



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION M94-33 DU BST

Lignes directrices relatives aux livrets de stabilité des petits bateaux de pêche

Contexte

Pendant le trajet entre Cap-aux-Meules aux Îles-de-la-Madeleine et Rivière-au-Renard, le 13 décembre 1990, le *Bout de Ligne* est disparu avec tous ses occupants. La cause la plus probable est le chavirement soudain du bateau par gros temps à cause d'une perte de stabilité transversale.

Le Bureau a terminé son enquête. Le rapport d'enquête M90L3033 a été publié le 16 décembre 1994.

Recommandation M94-33 du BST (décembre 1994)

Puisque la plupart des pêcheurs ne possèdent pas une véritable formation en matière de stabilité, ils ne sont pas en mesure de faire des projections pour déterminer ce que sera la stabilité de leur navire dans différentes conditions. Il s'ensuit que des renseignements essentiels peuvent passer inaperçus. Par conséquent, le Bureau a recommandé que :

le ministère des Transports établisse des lignes directrices relatives aux livrets de stabilité, de façon que les renseignements qu'ils renferment soient présentés sous une forme simple, claire et utilisable par les usagers.

Recommandation M94-33 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 1995)

Le ministre des Transports est d'accord avec la recommandation. Le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* est en voie d'être remplacé par le *Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche*, qui a été mis à jour de manière à tenir compte de la technologie moderne et des problèmes propres à l'industrie des pêches. La nouvelle version du règlement exigera l'obtention d'un livret de stabilité pour tous les bateaux de pêche de 15 m de longueur ou plus.

Des projets de recherche et de développement sont exécutés actuellement avec la collaboration du Centre for Marine Vessel Design and Research, à la Technical University of Nova Scotia, et celle de l'Institut de dynamique marine, en vue de mettre au point et de valider des critères de stabilité pour les petits bateaux de pêche.

Si des fonds sont disponibles, le contrat du Centre for Marine Vessel Design and Research sera modifié de manière à inclure la production de lignes directrices relatives aux livrets de stabilité.

Évaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (juin 1995)

Comme l'indique la réponse à la recommandation M94-33, des projets de recherche et de développement sont en train d'être menés et ont comme objectif de mettre au point et de valider des critères de stabilité pour les petits bateaux de pêche. Si des fonds sont disponibles, le Ministère intégrera la production de lignes directrices relatives aux livrets de stabilité.

On estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (septembre 2004)

En mai 2003, Transports Canada a essayé de moderniser les exigences en matière de stabilité à l'aide d'un projet visant à évaluer l'incidence des nouvelles normes proposées en matière de sécurité élaborées à partir des résultats des essais de stabilité menés sur un échantillon représentatif de quelque 30 bateaux de la flotte de petits bateaux de pêche, un grand nombre étant de moins de 15 tonnes brutes.

On estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (décembre 2005)

En mai 2003, Transports Canada a essayé de moderniser les exigences en matière de stabilité à l'aide d'un projet visant à évaluer l'incidence des nouvelles normes proposées en matière de sécurité élaborées à partir des résultats des essais de stabilité menés sur un échantillon représentatif de quelque 30 bateaux de la flotte de petits bateaux de pêche, un grand nombre étant de moins de 15 tonnes brutes.

Le nouveau règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche exigera que la stabilité de tous les bateaux de pêche de moins de 24 m soit évaluée (les bateaux de pêche de moins de 15 m seront soumis à une évaluation simplifiée de la stabilité). Par conséquent, une nouvelle norme de stabilité est également proposée. Cette norme offrira aux propriétaires et aux exploitants une orientation plus claire et simple au sujet de l'assiette et du livret de stabilité. Si ces mesures proposées sont entièrement mises en œuvre, elles permettront de réduire considérablement les risques liés aux problèmes de stabilité.

Il n'y a pas de changement considérable pour régler la lacune de sécurité depuis la dernière évaluation.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (novembre 2006)

Dans sa mise à jour de novembre 2006, Transports Canada a indiqué qu'en attendant l'entrée en vigueur du nouveau règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, il avait mis en place une politique provisoire visant à déterminer, en se fondant sur une liste de facteurs de risque, si un petit bateau de pêche devrait disposer d'un livret de stabilité. Le Bulletin de la sécurité des navires 04/2006, *Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité*, comprend les exigences pour les architectes navals et les inspecteurs pour expliquer le contenu du livret de stabilité au capitaine.

Dans le cadre du système de gestion de la sécurité maritime de Transports Canada, des instructions internes ont été données aux inspecteurs, aux sociétés de classification et aux architectes navals, au besoin, afin de donner un aperçu de l'information supplémentaire sur le processus décrit dans le bulletin et d'inclure un gabarit pour les notes aux capitaines.

