



Recommandation M16-02 du BST

Renseignements pertinents sur la stabilité à l'intention des équipages de petits bateaux de pêche qui ont déjà fait l'objet d'une évaluation de la stabilité

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports établisse normes applicables à tous les petits bateaux de pêche qui ont fait l'objet d'une évaluation de stabilité pour faire en sorte que leurs renseignements sur la stabilité soient pertinents et que l'équipage y ait facilement accès.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	M15P0286
Date à laquelle la recommandation a été émise	14 décembre 2016
Date de la dernière réponse	Décembre 2025
Date de la dernière évaluation	Mars 2026
Évaluation de la dernière réponse	Attention en partie satisfaisante
État du dossier	Actif

Résumé de l'événement

Le 5 septembre 2015, le chalutier *Caledonian* a chaviré à 20 milles marins à l'ouest du détroit Nootka (Colombie-Britannique), pendant une sortie de pêche au merlu avec 4 membres d'équipage à bord. Après le chavirement, le capitaine et l'officier de pont sont montés sur la coque retournée où ils sont restés plusieurs heures, puis ont abandonné le navire lorsque ce dernier a fini par couler; l'officier de pont a nagé vers le radeau de sauvetage dans lequel il a embarqué. Par la suite, la Garde côtière canadienne a secouru l'officier de pont et récupéré les corps du capitaine et des 2 autres membres de l'équipage.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M15P0286 le 14 décembre 2016.

Justification de la recommandation

Les équipages des bateaux de pêche doivent avoir accès à des renseignements adéquats sur la stabilité afin de pouvoir établir des limites d'exploitation sécuritaire. Il est possible que des modifications importantes soient entreprises à une ou plusieurs occasions pendant la durée de vie d'un bateau de pêche, sans oublier les nombreux changements de moindre ampleur qui s'accumulent au fil des ans et contribuent au changement de poids lège du navire. On ne tient pas nécessairement compte de ces changements lors du calcul de la stabilité du navire. La nécessité pour les équipages d'avoir facilement accès à des renseignements sur la stabilité à jour, compréhensibles et qui peuvent être adaptés aux opérations assurera que les activités quotidiennes sont menées en toute sécurité.

Pour que les renseignements sur la stabilité du bateau de pêche répondent aux besoins de l'équipage, il faut que :

- la stabilité du navire ait été évaluée conformément à une norme reconnue convenant à sa taille et à son exploitation;
- les renseignements issus de cette évaluation soient analysés ou interprétés pour fixer des limites d'exploitation sécuritaire (comme le tirant d'eau/franc-bord, les charges de cargaison maximales appropriées, l'enchaînement des opérations de chargement, de levage et d'arrimage de la cargaison et des engins, ainsi que la gestion de la consommation de carburant);
- les limites d'exploitation soient facilement mesurables et pertinentes pour les activités du navire;
- les renseignements soient présentés de manière et dans un format permettant à l'équipage de bien les comprendre et d'y accéder facilement pendant les activités à bord;
- les renseignements soient maintenus à jour, révisés et modifiés au besoin pour refléter les modifications apportées au navire ou à son exploitation. Par exemple, en cas de dépassement des limites de franc-bord ou de tirant d'eau du navire, il serait peut-être nécessaire de modifier les limites de chargement en conséquence ou de repérer la cause du changement de tirant d'eau (comme l'augmentation de poids lège du navire) et d'y remédier.

En 1976, le *Caledonian* avait fait l'objet d'une évaluation de stabilité et le livret correspondant avait été préparé; or, les renseignements contenus dans ce livret n'étaient plus à jour en raison des changements apportés aux pratiques d'exploitation et de l'augmentation de poids lège du navire au fil de ses 39 années de service. Ces facteurs ont considérablement réduit le franc-bord et la stabilité du navire, contribuant à son chavirement et au décès de 3 personnes.

En outre, le livret de stabilité du *Caledonian* ne contenait ni évaluation de l'effet du levage des sacs de poisson sur le pont au moyen du mât, ni directives ou renseignements suffisants pour permettre l'évaluation de conditions de charge différentes de celles du livret. Les renseignements de base fournis à cet effet n'étaient pas présentés dans un format convivial et n'avaient fait l'objet d'aucune interprétation pour les transposer en limites claires de sécurité d'exploitation.

