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (mars 2010)**

L'exigence proposée de transporter des combinaisons d'immersion ou des gilets de sauvetage à protection thermique, si elle est pleinement mise en œuvre, réduira sensiblement les risques associés à la navigation dans les eaux froides.

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

## Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (décembre 2010)

La mise à jour de Transports Canada datée de décembre 2010 indiquait que le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé exigera que les petits bateaux de pêche transportent des combinaisons d'immersion ou des gilets de sauvetage à protection thermique. Le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé doit paraître en prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada* au deuxième trimestre de 2012.

## Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (mars 2011)

Le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé comporte des exigences concernant le transport de combinaisons d'immersion ou de gilets de sauvetage à protection thermique pour les pêcheurs. L'exigence proposée de transporter des combinaisons d'immersion ou des gilets de sauvetage à protection thermique, si elle est pleinement mise en œuvre, réduira sensiblement les risques associés à la navigation dans les eaux froides. 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 M92-07 (décembre 2011)

Selon la mise à jour faite par Transports Canada (TC) en décembre 2011, aux termes de la proposition de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, les petits bateaux de pêche devront transporter des combinaisons étanches ou des gilets de sauvetage offrant une protection thermique. Le règlement mentionnerait ce qui suit :

- Tout bateau de pêche effectuant un voyage au-delà des limites d'un voyage à proximité du littoral de classe II, doit transporter à son bord une combinaison étanche de la taille appropriée pour chaque personne à bord.
- Si la température de l'eau est inférieure à 15 degrés Celsius, tout bateau de pêche d'une longueur hors tout de 12 m ou plus effectuant un voyage à proximité du littoral de classe II ou un voyage en eaux abritées doit transporter à son bord une combinaison étanche ou une combinaison de protection contre les éléments de la taille appropriée pour chaque personne à bord.
- Si la température de l'eau est inférieure à 15 degrés Celsius, tout bateau de pêche d'une longueur hors tout inférieure à 12 m effectuant un voyage à proximité du littoral de classe II ou un voyage en eaux abritées doit :
  - transporter à son bord une combinaison étanche ou une combinaison de protection contre les éléments de la taille appropriée pour chaque personne à bord, ou
  - le propriétaire et l'utilisateur doivent s'assurer que l'équipement approprié est transporté et que des procédures sont établies en vue de protéger toutes les personnes à bord des effets de l'hypothermie ou du choc thermique résultant d'un envahissement par les hauts, d'un chavirement ou d'une chute dans l'eau. »

La proposition de nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche devrait être publiée dans la partie II de la *Gazette du Canada* au cours du deuxième trimestre de 2013.

## Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (mars 2012)

La proposition de rendre obligatoire le transport de combinaisons étanches ou de gilets de sauvetage offrant une protection thermique permettra, lorsqu'elle sera pleinement en vigueur, de réduire les risques associés à l'immersion dans l'eau froide. Les retards continuels en ce qui a trait aux modifications réglementaires continuent de faire courir des risques aux pêcheurs, aux navires et à l'environnement.

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

## Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (novembre 2012)

Selon la mise à jour de TC datée de novembre 2012, le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé est une priorité.

Aux termes de la proposition du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* :

- Tout petit bateau de pêche effectuant un voyage au-delà des limites d'un voyage à proximité du littoral de classe II (25 milles) devra transporter des combinaisons étanches ou des gilets de sauvetage offrant une protection thermique.
- Tous les membres d'équipage qui travaillent sur la passerelle devront porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel (VFI) lorsqu'il y a un risque qu'ils tombent à la mer.

La proposition du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* devrait être publiée dans la partie I de la *Gazette du Canada* au cours du premier trimestre de 2014, mais cette date pourrait changer en vertu de facteurs que Transports Canada ne peut contrôler. Les instructions de rédaction ont été données et la rédaction est commencée, mais l'échéance repose sur la disponibilité des avocats des services chargés des questions de réglementation.

En attendant, en novembre 2011, Transports Canada a publié le Bulletin de sécurité des navires 02/2011, Porter et utiliser des dispositifs de flottaison sur des petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance et des petits bâtiments de pêche commerciaux, qui indique que, dans certaines conditions, certains vêtements offrant une protection thermique seront acceptés à la place des gilets de sauvetage à bord des bateaux de pêche de moins de 15 mètres. TC a ensuite publié le Bulletin de sécurité des navires 06/2012 qui remplace le bulletin 02/2011 et qui donne de nouveaux renseignements sur l'acceptation des VFI de type blouson d'aviateur qui arrivent à la taille et qui sont conçus pour assurer une protection thermique.