Dans le cadre de la réunion de novembre 2006 du Comité consultatif maritime canadien (CCMC), il y a eu des présentations et des discussions sur la façon dont les architectes navals devraient transmettre l'information utile aux capitaines.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (novembre 2006)

Avec l'entrée en vigueur de la mesure provisoire décrite dans le bulletin, il se peut que tout petit bateau de pêche qui n'a pas de livret de stabilité ne se voie pas délivrer un certificat ou que son certificat ne soit pas renouvelé s'il est exposé à l'un des facteurs de risque qui nuit à sa stabilité. Le questionnaire sur la stabilité, qui doit être rempli par le capitaine, dresse une liste des facteurs de risque en matière de stabilité qui peuvent s'appliquer au bateau. Avant de délivrer un certificat à un petit bateau de pêche, les inspecteurs de Transports Canada examineront le questionnaire sur la stabilité afin de déterminer si les caractéristiques du bateau indiquent qu'un livret de stabilité doit être à bord.

Nonobstant les mesures provisoires permettant d'identifier les facteurs de risque qui peuvent nuire à la stabilité, aucun suivi n'a été donné sur la nouvelle norme de stabilité qui donnera aux propriétaires et aux exploitants une orientation plus claire et simple au sujet de l'assiette et du livret de stabilité.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (juin 2008)

Dans sa mise à jour de juin 2008, Transports Canada a indiqué que des instructions internes avaient été données aux inspecteurs, aux sociétés de classification et aux architectes navals soulignant l'information supplémentaire sur le processus décrite dans le document *Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité*. Les travaux se poursuivent relativement à un format simplifié des instructions aux capitaines sur les évaluations de la stabilité de leurs navires dans le cadre du règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche.

L'information obtenue dans un suivi indique que le règlement proposé devrait être prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* dans l'édition automne/hiver 2009/2010.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (septembre 2008)

Avec l'entrée en vigueur de la mesure provisoire décrite dans le bulletin, il se peut que tout petit bateau de pêche qui n'a pas de livret de stabilité ne se voie pas délivrer un certificat ou que son certificat ne soit pas renouvelé s'il est exposé à l'un des facteurs de risque qui nuit à sa stabilité. Le questionnaire sur la stabilité, qui doit être rempli par le capitaine, dresse une liste des facteurs de risque en matière de stabilité qui peuvent s'appliquer au bateau. Avant de délivrer un certificat à un petit bateau de pêche, les inspecteurs de Transports Canada

examineront le questionnaire sur la stabilité afin de déterminer si les caractéristiques du bateau indiquent qu'un livret de stabilité doit être à bord.

Grâce au format simplifié des instructions aux capitaines sur les évaluations de la stabilité de leurs navires dans le cadre du règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche, les propriétaires et les exploitants auront une orientation plus claire et simple au sujet de l'assiette et du livret de stabilité. Si les mesures proposées sont entièrement mises en œuvre, la lacune sera considérablement réduite ou éliminée.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 2010)

Dans sa mise à jour de mars 2010, Transports Canada a indiqué qu'en ce qui a trait au livret de stabilité, les travaux se poursuivent relativement à un format simplifié des instructions aux capitaines sur les évaluations de la stabilité de leurs navires dans le cadre du règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche. On prévoit que les nouveaux règlements proposés sur la sécurité des bateaux de pêche seront prépubliés dans la partie I de la *Gazette du Canada* dans le dernier quart de l'année 2011.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 2010)

Le développement d'un format simplifié des instructions aux capitaines sur les évaluations de la stabilité de leurs navires dans le cadre du règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche continus. Si ces mesures sont entièrement mises en œuvre, les actions proposées donneront aux propriétaires et aux exploitants une orientation plus claire et simple de l'assiette et du livret de stabilité, ce qui réduira considérablement ou éliminera les lacunes.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (décembre 2010)

Dans sa mise à jour de décembre 2010, Transports Canada a réitéré que les travaux se poursuivent relativement à un format simplifié des instructions aux capitaines sur les évaluations de la stabilité de leurs navires dans le cadre du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé.