On a jugé que les renseignements sur la stabilité mis à la disposition de l'équipage du *Caledonian* satisfaisaient aux exigences réglementaires applicables. Toutefois, si on les compare aux éléments constituant des renseignements sur la stabilité pertinents qui sont décrits plus haut, l'équipage n'a satisfait qu'à l'exigence d'évaluation de stabilité d'origine.

La question de la pertinence des renseignements sur la stabilité ne se limite pas aux grands bateaux de pêche. Elle concerne aussi les petits bateaux de pêche (jauge brute ne dépassant pas 150 et longueur ne dépassant pas 24,4 m). En 1990, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a relevé une lacune liée à la pertinence des renseignements sur la stabilité à l'occasion d'un événement mettant en cause le petit bateau de pêche *Le Bout De Ligne* et 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

Depuis, le BST a publié plus de 100 rapports d'enquête sur des accidents de bateaux de pêche de toute taille qui ont coûté la vie à 120 personnes. Ces rapports soulignent le problème de la stabilité, ainsi que la nécessité de procéder à des évaluations de stabilité et la pertinence des renseignements sur la stabilité fournis aux pêcheurs. Or, le Bureau estime toujours que la réponse à la recommandation M94-33 dénote une attention en partie satisfaisante.

Dans son rapport *Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada* (SII) publié en 2012, le BST a constaté qu'en général, les pêcheurs ne comprennent pas et n'utilisent pas les renseignements dans les livrets de stabilité, et qu'ils déterminent la stabilité d'un navire uniquement en fonction de leur expérience des mouvements de ce dernier dans diverses conditions d'exploitation. Au cours de la SII, des pêcheurs ont déclaré au BST ne pas comprendre comment un livret de stabilité pouvait améliorer la sécurité de leurs activités. Si le livret de stabilité ne présente pas dans un format pratique, clair et simple, les limites de franc-bord minimal, les limites de charge, l'enchaînement des opérations de chargement, les points identifiés d'envahissement par le haut et les conditions minimales et maximales de stabilité, on ne lui reconnaît aucune utilité.

En vertu du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*, on a soumis une partie de ces navires à une évaluation de stabilité obligatoire et produit les livrets de stabilité correspondants. Toutefois, le Règlement n'aborde pas la surveillance régulière du poids lège du navire et ne contient pas de normes ni de directives pour veiller à ce que des renseignements pertinents sur la stabilité propre au bateau soient fournis aux pêcheurs.

En juillet 2016, en réponse à la recommandation M94-33 du BST et à plusieurs autres recommandations liées à la stabilité des bateaux de pêche, TC a publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* un règlement visant à mettre en place le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* qui remplacera le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*. Toutefois, cette nouvelle réglementation n'aborde ni la surveillance régulière du poids lège du navire ni la diffusion de renseignements pertinents sur la stabilité pour les petits bateaux de pêche disposant de livrets de stabilité établis en vertu de l'ancienne réglementation.

Par conséquent, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports établisse des normes applicables à tous les petits bateaux de pêche qui ont fait l'objet d'une évaluation de stabilité pour faire en sorte que leurs renseignements sur la stabilité soient pertinents et que l'équipage y ait facilement accès.

Recommandation M16-02 du BST

Réponses et évaluations antérieures

Mars 2018 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) accepte la recommandation. Depuis le 13 juillet 2017, les petits bateaux de pêche devant faire l'objet d'une évaluation obligatoire en matière de stabilité (nouveaux bâtiments, bâtiments ayant fait l'objet de modifications considérables ou changement sur le plan des activités de pêche) doivent afficher à bord un avis de stabilité. Les bâtiments bénéficiant de droits acquis devront être dotés d'un avis de stabilité si la stabilité du bâtiment doit être réévaluée ultérieurement.

Afin de rappeler aux exploitants de bâtiments leurs responsabilités, de renforcer la sensibilisation et de favoriser la conformité, TC examinera et émettra de nouveau le BSN 01/2008. Ce bulletin sera mis à jour et soulignera l'importance de disposer de renseignements de stabilité exacts et de procédures opérationnelles précises. Il sera publié avant le début de la prochaine saison de pêche au printemps 2018.