Depuis la publication de cette recommandation, TC a pris d'autres mesures pour améliorer la sécurité, notamment :

- introduction d'un cours de formation aux fonctions d'urgence en mer pour les membres de l'équipage de base du navire;
- création du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche, coprésidé par un représentant de l'industrie, sous l'égide du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC);
- importante consultation des représentants de l'industrie pour les informer des possibilités prévues dans le règlement ainsi que pour la rédaction des exigences réglementaires;

- certains organismes de santé et de sécurité officiels, p. ex. WorkSafeBC, exigent le transport d'habits de survie.
- Les Bulletins de sécurité des navires 04/2006, Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité, et 01/2008, Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications, ainsi que le document Petits bateaux de pêche – Manuel de sécurité, ont été diffusés pour sensibiliser les pêcheurs et les exploitants aux facteurs qui contribuent aux chavirements, la première cause de cet incident.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (mars 2013)**

Une fois adopté, le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé, qui exige le transport de combinaisons d'immersion ou de gilets de sauvetage à protection thermique, réduira sensiblement les risques associés à la navigation dans les eaux froides. Le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé doit maintenant paraître en prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada* au premier trimestre de 2014; 21 ans après la première recommandation qui demandait à TC de publier au plus tôt les nouvelles exigences.

Les retards continuels en ce qui a trait aux modifications réglementaires continuent de faire courir des risques aux pêcheurs, aux navires et à l'environnement. Depuis 2004, moment où TC a annoncé que le règlement serait prépublié en 2006, des reports ont été annoncés tous les ans. Les mesures provisoires de TC (y compris les Bulletins de sécurité des navires) visent à pallier le manque de sécurité jusqu'à la publication du nouveau règlement. En ce qui a trait à la présente recommandation, aucune mesure temporaire n'a été proposée. Le bulletin 06/2012 porte seulement sur les bateaux de moins de 15 tonnes et n'exige pas le port de vêtements ou combinaisons offrant une protection thermique. Puisque TC n'a pas publié au plus tôt le nouveau règlement sur les bateaux de pêche, comme recommandé en 1992, les pêcheurs sont exposés à des dangers importants depuis plus de 20 ans.

Le BST prévoit que lorsque le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* sera pleinement mis en vigueur, la réponse à cette recommandation sera Entièrement satisfaisante.

En attendant, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (novembre 2013)**

Transports Canada a fait de son Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé une priorité. Transports Canada adopte une façon progressive d'aborder la publication du règlement proposé.

**La phase 1** portera sur la modification du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* en vigueur de manière à y inclure les dispositions de la partie 1 du projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. La phase 1 inclut les exigences proposées concernant les engins de sauvetage, la sécurité de l'exploitation, la stabilité et les travaux généraux de construction ou d'entretien. L'achèvement de la phase 1 devrait entraîner la clôture de la présente recommandation.

**La phase 2** visera à abroger ce qui restera du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* et de remplacer le tout par ce qui constitue actuellement les parties 2, 3 et 4 du projet de

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. La phase 2 mènera à l'application des exigences proposées relativement à la construction.

La phase 1 du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé exigera que :

- tout petit bateau de pêche effectuant un voyage au-delà des limites d'un voyage à proximité du littoral de classe II (25 milles) transporte des combinaisons d'immersion ou des gilets de sauvetage offrant une protection thermique;
- les membres d'équipage qui travaillent sur la passerelle portent un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel (VFI) lorsqu'il y a un risque qu'ils tombent à la mer.

On prévoit que la rédaction de la phase 1 du règlement proposé sera achevée d'ici mars 2014. La date de prépublication dans la Partie I de la *Canada Gazette* est prévue au cours du deuxième trimestre de 2014; cette date dépend toutefois de facteurs indépendants de la volonté de Transports Canada. Les instructions de rédaction ont été données et la rédaction est commencée, mais l'échéance repose sur la disponibilité des avocats des services chargés des questions de réglementation.

En attendant, en novembre 2011, Transports Canada a publié le *Bulletin de sécurité des navires* 02/2011, Porter et utiliser des dispositifs de flottaison sur des petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance et des petits bâtiments de pêche commerciaux, qui indique que, dans certaines conditions, certains vêtements offrant une protection thermique seront acceptés à la place des gilets de sauvetage à bord des bateaux de pêche de moins de 15 mètres. TC a ensuite publié le *Bulletin de sécurité des navires* 06/2012 qui remplace le bulletin 02/2011 et qui donne de nouveaux renseignements sur l'acceptation des VFI de type blouson d'aviateur qui arrivent à la taille et qui sont conçus pour assurer une protection thermique.

Depuis la publication de cette recommandation, TC a pris d'autres mesures pour améliorer la sécurité, notamment :

- l'introduction d'un cours de formation sur les fonctions d'urgence en mer pour les membres de l'équipage de base du navire;
- la création du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche, coprésidé par un représentant de l'industrie, sous l'égide du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC);
- une importante consultation des représentants de l'industrie pour les informer des possibilités prévues dans le règlement ainsi que pour la rédaction des exigences réglementaires;
- certains organismes officiels de santé et de sécurité, p. ex. WorkSafeBC, exigent le transport d'habits de survie.

Les *Bulletins de sécurité des navires* 04/2006, Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité, et 01/2008, Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications, ainsi que le document *Petits bateaux de pêche – Manuel de sécurité*, ont été diffusés pour sensibiliser les pêcheurs et les exploitants aux facteurs qui contribuent aux chavirements, la première cause de cet incident.

## Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (mars 2014)

Le BST a publié la recommandation d'accélérer la révision du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* il y a plus de 20 ans. La réponse de TC de novembre 2013 ne contient pas de nouveaux renseignements de fond ou de justification du retard prolongé dans la promulgation du nouveau règlement. Depuis 2004, moment où TC a annoncé que le nouveau règlement serait prépublié en 2006, des reports ont été annoncés tous les ans. Les mesures provisoires de TC (y compris les Bulletins de sécurité des navires) visent à pallier le manque de sécurité jusqu'à la publication du nouveau règlement. Cependant, en ce qui a trait à la présente recommandation, aucune mesure temporaire n'a été proposée. Le bulletin 06/2012 porte seulement sur les bateaux de moins de 15 tonnes et n'exige pas le port de vêtements ou de combinaisons offrant une protection thermique. La nouvelle date proposée pour la prépublication du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche est fixée au deuxième trimestre de 2014. Lorsqu'elle sera entièrement mise en application, l'exigence proposée de transporter des combinaisons d'immersion ou des gilets de sauvetage offrant une protection thermique permettra de réduire les risques liés à l'immersion en eau froide.

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

## Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (décembre 2014)

Dans sa réponse, Transports Canada a indiqué qu'il avait adopté une approche progressive à la publication du projet de nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.

La phase 1 portera sur la modification du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* en vigueur de manière à y inclure les dispositions de la partie 1 du projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. La phase 1 établira des exigences sur la stabilité, l'équipement de sécurité et la sécurité de l'exploitation des bateaux. Elle exigera entre autres que les petits bateaux de pêche qui effectuent des voyages à proximité du littoral de classe 1 et des voyages illimités transportent des combinaisons d'immersion. Les bateaux de pêche qui effectuent des voyages à proximité du littoral de classe 2, en eaux abritées, ou à proximité du littoral de classe 2, limités à 2 milles marins, devront transporter une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail isotherme si la température de l'eau où ils travaillent est inférieure à 15 degrés Celsius. Comme solution de rechange, les bateaux de pêche qui effectuent des voyages en eaux abritées ou à proximité du littoral de classe 2, limités à 2 milles marins pourront avoir à bord des engins ou des procédures écrites pour protéger toutes les personnes à bord contre les effets de l'hypothermie ou du choc thermique résultant d'un chavirement ou d'une chute à la mer. Comme ce règlement est fondé sur le type d'activité, des exigences plus strictes sont nécessaires lorsque les bateaux effectuent des voyages plus loin des côtes afin d'atténuer les risques associés à ces types de voyages. De plus, ces exigences seront appuyées par des mesures préventives comme le port de vêtements de flottaison (gilets de sauvetage et VFI) durant le travail sur le pont lorsqu'il y a un risque de chute à la mer. Par exemple, le capitaine exigera des personnes à bord qu'elles portent un vêtement de flottaison si elles prennent place à bord d'un bateau de pêche non ponté ou sans structure de pont. Les facteurs qui contribuent au risque de tomber à la mer comprennent entre autres les



conditions environnementales ou toutes circonstances qui pourraient compromettre la sécurité des personnes à bord. Veuillez noter que l'achèvement de la phase 1 devrait entraîner la clôture de la présente recommandation.

La rédaction de la phase 1 du projet de règlement tire à sa fin. La date de prépublication 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.

La phase 2, qui sera développée après l'achèvement de la phase 1, visera à abroger ce qui restera du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* et à remplacer le tout par ce qui constitue actuellement les parties 2, 3 et 4 du projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. La phase 2 mènera à l'application des exigences proposées sur la construction.

La réponse de Transports Canada comprenait également une liste des mesures prises pour améliorer la sécurité; liste qui était comprise dans sa réponse de mars 2013.

### Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (mars 2015)

La réponse de TC de 2014 comprenait peu d'information nouvelle substantielle. En décembre 2014, TC a envoyé le tableau suivant en réponse à la recommandation M00-09 :

Point	Colonne 1 Voyage	Colonne 2 Longueur de coque	Colonne 3 Autre équipement de sécurité
1.	Illimité	Toute longueur	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; b) une embarcation de récupération; et c) une combinaison d'immersion de taille appropriée pour chaque personne à bord.
2.	À proximité du littoral, classe 1	Toute longueur	(a) un ou plusieurs radeaux de sauvetage de type SOLAS dont la capacité totale permet d'accueillir le nombre total de personnes à bord; b) une combinaison d'immersion de taille appropriée pour chaque personne à bord.
3.	À proximité du littoral, classe 2	Plus de 12 m	a) un ou plusieurs radeaux de sauvetage, ou une combinaison de radeaux de sauvetage et d'embarcations de récupération dont la capacité totale permet d'accueillir le nombre total de personnes à bord; b) une radiobalise de localisation des sinistres (RLS), à moins qu'il n'y ait déjà à bord du bateau la RLS exigée par le <i>Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)</i> ; et c) quand la température de l'eau est inférieure à 15 °C, une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail de