On prévoit que le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé sera prépublié 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 M94-33 (mars 2011)

En 1994, le Bureau a recommandé l'élaboration de lignes directrices relatives aux livrets de stabilité, de façon que les renseignements qu'ils renferment soient présentés sous une forme simple, claire et utilisable par les usagers. En 2011, quelque 17 années plus tard, aucune directive n'a été émise et des vies demeurent en péril. Néanmoins, l'élaboration d'un format simplifié des instructions aux capitaines sur les évaluations de la stabilité de leurs navires dans le cadre du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé se poursuit. Si ces

mesures sont entièrement mises en œuvre, les actions proposées donneront aux propriétaires et aux exploitants une orientation plus claire et simple de l'assiette et du livret de stabilité, ce qui réduira considérablement ou éliminera les lacunes.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (décembre 2011)

Dans sa mise à jour de décembre 2011, TC a indiqué que le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé devrait être publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* au cours du deuxième trimestre de 2013. Aux termes du Règlement, on devra trouver à bord des bateaux de pêche un avis sur la stabilité, qui présentera sous forme de pictogrammes, d'idéogrammes et de brèves remarques, des données sur la stabilité pouvant être interprétées facilement et rapidement par le capitaine et l'équipage. Des lignes directrices sur la création de ces avis devraient avoir été élaborées au moment où le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche entrera en vigueur.

Six bulletins de la sécurité des navires portant directement sur la stabilité des bateaux de pêche, les livrets de stabilité et les risques à cet égard ont été émis par TC depuis la recommandation : 16/1996 – Stabilité et navigabilité d'un bâtiment; 12/2000 – Changements aux conditions de chargement définies dans le cahier de stabilité d'un navire de pêche; 01/2005 – Utilisation de citernes antiroulis passives (ART) sur les petits bateaux de pêche; 04/2006 – Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité; 01/2008 – Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications; 04/2010 – Sécurité des bateaux de pêche : Ailerons à charnières comme dispositifs antiroulis.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 2012)

En 1994, le BST a recommandé l'élaboration de lignes directrices relatives aux livrets de stabilité, de façon que les renseignements qu'ils renferment soient présentés sous une forme simple, claire et utilisable par les usagers.

Une fois que ces mesures seront entièrement mises en œuvre, les actions proposées donneront aux propriétaires et aux exploitants une orientation plus claire et simple sur le livret de stabilité, ce qui réduira considérablement ou éliminera les lacunes. Toutefois, cela fait maintenant 18 ans que la recommandation a été publiée et aucune ligne directrice n'a encore été émise. Par conséquent, 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 M94-33 (novembre 2012)

Transports Canada a pris les mesures suivantes pour atteindre l'objectif de cette recommandation :

Le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé devrait être prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* au cours du premier trimestre de 2014. En vertu de ce règlement, on devra trouver à bord des bateaux de pêche un avis sur la stabilité, qui présentera

sous forme de pictogrammes, d'idéogrammes et de brèves remarques, des données sur la stabilité pouvant être interprétées facilement et rapidement par le capitaine et l'équipage.

TC donne un contrat de recherche pour la rédaction de lignes directrices sur les avis sur la stabilité qui tiendront compte des travaux de recherche menés par l'OMI et d'autres administrations comme MCA au Royaume-Uni. On prévoit que ces lignes directrices seront publiées lorsque le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche sera en vigueur. Le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé exigera que tous les bateaux de pêche aient à bord un avis sur la stabilité dans un format que le capitaine et les membres de l'équipage comprendront facilement.

De plus, afin d'aider les utilisateurs à bien comprendre les renseignements des livrets de stabilité, les examens de certification des capitaines des bateaux de pêche comprennent maintenant un volet sur la stabilité.

Le document *Petits bateaux de pêche : Manuel de sécurité* (TP 10038), qui donne un aperçu des problèmes liés à la sécurité, a été distribué à tous les titulaires de permis de bateaux de pêche en 2003; il fournit des renseignements sur la stabilité dans un format simple, clair et pratique.

TC a participé à d'autres projets sur la stabilité, notamment au « Guide sur la stabilité des bateaux de pêche » de la Société des architectes et des ingénieurs navals et aux « Pratiques de sécurité pour la stabilité des petits bateaux de pêche – document technique n° 517 en matière de pêche et d'aquiculture » de la Food and Agriculture Organization des Nations Unies, qui sont sur le site Web de la Sécurité maritime (dans la section des liens).

Six bulletins de la sécurité des navires portant directement sur la stabilité des bateaux de pêche, les livrets de stabilité et les risques à cet égard ont été émis par TC depuis la recommandation : 16/1996, Stabilité et navigabilité d'un bâtiment; 12/2000, Changements aux conditions de chargement définies dans le cahier de stabilité d'un navire de pêche; 01/2005, Utilisation de citernes antiroulis passives (ART) sur les petits bateaux de pêche; 04/2006, Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité; 01/2008, Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications; 04/2010, Sécurité des bateaux de pêche : Ailerons à charnières comme dispositifs antiroulis.