À l'occasion de toute inspection réalisée conformément aux exigences du RSBP, un inspecteur peut examiner les renseignements sur la stabilité du bâtiment et demander aux RA de corriger toute situation de non-conformité. Par conséquent :

- Lorsqu'il fournit des instructions aux inspecteurs et experts dans le cadre de son programme de formation, TC portera une attention renouvelée à cet aspect de l'inspection d'un bâtiment.

- De plus, une directive Flagstatenet concernant l'examen de l'historique de modification des bâtiments de pêche (décrite dans la BSN 01/2008) sera transmise aux inspecteurs et experts dans le cadre de la procédure d'inspection et de contrôle des bâtiments de pêche de TC. La directive Flagstatenet sera expédiée avant le début de la prochaine saison de pêche au printemps 2018.

TC mettra à jour ses pages Web sur la sécurité des bâtiments de pêche afin d'expliquer comment se procurer les gabarits d'avis de stabilité. Des exemples d'avis de stabilité, y compris des directives sur la façon de remplir les gabarits, seront également fournis. Ces gabarits ont déjà été présentés aux intervenants de l'industrie des bateaux de pêche à l'occasion du Conseil consultatif maritime canadien national de TC. Une fois achevés, ils seront également fournis au BST.

Mars 2018 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Transports Canada (TC) indique être d'accord avec cette recommandation. Le BST se réjouit des mesures proposées par TC visant à fournir des modèles d'avis de stabilité et des lignes directrices sur la réalisation de ces derniers, à publier de nouveau la BSN 01/2008 et à réaffirmer l'importance des livrets de stabilité lors des inspections.

Une fois mises en œuvre, les mesures de TC devraient faire en sorte que les pêcheurs travaillant sur des petits bateaux de pêche aient accès à des renseignements sur la stabilité récents et constamment mis à jour, dans le but de refléter les changements apportés au bateau ou à ses activités d'exploitation, et que ces renseignements servent à informer l'équipage sur les limites d'exploitation sécuritaires (avis de stabilité), présentées de façon conviviale. Ces mesures permettraient de régler la lacune de sécurité qui a donné lieu à la recommandation. Le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

Janvier 2019 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec cette recommandation. TC continue de faire de la sensibilisation à propos de la stabilité, y compris les risques associés aux problèmes de stabilité et aux modifications des navires.

Pour rappeler leurs responsabilités aux exploitants de navires, pour les sensibiliser et pour favoriser la conformité, TC a révisé le Bulletin de la sécurité des navires (BSN) 01/2008 – « Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications ». On s'attend à ce que ce bulletin soit publié au cours de l'hiver 2019.

TC révisé actuellement son programme de formation des inspecteurs. Cela fait, lorsqu'il fournira des instructions aux inspecteurs et aux experts dans le cadre de son programme de formation, TC portera une attention renouvelée à cet aspect de l'inspection d'un bâtiment.

Une directive Flagstate.net sera transmise aux inspecteurs et aux experts au printemps 2019. Elle portera sur l'examen de l'historique de modification des bâtiments de pêche (décrit en détail dans le BSN 01/2008) dans le cadre de la procédure d'inspection et de contrôle des bâtiments de pêche de TC.

TC a mis à jour ses pages Web sur la sécurité des bateaux de pêche pour fournir de l'information sur la manière d'obtenir des modèles d'avis de stabilité, qui ont été élaborés dans un format facile à utiliser. Des exemples d'avis de stabilité, accompagnés de lignes directrices sur la manière de remplir les modèles, ont aussi été publiés sur la page <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/comment-obtenir-modeles-directives-avis-stabilite.html>.

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), rédigées en collaboration avec la Fédération des pêcheurs indépendants du Canada et en consultation avec le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), ont été publiées sur les pages Publications relatives à la Sécurité maritime et Sécurité des petits bateaux de pêche du site Web de TC le 25 octobre 2018.

À la réunion du CCMC de novembre 2018, des représentants du secteur ont accepté de soutenir la distribution de ces lignes directrices aux pêcheurs.