			protection contre les éléments de taille appropriée pour chaque personne à bord.
4.	À proximité du littoral, classe 2, limité à 5 milles	Moins de 12 m	(a) un ou plusieurs radeaux de sauvetage ou une combinaison de radeaux et d'embarcations de récupération dont la capacité totale permet d'accueillir le nombre total de personnes à bord; ou (b) les deux équipements suivants : (i) une RLS ou un moyen de communication bidirectionnelle, à moins qu'il n'y ait déjà à bord du bateau la RLS exigée par le <i>Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)</i> ; et (ii) quand la température de l'eau est inférieure à 15 °C, une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail de protection contre les éléments de taille appropriée pour chaque personne à bord.
5.	Voyage en eaux abritées ou à proximité du littoral, classe 2, limité à 2 milles	Toute longueur	(a) un ou plusieurs radeaux de sauvetage ou embarcations de récupération dont la capacité totale permet d'accueillir le nombre total de personnes à bord; ou (b) les deux équipements suivants : (i) une RLS ou un moyen de communication bidirectionnelle, à moins qu'il n'y ait déjà à bord du bateau la RLS exigée par le <i>Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)</i> ; et (ii) quand la température de l'eau est inférieure à 15 °C, une combinaison d'immersion ou une combinaison de travail de protection contre les éléments de taille appropriée pour chaque personne à bord.

Ce tableau indique que les bateaux de moins de 12 m effectuant un voyage à proximité du littoral de classe 2 peuvent avoir à bord « un ou plusieurs radeaux de sauvetage ou embarcations de récupération dont la capacité totale permet d'accueillir le nombre total de personnes à bord » comme solution de rechange aux combinaisons isothermes. Ainsi, si l'on choisit la première possibilité, l'équipage ne sera pas protégé contre les effets de l'hypothermie; or les bateaux de moins de 12 m constituent une part importante de la flotte de pêche canadienne.

Il y a plus de 22 ans que le BST a fait la recommandation M92-07 pour accélérer la révision du *Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche*. En 2008, TC a indiqué que la publication préalable du règlement proposé était attendue à l'automne 2009 ou à l'hiver 2010. Depuis, cette date a sans cesse été reportée.

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

### Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (mai 2016)

La réponse de Transports Canada a fourni des précisions quant aux exigences à l'égard des bateaux selon leur longueur et les voyages effectués, comme suit :

La phase 1 portera sur la modification du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* en vigueur de manière à y inclure les dispositions de la partie 1 du projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. La phase 1 établira des exigences sur la stabilité, l'équipement de sécurité et la sécurité de l'exploitation des bateaux. Elle exigera entre autres que les petits bateaux de

pêche de toutes tailles qui effectuent des voyages à proximité du littoral de classe 1 et des voyages illimités aient des combinaisons d'immersion à bord. Les petits bateaux de pêche de plus de 12 m qui effectuent des voyages à proximité du littoral de classe 2 devront également être dotés de combinaisons d'immersion ou de combinaisons de travail isothermes (si la température de l'eau où ils travaillent est inférieure à 15 °C). Notez que tous les bateaux ci-dessus devront également être pourvus de radeaux de sauvetage ou d'embarcations de récupération, selon le cas, pouvant transporter toutes les personnes à bord. Les petits bateaux de pêche de moins de 12 m qui effectuent des voyages à proximité du littoral de classe 2 et ceux de toute longueur qui effectuent des voyages en eaux abritées ou à proximité du littoral de classe 2 limités à 2 milles devront être dotés de combinaisons d'immersion ou de combinaisons de travail isothermes si la température de l'eau où ils travaillent est inférieure à 15 °C ou, comme solution de rechange, d'un ou de plusieurs radeaux de sauvetage ou embarcations de récupération pouvant transporter toutes les personnes à bord. Enfin, comme solution de rechange, les bateaux de pêche qui effectuent des voyages en eaux abritées pourront avoir à bord des engins ou des procédures écrites pour protéger toutes les personnes à bord contre les effets de l'hypothermie ou du choc thermique résultant d'un chavirement ou d'une chute à la mer. Comme ce règlement est fondé sur le type d'activité, des exigences plus strictes sont nécessaires lorsque les bateaux effectuent des voyages plus loin des côtes afin d'atténuer les risques associés à ces types de voyages. De plus, ces exigences seront appuyées par des mesures préventives comme le port de vêtements de flottaison (gilets de sauvetage et VFI) durant le travail sur le pont lorsqu'il y a risque de tomber à l'eau. Par exemple, le capitaine d'un bateau non ponté ou sans structure de pont exigera que toutes les personnes à bord portent un vêtement de flottaison. Les facteurs qui contribuent au risque de tomber à la mer comprennent, entre autres, les conditions environnementales ou toutes circonstances qui pourraient mettre en péril la sécurité des personnes à bord. Veuillez noter que l'achèvement de la phase 1 devrait entraîner la clôture de la présente recommandation. Transports Canada a terminé le travail technique de la phase 1 de la réglementation proposée. Ce train de mesures réglementaires est en cours d'examen et d'approbation et il est impossible d'indiquer une date de publication dans [la partie I de la *Gazette du Canada*], car cela dépend maintenant de facteurs que Transports Canada ne peut contrôler. En attendant, en novembre 2011, Transports Canada a publié le Bulletin de sécurité des navires 02/2011, Porter et utiliser des dispositifs de flottaison sur des petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance et des petits bâtiments de pêche commerciaux, qui indique que, dans certaines conditions, certains vêtements offrant une protection thermique seront acceptés à la place des gilets de sauvetage à bord des bateaux de pêche de moins de 15 mètres. TC a ensuite publié le Bulletin de sécurité des navires 06/2012 qui remplace le bulletin 02/2011 et donne de nouveaux renseignements sur l'acceptation des VFI de type blouson d'aviateur qui arrivent à la taille et qui sont conçus pour assurer une protection thermique.