Transport Canada appuie et encourage le travail des associations de l'industrie qui favorisent l'amélioration de la culture de la sécurité en prenant la responsabilité des questions liées à la stabilité comme FishSafe (Colombie-Britannique), la Fisheries Safety Association (Nouvelle-Écosse); la Fish Harvesting Safety Association (Terre-Neuve-et-Labrador) et le Conseil canadien des pêcheurs professionnels (formation à distance pour le brevet de capitaine quatrième classe, avec simulateur de stabilité).

Cet appui est souvent indirect, par exemple par l'entremise d'une tribune pour discuter des problèmes communs (réunions nationale et régionales du CCMC). Un appui direct est toutefois parfois de mise, notamment dans le cas du programme FishSafe qui a reçu un financement de cinq ans pour la création d'un programme de formation et d'un projet pilote sur la stabilité des navires en vertu du protocole d'entente avec la Commission des accidents du travail de la Colombie-Britannique.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 2013)

TC a pris plusieurs mesures pour réduire les risques traités dans cette recommandation. De plus, les programmes qu'il propose fourniront aux propriétaires et aux exploitants de bateaux de pêche des renseignements clairs et simplifiés concernant les livrets de stabilité, qui réduiront grandement ou élimineront les lacunes ciblées dans la recommandation.

Toutefois, la recommandation a été publiée il y a maintenant 19 ans et on attend toujours la publication du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche ainsi que des lignes directrices sur les avis sur la stabilité. Les retards continuels de TC continuent de faire courir des risques aux pêcheurs, aux navires et à l'environnement.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (novembre 2013)

Transports Canada a pris les mesures suivantes pour atteindre l'objectif de cette recommandation :

La phase 1 du projet de nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche devrait être l'objet d'une prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada* au 2^e trimestre de 2014. En vertu de ce règlement, on devra trouver à bord de tous les bateaux de pêche un avis sur la stabilité, qui présentera sous forme de pictogrammes, d'idéogrammes et de brèves remarques, des données sur la stabilité pouvant être interprétées facilement et rapidement par le capitaine et l'équipage. TC donne un contrat de recherche pour la rédaction de lignes directrices sur les avis sur la stabilité qui tiendront compte des travaux de recherche menés par l'OMI et d'autres administrations comme MCA au Royaume-Uni. On prévoit que ces lignes directrices seront publiées lorsque la phase 1 du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche sera en vigueur. La phase 1 du projet de nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche exigera que tous les bateaux de pêche aient à bord un avis sur la stabilité dans un format que le capitaine et les membres de l'équipage comprendront facilement. L'achèvement de la phase 1 devrait entraîner la clôture de la présente recommandation.

De plus, afin d'aider les utilisateurs à bien comprendre les renseignements des livrets de stabilité, les examens de certification des capitaines des bateaux de pêche comprennent maintenant un volet sur la stabilité.

Le document *Petits bateaux de pêche : Manuel de sécurité* (TP 10038), qui donne un aperçu des problèmes liés à la stabilité, a été distribué à tous les titulaires de permis de bateaux de pêche en 2003; il fournit des renseignements sur la stabilité dans un format simple, clair et pratique.

Transports Canada a participé à d'autres projets de documents d'information sur la stabilité, notamment au « Guide sur la stabilité des bateaux de pêche » de la Société des architectes et des ingénieurs navals (SNAME) et aux « Pratiques de sécurité pour la stabilité des petits bateaux de pêche – document technique n° 517 en matière de pêche et d'aquaculture » de la Food and Agriculture Organization (FAO) des Nations Unies, qui sont sur le site Web de la Sécurité maritime (dans la section des liens).

Six bulletins de la sécurité des navires portant directement sur la stabilité des bateaux de pêche, les livrets de stabilité et les risques à cet égard ont été émis par TC depuis la publication de la recommandation pour sensibiliser davantage aux risques et améliorer la compréhension des éléments qui devraient faire partie des livrets de stabilité : 16/1996, Stabilité et navigabilité d'un bâtiment; 12/2000, Changements aux conditions de chargement définies dans le cahier de stabilité d'un navire de pêche; 01/2005, Utilisation de citernes antiroulis passives (ART) sur les petits bateaux de pêche; 04/2006, Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité; 01/2008, Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications; 04/2010, Sécurité des bateaux de pêche : Ailerons à charnières comme dispositifs antiroulis.

Transports Canada appuie et encourage le travail des associations de l'industrie qui favorisent l'amélioration de la culture de sécurité en prenant la responsabilité des questions liées à la stabilité comme FishSafe (Colombie-Britannique), la Fisheries Safety Association (Nouvelle-Écosse); la Fish Harvesting Safety Association (Terre-Neuve-et-Labrador) et le Conseil canadien des pêcheurs professionnels (formation à distance pour le certificat de capitaine de bateau de pêche quatrième classe, avec simulateur de stabilité).