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

Le Bureau prend note que Transports Canada (TC) a mis à jour son site Web de manière à inclure des modèles d'avis de stabilité et des lignes directrices sur la manière de les remplir et à réaffirmer l'importance des livrets de stabilité lors des inspections.

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 d'historique des modifications des bateaux de pêche.

Après sa réponse de janvier 2019, TC a publié le Bulletin de la sécurité des navires *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche : Stabilité, modifications importantes et registre des modifications* (BSN 03/2019) pour remplacer le BSN 01/2008. TC révisé aussi son programme de formation des inspecteurs de navires en insistant sur les modifications et la stabilité conformément au BSN 03/2019.

Au printemps 2019, TC publiera à l'intention des inspecteurs et des experts des directives sur l'examen de l'historique de modification des bâtiments de pêche dans le cadre des procédures d'inspection et de contrôle des bâtiments de pêche, conformément au BSN 03/2019 révisé.

Bien que le Bureau voie d'un bon œil les mesures prises par TC, il juge préoccupant que l'utilisation des modèles d'avis de stabilité et du formulaire d'historique des modifications des bateaux de pêche demeure volontaire. Il est possible que l'utilisation volontaire de ces documents ne suffise pas à réduire le risque que les renseignements soient inadéquats et présentés de manière et dans un format que l'équipage ne pourra pas comprendre ou consulter facilement pendant les activités à bord. Le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-02 dénote une **intention satisfaisante**.

Janvier 2020 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec la recommandation. Selon l'article 3.12 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, le registre des modifications ayant une incidence sur la stabilité du bâtiment doit être tenu conformément aux modalités que fixe le ministre.

TC a publié le Bulletin de la sécurité des navires (BSN) 03/2019 intitulé *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche : Stabilité, modifications importantes et registre des modifications* en février 2019. Ce bulletin contenait, en pièce jointe, le formulaire prescrit pour consigner les modifications. Puisque le BSN indique que le formulaire sera examiné et que les modifications seront discutées avec le propriétaire lors d'une inspection, il a été déterminé qu'une directive Flagstatenet subséquente n'était plus nécessaire.

L'utilisation des modèles d'avis de stabilité de TC est volontaire, et la personne compétente ou le représentant autorisé peut choisir d'utiliser un autre modèle. Toutefois, aux termes des exigences réglementaires, la création d'un avis de stabilité est obligatoire pour tous les bâtiments faisant l'objet d'une évaluation de la stabilité. De plus, comme prescrit par le Règlement, l'avis de stabilité doit comprendre ce qui suit :

- les normes de stabilité qui ont été appliquées au bâtiment pour l'évaluation de la stabilité;
- une illustration graphique — accompagnée d'un descriptif ou d'une légende — des pratiques opérationnelles nécessaires pour que le bâtiment soit exploité selon les limites d'exploitation sécuritaire dans le manuel de stabilité ou le registre de stabilité du bâtiment;
- une mention indiquant si le bâtiment a été évalué pour des opérations en conditions d'embruns verglaçants.

Plus la mise en œuvre et la surveillance des nouvelles exigences relatives à la stabilité (p. ex. registre des modifications, évaluation de la stabilité, avis de stabilité) avancent, plus TC insiste sur la vérification de ces éléments durant l'inspection des bâtiments.

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

Le Bureau note que Transports Canada (TC) a publié le Bulletin de la sécurité des navires (BSN) 03/2019 intitulé *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche : Stabilité, modifications importantes et registre des modifications* en février 2019. Il mentionne aussi que l'évaluation de stabilité et l'avis de stabilité obligatoires s'appliquent exclusivement aux nouveaux bâtiments ou aux bâtiments ayant subi une modification importante ou un changement sur le plan des activités de pêche. Le Bureau ajoute que l'utilisation du formulaire et des modèles d'avis de stabilité est volontaire, mais que les avis de stabilité doivent obligatoirement fournir des renseignements sur la stabilité des bâtiments qui soient faciles à comprendre par l'exploitant.

Cependant, les données fournies par TC n'indiquent pas combien de petits bateaux de pêche ont déjà fait l'objet d'une évaluation de la stabilité. De plus, ces bâtiments ne font pas l'objet d'inspections périodiques par TC, et, par conséquent, il n'y a pas de garantie que les propriétaires et les exploitants de petits bateaux de pêche connaissent les exigences du BSN 03/2019. Le Bureau craint donc que dans certains cas, de petits bateaux de pêche aient fait l'objet d'une évaluation de la stabilité, mais que l'information sur la stabilité soit inadéquate et que l'équipage n'y ait pas facilement accès.