Depuis la publication de cette recommandation, TC a pris d'autres mesures pour améliorer la sécurité, comme suit :

- introduction d'un cours obligatoire de formation aux fonctions d'urgence en mer pour les membres de l'équipage de base du navire;
- création du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche, coprésidé par un représentant de l'industrie, sous l'égide du Conseil consultatif maritime canadien;
- consultation exhaustive des représentants de l'industrie pour les sensibiliser davantage aux options offertes ainsi que pour la rédaction des exigences réglementaires;
- diffusion de l'information indiquant que certains organismes de santé et de sécurité officiels (par exemple : WorkSafeBC) exigent d'avoir des vêtements de survie à bord;
- diffusion de documents de sensibilisation aux facteurs contribuant aux chavirements (première cause de cet incident), à savoir les bulletins de sécurité des navires 04/2006, Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité, et 01/2008, Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications, ainsi que le guide Petits bateaux de pêche – Manuel de sécurité.

Le 6 février 2016, la phase 1 a été publiée dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (juin 2016)**

L'examen des propositions de modification du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 6 février 2016 a indiqué qu'un petit bateau de pêche :

- de toute longueur effectuant un voyage illimité (jusqu'à 200 milles marins du littoral) ou à proximité du littoral de classe 1 (jusqu'à 100 milles marins du littoral) doit avoir à bord des combinaisons d'immersion pour chacune des personnes embarquées, et ce, en plus des radeaux de sauvetage;
- de plus de 12 m de longueur effectuant un voyage à proximité du littoral de classe 2 (jusqu'à 25 milles marins du littoral) doit avoir à bord des combinaisons d'immersion ou des combinaisons de travail isothermes pour chacune des personnes embarquées si la température de l'eau est inférieure à 15 °C, et ce, en plus des radeaux de sauvetage;
- de moins de 12 m de longueur effectuant un voyage à proximité du littoral de classe 2 (jusqu'à 25 milles marins du littoral) doit avoir à bord soit des radeaux de sauvetage ou une combinaison de radeaux et d'embarcations de récupération, soit des combinaisons d'immersion ou des combinaisons de travail isothermes pour chacune des personnes embarquées si la température de l'eau est inférieure à 15 °C;
- de toute longueur effectuant un voyage en eaux abritées ou à proximité du littoral de classe 2, mais limité à 2 milles marins du littoral, doit avoir à bord soit des radeaux de sauvetage ou des embarcations de récupération, soit des combinaisons d'immersion ou des combinaisons de travail isothermes pour chacune des personnes embarquées si la température de l'eau est inférieure à 15 °C.

Les modifications proposées indiquaient également qu'au lieu d'avoir à bord des combinaisons d'immersion ou des combinaisons de travail isothermes si la température de l'eau est inférieure à 15 °C, un petit bateau de pêche de toute longueur effectuant un voyage en eaux abritées pouvait être doté de procédures écrites pour protéger les personnes embarquées contre les effets de l'hypothermie ou du choc thermique résultant d'un envahissement par les eaux, d'un chavirement ou d'une chute à la mer.

À l'examen des températures moyennes mensuelles à la surface de la mer sur les côtes est et ouest du Canada, il s'est avéré que les températures de l'eau pouvaient dépasser 15 °C pendant seulement 2 mois de l'année (août et septembre). Comme la grande majorité des petits bateaux de pêche participent aux saisons de pêche commerciale pendant les autres mois, il est probable que les petits bateaux de pêche d'une longueur supérieure à 12 m effectuant des voyages au-delà des eaux abritées ou à proximité du littoral de classe 2, mais au-delà de 2 milles marins du littoral, devront avoir à bord des combinaisons d'immersion ou des combinaisons de travail isothermes pour être conformes aux modifications réglementaires proposées.

Les petits bateaux de pêche ne dépassant pas 12 m représentent environ 70 % de tous les bateaux de pêche immatriculés au Canada et nombre d'entre eux exercent leur activité plus près du littoral. En vertu des modifications proposées, ces bateaux exerçant leur activité à moins de 2 milles marins du littoral peuvent avoir à bord soit une embarcation de récupération, soit des procédures écrites pour protéger les personnes contre les effets de l'hypothermie ou du choc thermique et, jusqu'à 25 milles marins du littoral, des radeaux de sauvetage ou une combinaison de radeaux et d'embarcations de récupération.