Cet appui est souvent indirect, par exemple par l'entremise d'une tribune pour discuter des problèmes communs (réunions nationale et régionales du CCMC). Un appui direct est toutefois parfois de mise, notamment dans le cas du programme FishSafe qui a reçu un financement de cinq ans pour la création d'un programme de formation et d'un projet pilote sur la stabilité des navires en vertu du protocole d'entente avec la Commission des accidents du travail de la Colombie-Britannique.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 2014)

La réponse de Transports Canada contient peu de nouveaux renseignements de fond ou de justification du retard prolongé dans la promulgation de ce nouveau règlement. Une fois entièrement mis en application, le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche exigera qu'un « avis sur la stabilité » soit affiché à bord de tous les bateaux de pêche (tenus de transporter un livret de stabilité). L'avis a pour but de présenter les données sur la stabilité d'une façon facile à comprendre qui peut rapidement être interprétée par le capitaine et l'équipage, c'est à dire, sous forme de pictogrammes, d'idéogrammes et de brèves remarques. Il est maintenant prévu que la phase 1 du projet de nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche sera prépubliée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au cours du deuxième trimestre de 2014.

Le BST est d'accord avec la réponse de TC qui mentionne que les associations de l'industrie et les pêcheurs doivent prendre en charge les questions récurrentes de stabilité. Un avis sur la stabilité facile à comprendre n'empêchera pas un bateau de pêche de chavirer — les pêcheurs à bord doivent comprendre et mettre en pratique les principes de stabilité propres à leur bateau.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 2015)

Dans sa réponse, Transports Canada a réitéré plusieurs initiatives antérieures qui étaient décrites dans sa réponse de novembre 2013, y compris la distribution du document TP 10038, la collaboration avec la SNAME et la FAO sur des documents d'information sur la stabilité, et la

publication de 6 Bulletins de la sécurité des navires portant sur la stabilité. La réponse a également fait valoir les travaux antérieurs concernant la stabilité qui ont été effectués par diverses associations sectorielles, et a fourni la mise à jour suivante dans le cadre du projet de nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche :

La phase 1 du projet de nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche devrait être l'objet d'une prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada* au 1er trimestre de 2015. Ce règlement proposé s'appliquerait aux bateaux de pêche de moins de 24,4 m de longueur ou 150 tonnes de jauge brute.

Ce règlement exigera qu'un avis sur la stabilité soit affiché à bord d'une partie de la flotte de bateaux de pêche. Plus précisément, les avis sur la stabilité seront requis à bord des nouveaux bateaux de pêche dont la coque a plus de 9 mètres de long; les bateaux de pêche dont la coque mesure plus de 9 mètres et qui font l'objet d'importantes modifications ou d'une série de modifications ou de quelque autre changement important de leur activité qui risquent d'agir sur leur stabilité; ou les bateaux de pêche au hareng ou au capelan qui devaient faire l'objet d'une évaluation de la stabilité avant l'entrée en vigueur de ce règlement. Cet avis présentera les données sur la stabilité d'une façon facile à comprendre et rapidement interprétée par le capitaine et l'équipage du bateau, c'est-à-dire, sous forme de pictogrammes, d'idéogrammes et de brèves remarques. TriNav Marine Design s'emploie à développer ces avis sur la sécurité et des lignes directrices connexes; l'entreprise a présenté l'avancement des travaux à Transports Canada et à d'autres parties prenantes lors de la réunion d'automne 2014 du Conseil consultatif maritime canadien. Ces lignes directrices devraient être achevées en mai 2015. On envisage que l'achèvement de la phase 1 devrait entraîner la clôture de la présente recommandation.

Transports Canada va publier des lignes directrices sur la stabilité des navires pour encourager les propriétaires de bateaux de pêche à se conformer volontairement aux exigences de stabilité proposées afin de garantir la sécurité d'exploitation (au chapitre de la stabilité) des bateaux de pêche qui ne sont pas tenus d'avoir un livret de stabilité.

Outre ce projet de règlement, Transports Canada a pris plusieurs mesures pour s'assurer que les propriétaires de bateaux de pêche comprennent l'importance de la stabilité. D'abord, la stabilité fait désormais partie de tous les examens de certification de capitaine de bateau de pêche afin d'aider les utilisateurs à comprendre l'information sur les livrets de stabilité.