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

Février 2021 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec cette recommandation, mais n'est pas d'accord avec le commentaire de mars 2020 du Bureau de la sécurité des transports qui indique que cette recommandation pourrait ne pas être satisfaite parce que les petits bateaux de pêche ne font pas l'objet d'inspections périodiques. Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) du Ministère indique que la stabilité d'un bâtiment doit être conforme aux pratiques et aux normes recommandées. L'article 3.12 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* indique que le représentant autorisé d'un bâtiment de pêche doit veiller à ce que soit tenu un registre portant l'inscription de toute modification ou série de modifications qui a une incidence sur la stabilité du bâtiment et que le registre doit être établi selon la forme et la manière précisées par le ministre. Plus la mise en œuvre et la surveillance des nouvelles exigences relatives à la stabilité avancent, plus TC insiste sur la vérification des avis de stabilité, des registres des modifications et des évaluations de la stabilité durant l'inspection des bâtiments.

La réévaluation de mars 2020 du Bureau de la sécurité des transports a indiqué qu'il n'y a pas de garantie que tous les propriétaires et exploitants de petits bateaux de pêche connaissent les exigences du BSN 03/2019 (et donc du formulaire de pièce jointe pour consigner les modifications), étant donné que les petits bateaux de pêche ne font pas l'objet d'inspections périodiques. TC aimerait noter que les bulletins de la sécurité des navires sont facilement accessibles à partir de la page Web du Ministère et qu'ils peuvent être envoyés directement aux propriétaires de petits bateaux de pêche qui se sont inscrits au bulletin électronique. Afin d'utiliser au mieux les ressources et de se concentrer sur les secteurs à risque plus élevé,

l'inspection des bâtiments de pêche d'une jauge brute de moins de 15 est fondée sur les risques et le Ministère continue de concevoir des règlements axés sur les résultats et le rendement, le cas échéant, en vue de réduire au minimum le fardeau réglementaire imposé aux petites entreprises et aux Canadiens et Canadiennes. En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le fardeau de la conformité incombe aux représentants autorisés du bâtiment. Pour s'acquitter de cette obligation, les représentants autorisés doivent être au courant des règlements et des publications sur la sécurité.

Le Ministère examine actuellement ses exigences en matière d'inspection. La *Norme d'approbation des plans et d'inspection des bâtiments canadiens*, qui a été présentée à la réunion nationale de l'automne 2020 du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), sera publiée lorsque le *Règlement sur les certificats de sécurité des bâtiments* entrera en vigueur au printemps 2022. Les instructions vérifieront la présence de l'avis de stabilité lorsque cela est exigé par le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*. Des instructions seront également envoyées aux inspecteurs au sujet de la même vérification lors des inspections fondées sur les risques des bâtiments de pêche d'une jauge brute de moins de 15.

Mars 2021 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

La réponse de Transports Canada (TC) fait état de son désaccord avec la déclaration du BST selon laquelle la recommandation pourrait ne pas être satisfaite parce que les petits bateaux de pêche ne font pas l'objet d'inspections périodiques par TC. Dans sa réponse, le Ministère souligne qu'il incombe au représentant autorisé du bâtiment d'être au courant des règlements et des publications sur la sécurité, ce qui comprend la tenue d'un registre des modifications qui ont une incidence sur la stabilité du bâtiment. TC indique que ces règlements et publications sur la sécurité sont facilement accessibles à partir de la page Web du Ministère et qu'ils peuvent être envoyés directement aux propriétaires de petits bateaux de pêche qui se sont inscrits au bulletin électronique.

TC indique également qu'il insistera davantage sur la vérification des avis de stabilité, des registres des modifications et des évaluations de la stabilité durant l'inspection des bâtiments. Le Ministère examine actuellement ses exigences en matière d'inspection et élabore la *Norme d'approbation des plans et d'inspection des bâtiments canadiens*, qui sera publiée lorsque le *Règlement sur les certificats de sécurité des bâtiments* entrera en vigueur au printemps 2022.