Étant donné les coûts nominaux, il est probable que les exploitants de ces bateaux optent pour la mise en œuvre de ces mesures. Sachant que l'*Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada* publiée en 2012 par le BST montrait que 47 % de tous les décès enregistrés par les petits bateaux de pêche se produisaient à moins de 2 milles marins du littoral et 79 % à moins de 25 milles marins, le fait de disposer de procédures écrites à bord détaillant les mesures à prendre pour récupérer un membre de l'équipage tombé à la mer peut aider à réduire le risque d'hypothermie ou de choc thermique. Toutefois, dans le cas où tout l'équipage se retrouverait à la mer, on ne voit pas comment les risques seraient réduits en l'absence d'engins de sauvetage. Il vaut la peine de noter que sur la côte ouest, la Colombie-Britannique requiert, en vertu de l'*Occupational Health and Safety Regulation* (alinéa 24.97), que tout bateau de pêche ait à bord une combinaison d'immersion par membre d'équipage. Il n'existe aucune obligation provinciale semblable pour les petits bateaux de pêche exerçant leur activité sur la côte est du Canada.

Comme les modifications proposées devraient partiellement réduire le risque signalé par la recommandation, le Bureau estime que la réponse est maintenant **en partie satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (décembre 2016)**

Transports Canada croit que les risques sont réduits en raison des mesures suivantes :

La phase 1 des modifications réglementaires a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 13 juillet 2016 et entrera en vigueur un an après la date de publication. Comme mentionné, le nouveau règlement traite du transport de combinaisons de travail isothermes ou d'immersion par les pêcheurs.

De plus, tous les petits bateaux de pêche doivent transporter du matériel de sécurité, notamment des gilets de sauvetage, des bouées de sauvetage, des signaux visuels, des radeaux de sauvetage, des embarcations de récupération, des radiobalises de localisation des sinistres (RLS) et des moyens de communication radio bidirectionnelle, selon le cas.

La phase 1 comprend en outre des exigences concernant les naufrages, les envahissements par les eaux ou les chavirements de bateaux de pêche, qui aideront à les éviter. Les nouvelles exigences prévoient la stabilité adéquate des navires existants, des procédures de sécurité écrites ainsi que la tenue d'exercices pour s'assurer que l'équipage est capable d'exécuter en tout temps ces procédures. Toutes ces mesures réduiront le risque que des pêcheurs tombent à l'eau.

De plus, les nouvelles exigences seront appuyées par des mesures préventives comme le port de vêtements de flottaison (gilets de sauvetage ou VFI) durant le travail sur le pont lorsqu'il y a risque de tomber à l'eau. Par exemple, le capitaine d'un bateau non ponté ou sans structure de pont devra exiger que toutes les personnes à bord portent un vêtement de flottaison, ce qui réduira le nombre de noyades suite à un choc thermique.

Les engins de sauvetage exigés à bord des petits bateaux de pêche varient selon la classe des voyages en cause et la longueur des bateaux.

Dans sa réévaluation, le BST n'a pas tenu compte de la réduction importante du risque global en raison du nombre relativement faible de bateaux de pêche qui sont exploités exclusivement dans des eaux abritées (et qui ne sont donc pas tenus de transporter des combinaisons de travail isothermes ou d'immersion). Il n'a pas non plus fourni le nombre de décès liés à l'exploitation de ces navires. En outre, son *Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada* – qui indique que dans le secteur des petits bateaux de pêche, 47 % de toutes les pertes de vie sont survenues à 2 milles nautiques ou moins de la côte – ne donne pas le nombre de ces décès qui sont survenus au cours de voyages au-delà de 2 milles marins du littoral (voyages au cours desquels les bateaux sont tenus de transporter des combinaisons d'immersion ou de travail isothermes, une RLS ou d'autres engins de sauvetage comme des radeaux de sauvetage ou des embarcations de récupération).

Transports Canada a élaboré la phase 1 des modifications au règlement au terme d'une consultation approfondie auprès des représentants du secteur et poursuivra ces échanges afin de sensibiliser le secteur à ces modifications.

Selon les évaluations précédentes du BST, les pêcheurs tendent désormais à s'éloigner de la côte, et non à s'en rapprocher. En outre, en vertu des modifications proposées, les navires

- de toute longueur effectuant un voyage en eaux abritées ou à proximité du littoral, de classe 2, mais limité à 2 milles marins du littoral, doivent avoir à bord des radeaux de sauvetage ou des embarcations de récupération, une RLS ou un moyen de communication radio bidirectionnelle et des combinaisons d'immersion ou des combinaisons de travail isothermes pour chacune des personnes embarquées si la température de l'eau est inférieure à 15 °C;
- de moins de 12 m de longueur effectuant un voyage à proximité du littoral, de classe 2 (jusqu'à 25 milles marins du littoral) doivent avoir à bord soit des radeaux de sauvetage ou une combinaison de radeaux et d'embarcations de récupération, une RLS ou un moyen de communication radio bidirectionnelle et soit des combinaisons d'immersion

ou des combinaisons de travail isothermes pour chacune des personnes embarquées si la température de l'eau est inférieure à 15 °C.

### Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (mars 2017)

Dans sa réponse de décembre 2016, Transports Canada indique que le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) est maintenant publié et entrera en vigueur le 13 juillet 2017. Le RSBP renforce les exigences générales sur le transport de combinaisons d'immersion ou de combinaisons de travail isothermes à bord des petits bateaux de pêche.

La recommandation M92-07 demande que tous les bateaux de pêche transportent des combinaisons d'immersion, pour tous les voyages. Cependant, le RSBP permet quelques solutions de rechange au transport de combinaisons d'immersion ou de travail isothermes à bord des petits bateaux de pêche qui effectuent seulement des voyages

- dans des eaux abritées;
- à proximité du littoral, de classe 2, mais limité à 2 milles marins du littoral, ou
- à proximité du littoral, de classe 2 si leur longueur est inférieure à 12 m.

Un nombre relativement faible de bateaux de pêche est exploité exclusivement dans des eaux abritées ou à 2 milles marins du littoral. Selon *l'Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada* du BST, environ 10 000 bateaux de pêche de moins de 12 m sont en activité. On ne connaît pas le nombre de ces bateaux qui sont exploités seulement à 25 milles marins ou moins du littoral.

En Colombie-Britannique, il y a environ 1600 bateaux de pêche mesurant moins de 12 m en activité et WorkSafeBC exige qu'ils transportent des combinaisons d'immersion. Dans la région de Terre-Neuve, environ 5600 bateaux de pêche de moins de 8,5 m sont immatriculés. Ces bateaux transportent vraisemblablement des combinaisons d'immersion ou des combinaisons de travail isothermes, puisqu'il est peu probable qu'ils puissent physiquement transporter un radeau de sauvetage ou une embarcation de récupération d'une capacité suffisante pour transporter le nombre de personnes à bord.

Le RSBP exigera des procédures de sécurité écrites et la tenue d'exercices pour s'assurer que l'équipage est capable d'exécuter en tout temps ces procédures. Il exigera aussi que toutes les personnes à bord d'un navire non ponté ou sans structure de pont portent un vêtement de flottaison. Ces nouvelles exigences devraient aussi réduire le risque cerné dans la recommandation M92-07.

Le BST évaluera les répercussions des modifications proposées sur le secteur de la pêche canadien après leur entrée en vigueur, en juillet 2017. Ces exigences plus importantes sur le transport de matériel de sécurité devraient réduire une grande partie du risque lié au fait que certains pêcheurs ne disposent pas de combinaisons de travail isothermes ou de combinaisons d'immersion, mais il est possible qu'elles n'atténuent pas le risque pour tous les bateaux de pêche.

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

## Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (décembre 2017)

Les modifications étant maintenant en vigueur, TC attend avec confiance l'évaluation du BST.

TC estime que cette évaluation devrait tenir compte des faits suivants :

- Le nouveau RSBP ne rehausse pas seulement les exigences en matière de transport de combinaisons d'immersion ou de protection contre les éléments à bord des petits bateaux de pêche, mais aussi les exigences en matière de radeaux de sauvetage et d'autre matériel de sécurité, ce qui protégera mieux les pêcheurs.
- Étant donné le nombre relativement faible de bateaux de pêche qui sont exploités exclusivement dans des eaux abritées et le fait que ces eaux sont abritées, le risque pour les pêcheurs est nécessairement plus faible.
- Le nouveau RSBP définit des critères de stabilité des navires et exige l'établissement de procédures écrites en matière de sécurité ainsi que la tenue d'exercices sur ces procédures, ce qui réduit aussi le risque pour les pêcheurs.
- Lors de la réunion nationale de décembre 2017 du CCMC [Conseil consultatif maritime canadien], les intervenants du secteur ont démontré qu'ils avaient adopté une approche positive et proactive de la conformité aux nouvelles exigences réglementaires. Par exemple, des associations du secteur de la pêche des côtes est et ouest ont déclaré qu'elles : a. faisaient la promotion de procédures de sécurité écrites; b. effectuaient des visites de sécurité sur les quais; c. créaient et fournissaient des trousse de sécurité; d. achetaient des radeaux de sauvetage, menaient des exercices de simulation de repêchage d'une personne tombée à la mer, achetaient et fournissaient aux pêcheurs des VFI, des combinaisons d'immersion et des RLS; et encourageaient le port de VFI.

Étant donné la réduction du risque attribuable au nouveau RSBP et à la réponse du secteur, TC estime que la réponse à cette recommandation devrait être jugée entièrement satisfaisante.

## Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (mars 2018)

L'enquête sur l'événement mettant en cause le *Straits Pride II* survenu en décembre 1990 a fait ressortir la nécessité d'une protection contre l'hypothermie dans les conditions extrêmes. Dans sa recommandation M92-07, le BST a demandé à TC de terminer au plus tôt sa révision de la réglementation afin d'exiger le port de combinaisons de travail isothermes ou d'habits de survie sur les bateaux de pêche afin de réduire ce risque.

En juillet 2017, le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) est entré en vigueur. Selon le degré d'exposition au risque, il exigeait que tout bateau de pêche de plus de 12 m transporte ce qui suit :

- un radeau de sauvetage ou une embarcation de récupération d'une capacité totale suffisante pour recevoir le nombre de personnes à bord;
- une radiobalise de localisation des sinistres (RLS);
- si la température de l'eau est inférieure à 15 °C, une combinaison d'immersion ou une combinaison de protection contre les éléments de la bonne taille pour chaque personne à bord.