Transports Canada continue d'explorer d'autres options pour appuyer des activités d'éducation et de sensibilisation de l'industrie de la pêche qui visent à améliorer la sécurité à bord de bateaux de pêche commerciaux.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 2015)

La réponse de Transports Canada a fourni de plus amples renseignements sur les exigences d'application des avis sur la stabilité en vertu du projet de nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. Les exigences sur l'affichage de l'avis s'appliqueront aux :

- nouveaux bateaux de pêche dont la coque mesure plus de 9 m de longueur sans excéder 24,4 m ou 150 tonnes de jauge brute;

- bateaux de pêche dont la coque mesure plus de 9 m de longueur sans excéder 24,4 m ou 150 tonnes de jauge brute et qui font l'objet d'une modification majeure ou d'une série de modifications ou de tout changement d'activité important risquant de se répercuter sur leur stabilité;
- bateaux de pêche au hareng ou au capelan qui devaient faire l'objet d'une évaluation de stabilité avant l'entrée en vigueur de ce règlement.

L'affichage d'un avis sur la stabilité facile à interpréter par le capitaine renforcera la compréhension des limites opérationnelles de la stabilité du bateau.

Le BST a fait cette recommandation d'établir des lignes directrices pour un livret de stabilité il y a 20 ans. En 2008, TC a indiqué que la publication préalable du projet de nouveau règlement était attendue à l'automne 2009 ou à l'hiver 2010. Depuis, cette date a été plusieurs fois reportée; dernièrement, elle était prévue au premier trimestre de 2015. L'exigence proposée d'affichage d'un avis sur la stabilité devrait atténuer, dans la majeure partie, les risques qui ont donné lieu à cette recommandation. 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 M94-33 (février 2016)

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 de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 2016)

L'affichage d'un avis sur la stabilité est spécifiquement requis pour les bateaux de plus de 9 m (mais de moins de 24,4 m ou 150 tonnes de jauge brute) nouvellement construits et ceux qui ont fait l'objet d'une modification majeure ou qui s'engageront dans une activité risquant de se répercuter sur leur stabilité. Cette obligation s'applique également aux bateaux de pêche au hareng ou au capelan existants dont il était antérieurement requis qu'ils aient un avis sur la stabilité à bord. L'exigence d'un avis sur la stabilité réduira certes le risque qui a été cerné dans la présente recommandation, mais uniquement pour les bateaux de 9 à 24,4 m de longueur et les bateaux de pêche au hareng ou au capelan dont il était antérieurement requis qu'ils en aient un à bord. Par conséquent, le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé exclut les 164 grands bateaux de pêche immatriculés au Canada, qui ne seront pas tenus d'établir « [...] des lignes directrices relatives aux livrets de stabilité, de façon que les renseignements qu'ils renferment soient présentés sous une forme simple, claire et utilisable par les usagers » comme le préconise la recommandation M94-33.

En raison du retard prolongé de l'entrée en vigueur du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé, bien que le Règlement modifiant le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* ait été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 6 février 2016, ainsi que du fait que seule une partie de la flotte de pêche canadienne sera tenue d'afficher l'avis sur la stabilité requis par le nouveau règlement proposé, le Bureau estime que la réponse est maintenant **en partie satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (décembre 2016)

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

La phase 1 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.

Un avis sur la stabilité devra être affiché à bord des bateaux de pêche de plus de 9 m mais de moins de 24,4 m ou 150 tonnes de jauge brute. Un avis de stabilité sera aussi exigé à bord des bateaux de pêche qui ont fait l'objet d'importantes modifications ou qui s'engageront dans une activité risquant de se répercuter sur leur stabilité, ainsi qu'à bord des bateaux de pêche existants dont la stabilité n'est pas adéquate.

La phase 1 ne porte pas sur les grands bâtiments de pêche. La phase 3 traitera de ces grands bateaux et ajoutera les dispositions de l'Accord du Cap 2012, ainsi que les modifications canadiennes pertinentes, à l'actuel *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*.

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.

TC tient à souligner que le BST a précédemment déclaré que

« L'affichage d'un avis sur la stabilité est spécifiquement requis pour les bateaux de plus de 9 m (mais moins de 24,4 m ou 150 tonnes de jauge brute) nouvellement construits et ceux qui ont fait l'objet d'une modification majeure ou qui s'engageront dans une activité risquant de se répercuter sur leur stabilité. Cette obligation s'applique également aux bateaux de pêche au hareng ou au capelan existants dont il était antérieurement requis qu'ils aient un avis sur la stabilité à bord. L'exigence d'un avis sur la stabilité réduira certes le risque qui a été cerné dans la présente recommandation, mais uniquement pour les bateaux de 9 à 24,4 m de longueur et les bateaux de pêche au hareng ou au capelan dont il était antérieurement requis qu'ils en aient un à bord. »