Pour les bateaux de pêche d'au plus 12 m lors d'un voyage à proximité du littoral de classe 2, le RSBP permet des solutions de rechange au transport d'une combinaison d'immersion ou combinaison de protection contre les éléments. Les bateaux qui ne transportent pas de combinaison d'immersion ou de combinaison de protection contre les éléments peuvent plutôt transporter un radeau de sauvetage ou une embarcation de récupération d'une capacité totale suffisante pour recevoir le nombre de personnes à bord. Même si, grâce à cette solution de rechange, les pêcheurs ne se retrouvent pas nécessairement dans l'eau, ils pourraient toujours être exposés à un risque d'hypothermie s'ils se trouvent dans des conditions extrêmes pour une période prolongée.

Par contre, le nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation* proposé contiendra des exigences supplémentaires relativement au transport de dispositifs de signalisation de détresse. Pour les bateaux de pêche de moins de 12 m exploités dans les eaux à proximité du littoral de classe 2, le règlement proposé exigera le transport de l'un des dispositifs suivants :

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

S'il est mis en œuvre, le *Règlement sur la sécurité de la navigation* pourrait réduire considérablement le temps qu'il faut aux pêcheurs pour être secourus en cas d'urgence et, par conséquent, le risque d'hypothermie.

Le RSBP et le *Règlement sur la sécurité de la navigation* proposé constituent des mesures positives pour améliorer la sécurité du secteur de la pêche. Si ces règlements sont respectés, le risque d'accidents dans l'ensemble, et le risque d'hypothermie qui en découlerait, sera réduit. Le bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **attention en partie satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (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. Ce règlement devrait atténuer le risque résiduel menaçant les bateaux de pêche de moins de 12 m.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (février 2019)**

Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) et le nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation* proposé constituent des mesures positives pour améliorer la sécurité du secteur de la pêche.

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 la lacune de sécurité ciblée dans la recommandation.

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

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (janvier 2020)**

Transports Canada est d'accord avec la recommandation. En 2018-2019, le Ministère s'est consacré à la rédaction du nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation*, qui a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2019. La publication a été suivie d'une période de commentaires de 90 jours. 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 M92-07 (mars 2020)**

Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) et le nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation* proposé constituent des mesures positives pour améliorer la sécurité de l'industrie de la pêche.

Le nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation* a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2019, et sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* est prévue au printemps 2020. Après sa publication, le nouveau *Règlement sur la sécurité de la navigation*, conjointement avec le RSBP, atténuera considérablement le risque global mentionné dans la recommandation.

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

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (février 2021)**

Transports Canada est d'accord avec cette recommandation. Le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en octobre 2020, exige que les navires de 12 m ou moins qui effectuent des voyages à proximité du littoral de classe 2, transportent une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) à dégagement libre, une RLS à dégagement manuel, une radiobalise individuelle de repérage (PLB) de 406 MHz ou une radio VHF-ASN/GPS portable. Ce règlement, conjointement avec le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) en vigueur, devrait réduire considérablement le risque indiqué dans la recommandation.

### **Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M92-07 (mars 2021)**

En juillet 2017, le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) est entré en vigueur. Selon le degré d'exposition au risque, il exigeait que tout bateau de pêche de plus de 12 m transporte dans le cadre de chaque voyage des combinaisons d'immersion ou des combinaisons de travail isothermes d'une taille adéquate pour chaque personne à bord.

Pour les bateaux de pêche d'au plus de 12 m exploités dans le cadre de voyages à proximité du littoral de classe 2, le RSBP permet des solutions de rechange au transport d'une combinaison d'immersion ou combinaison de protection contre les éléments. Les bateaux qui ne transportent pas de combinaisons d'immersion ou de combinaisons de protection contre les éléments

peuvent plutôt transporter un radeau de sauvetage ou une embarcation de récupération d'une capacité totale suffisante pour recevoir le nombre de personnes à bord. Même si, grâce à cette solution de rechange, les pêcheurs ne se retrouvent pas nécessairement dans l'eau, ils pourraient toujours être exposés à un risque d'hypothermie s'ils se trouvent dans des conditions extrêmes pour une période prolongée.

Le nouveau *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* exige le transport de dispositifs de signalisation de détresse additionnels. Pour les bateaux de pêche de moins de 12 m exploités dans le cadre de voyages à proximité du littoral de classe 2, le règlement exige le transport de l'un des dispositifs suivants :

- une RLS à dégagement libre;
- une RLS à dégagement manuel;
- une PLB de 406 MHz;
- une radio VHF-ASN/GPS portable.

Les exigences du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* devraient réduire considérablement le temps qu'il faut aux pêcheurs pour être secourus en cas d'urgence. Conjointement, les deux règlements devraient réduire considérablement le risque indiqué dans la recommandation M92-07.

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

### **Suivi exercé par le BST**

Le présent dossier est **fermé**.