Transports Canada précise que les navires pontés existants (de plus de 15 tonnes de jauge brute) qui ont été utilisés pour la pêche au hareng ou au capelan au cours de la période entre le 6 juillet 1977 et le jour qui précédera l'entrée en vigueur de ce règlement devront toujours avoir à bord un livret de stabilité à jour. Ces bateaux ne seront pas tenus d'afficher un avis de stabilité, sauf s'ils font l'objet d'une réévaluation. Par conséquent, afin de garantir la précision et l'exactitude de l'information, TC recommande que le BST abroge le texte : « Cette obligation s'applique également aux bateaux de pêche au hareng ou au capelan existants dont il était antérieurement requis qu'ils aient un avis sur la stabilité à bord. »

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 2017)

Le BST convient qu'il devait modifier sa réévaluation de la réponse de Transports Canada publiée en mars 2016 et a retiré la référence aux bateaux utilisés pour la pêche au hareng et au capelan.

Jusqu'en 2013, TC déclarait que tous les bateaux de pêche allaient devoir afficher à bord un avis sur la stabilité et que cet avis présenterait les données sur la stabilité d'une façon facile à comprendre et rapidement interprétée par le capitaine et l'équipage du bateau, c'est-à-dire sous forme de pictogrammes, d'idéogrammes et de notes sommaires. Toutefois, le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* stipule que seuls les bateaux de pêche de plus de 9 m de longueur construits après le 18 juillet 2018 ainsi que les bateaux existants dont la stabilité doit être évaluée ou réévaluée seront tenus d'afficher à bord un avis sur la stabilité.

L'événement mettant en cause *Le Bout de Ligne* a révélé que les pêcheurs ont de la difficulté à faire des projections pour déterminer la stabilité de leur navire à partir des renseignements fournis dans le livret de stabilité de leur bateau. Par conséquent, la recommandation M94-33 demande que Transports Canada établisse des lignes directrices relatives aux livrets de stabilité, de façon que les renseignements qu'ils renferment soient présentés sous une forme simple, claire et utilisable par les usagers, afin de réduire le risque que des pêcheurs ne comprennent pas l'information présentée. Le BST reconnaît que TC a lancé le processus de rédaction des lignes directrices qui accompagneront le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, sans toutefois préciser l'échéancier de leur publication. L'objectif de Transports Canada est de fournir des lignes directrices sur la stabilité afin que les pêcheurs canadiens aient accès à des renseignements sur la stabilité simples, clairs et utilisables. Toutefois, le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* atténue partiellement le risque cerné dans l'événement du bateau *Le Bout de Ligne*, puisque les avis de stabilité proposés seront exigés seulement pour un faible pourcentage de la flotte de pêche canadienne. Les équipages à bord de la majorité des quelque 24 000 bateaux de pêche actuellement immatriculés pourraient ainsi ne pas avoir accès à des renseignements clairs sur la stabilité.

Par conséquent, la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 demeure **en partie satisfaisante** et le demeurera jusqu'à ce que le BST reçoive et révise les lignes directrices et jusqu'à ce que tous les bateaux de pêche qui sont l'objet d'une évaluation de stabilité soient obligés d'afficher à bord un avis sur la stabilité.

En décembre 2016, à la suite de l'enquête sur le chavirement et le naufrage du *Caledonian*, le BST a émis 3 recommandations sur la fourniture de renseignements sur la stabilité qui répondent adéquatement aux besoins des pêcheurs. La recommandation M16-01 demande à TC de s'assurer que les équipages des grands bâtiments de pêche ont accès à des renseignements adéquats sur la stabilité. La recommandation M16-02 demande à TC de s'assurer que les équipages de tous les petits bateaux de pêche qui ont fait l'objet d'une évaluation de stabilité ont accès à des renseignements adéquats sur la stabilité à la suite de cette évaluation. La recommandation M16-03 demande à TC d'exiger que tous les petits bateaux de pêche fassent l'objet d'une évaluation de stabilité et d'établir des normes pour faire en sorte que les renseignements sur la stabilité soient pertinents et que l'équipage y ait facilement accès.

Cette recommandation est liée aux recommandations M16-01, M16-02 et M16-03 et la réponse sera jugée entièrement satisfaisante une fois que ces autres recommandations auront fait l'objet de mesures concrètes.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (décembre 2017)

TC considère que sa réponse à cette recommandation devrait être jugée entièrement satisfaisante pour la phase 1 (petits bateaux de pêche). Le modèle d'avis de stabilité sera envoyé au BST à des fins d'examen.

À propos de la déclaration du BST selon laquelle « Jusqu'en 2013, TC déclarait que tous les bateaux de pêche allaient devoir afficher à bord un avis sur la stabilité », TC souhaite clarifier que cette déclaration visait les petits bateaux de pêche (et non les grands) et que cette déclaration a été faite avant le contexte actuel – adopté depuis 2014 – selon lequel l'approche relative aux petits bateaux de pêche a été modifiée à la suite de discussions avec des intervenants. Les petits bateaux de pêche existants doivent désormais avoir une stabilité adéquate. Si l'on constate que la stabilité d'un bâtiment existant doit être évaluée ou réévaluée, un avis sur la stabilité devra être affiché à bord de ce bâtiment.

TC poursuit ses travaux réglementaires concernant la phase 2 et la phase 3 du RSBP. La phase 3 traitera de l'actuel *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* et le mettra à jour en y intégrant les dispositions de l'Accord du Cap de 2012, y compris les modifications canadiennes pertinentes.

De plus, veuillez prendre note de l'erreur dans la phrase suivante : « Toutefois, le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* stipule que seuls les bateaux de pêche de plus de 9 m de longueur construits après le 18 juillet 2018 ainsi que les bateaux existants dont la stabilité doit être évaluée ou réévaluée seront tenus d'afficher à bord un avis sur la stabilité ». Il faut changer la date au 13 juillet 2018.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 2018)

Le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* de TC stipule que seuls les bateaux de pêche de plus de 9 m de longueur construits après le 13 juillet 2018 ainsi que les bateaux existants dont la stabilité doit être évaluée ou réévaluée seront tenus d'afficher à bord un avis sur la stabilité. Les avis de stabilité proposés seront donc exigés seulement pour une faible proportion de la flotte de pêche canadienne. Les risques persistent pour la grande majorité des bateaux de pêche existants, petits et grands, qui ont des livrets de stabilité.

De plus, TC n'a pas indiqué ce sur quoi il se fondera pour déterminer les petits bateaux de pêche pour lesquels il faudrait effectuer une évaluation ou réévaluation de la stabilité. Cela signifie qu'un risque persiste que plusieurs bateaux n'affichent pas d'avis de stabilité.

Par conséquent, tant que le BST n'aura pas reçu et examiné les lignes directrices sur la stabilité des navires, et tant que tous les bateaux de pêche qui ont fait l'objet d'une évaluation de la stabilité ne seront pas tenus d'afficher à bord un avis de stabilité, le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (janvier 2019)

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec cette recommandation. Dans un souci de clarté pour les utilisateurs finaux, le ministère a mis à jour sa page Web Sécurité des petits bateaux de pêche pour fournir de l'information sur la manière de se procurer des modèles d'avis de stabilité et des lignes directrices sur la manière de les remplir.

De plus, TC a révisé le Bulletin de la sécurité des navires (BSN) 01/2008 – « Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications ». Ce bulletin met maintenant l'accent sur l'importance d'avoir des renseignements exacts sur la stabilité et des procédures opérationnelles à jour quand un bâtiment subit une modification; il insiste aussi sur l'obtention d'avis de stabilité. Ce bulletin

est à l'étape finale de publication et on s'attend à ce qu'il soit possible de le consulter à l'hiver 2019. Le risque d'instabilité diminuera donc à mesure que grandira le nombre de propriétaires de bateaux de pêche qui obtiendront des avis de stabilité pour leurs bateaux.

En outre, les *Lignes directrices relatives aux modifications importantes apportées aux bâtiments de pêche/ changements d'activité* (TP 15392) et les *Lignes directrices en matière de stabilité et de sécurité adéquates pour les bâtiments de pêche* (TP 15393) ont été publiées en octobre 2018 sur les pages Publications relatives à la Sécurité maritime et Sécurité des petits bateaux de pêche du site Web de TC. À la réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de novembre 2018, des représentants du secteur ont accepté d'appuyer la distribution de ces lignes directrices aux pêcheurs.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-33 (mars 2019)

Le Bureau prend note que Transports Canada (TC) a mis à jour son site Web pour fournir des modèles d'avis de stabilité et des lignes directrices sur la manière de les remplir. Le Bureau prend également note que TC a publié les *Lignes directrices en matière de stabilité et de sécurité adéquates pour les bâtiments de pêche* (TP 15393) et les *Lignes directrices relatives aux modifications importantes apportées aux bâtiments de pêche/ changements d'activité* (TP 15392), y compris un formulaire intitulé « Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications.

Le Bureau estime que ces mesures satisfont à l'intention de cette recommandation. Le Bureau craint toutefois que l'application volontaire de ces lignes directrices ne soit pas suffisante pour réduire le risque. Cette recommandation est liée aux recommandations M16-01, M16-02 et M16-03. Le BST continuera de surveiller la progression des travaux de Transports Canada relativement à ces recommandations.

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

Le présent dossier est **fermé**.