Le Bureau fait remarquer que l'évaluation de la stabilité et l'avis de stabilité obligatoires s'appliquent exclusivement aux nouveaux bâtiments ou aux bâtiments ayant subi une modification importante ou un changement sur le plan des activités de pêche. L'obligation de préparer et de publier un avis de stabilité ne s'applique pas aux bâtiments qui ont fait l'objet d'évaluations de la stabilité, mais qui n'ont pas subi de modifications importantes.

Le Bureau estime que le format des avis de stabilité mis au point par TC améliorera la sécurité en facilitant la compréhension des renseignements sur la stabilité par les équipages de navires. Toutefois, le Bureau fait remarquer que même si les bulletins de la sécurité des navires et d'autres outils sont disponibles dans le site Web de TC, ils ne seront consultés que par les

pêcheurs qui sont au courant de la ressource. De plus, les bulletins de la sécurité des navires et d'autres outils en ligne demeureront inaccessibles aux propriétaires de bâtiments qui n'ont pas les ressources et les connaissances technologiques appropriées. Le Bureau demeure préoccupé par le fait que, sans une certaine vérification par TC, comme cela se produirait lors d'une inspection, il n'y a pas de garantie que tous les propriétaires de petits bateaux de pêche, les représentants autorisés et les exploitants connaissent les exigences. Enfin, TC n'a pas fourni suffisamment de données pour indiquer le nombre de petits bateaux de pêche qui ont fait l'objet d'une évaluation de la stabilité. Le Bureau demeure donc préoccupé par le fait qu'il y a de petits bateaux de pêche qui ont fait l'objet d'une évaluation de la stabilité, mais pour lesquels les renseignements sur la stabilité sont inadéquats et ne sont pas facilement accessibles à l'équipage.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-02 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Décembre 2021 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec cette recommandation et prend note du commentaire formulé dans la réévaluation de mars 2021 du Bureau de la sécurité des transports.

TC souhaiterait réitérer que les Bulletins de la sécurité des navires sont faciles d'accès à partir de sa page Web et qu'ils peuvent être envoyés directement aux propriétaires de bateaux de pêche inscrits au bulletin électronique. En ce qui concerne la surveillance des petits bateaux de pêche, le Ministère a déterminé que, pour utiliser au mieux les ressources et se concentrer sur les secteurs à risque plus élevé, l'inspection des bâtiments de pêche d'une jauge brute de moins de 15 est fondée sur les risques, et le Ministère continue de concevoir des règlements axés sur les résultats et le rendement, le cas échéant, en vue de réduire au minimum le fardeau réglementaire imposé aux petites entreprises et à la population canadienne. Aux termes de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le fardeau de la conformité incombe aux représentants autorisés du bâtiment. Pour s'acquitter de cette obligation, les représentants autorisés doivent être au courant des règlements et des publications sur la sécurité.

Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* de TC stipule que la stabilité d'un bâtiment doit être conforme aux pratiques et aux normes recommandées. L'article 3.12 de ce règlement énonce que le représentant autorisé d'un bâtiment de pêche doit veiller à ce que soit tenu un registre de toute modification ou série de modifications ayant une incidence sur la stabilité du bâtiment, et à ce que le registre soit établi selon la forme et la manière précisées par le ministre. Plus la mise en œuvre et la surveillance des nouvelles exigences relatives à la stabilité avancent, plus TC insiste sur la vérification des avis de stabilité, des registres des modifications et des évaluations de la stabilité durant l'inspection des bâtiments. Bien que l'évaluation de stabilité et l'avis de stabilité obligatoires s'appliquent exclusivement aux nouveaux bâtiments, le BSN 03/2019 suggère fortement que tous les propriétaires ou les capitaines de bâtiments de pêche commerciale se plient à ces nouvelles exigences.

TC a publié cet été la nouvelle norme TP15456 – Norme canadienne d’approbation et d’inspection des plans de bâtiment en même temps que le nouveau *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. Grâce à ces nouveaux instruments réglementaires, TC continuera de travailler à étoffer sa procédure d’inspection, notamment le processus qui consiste à vérifier, durant l’inspection, si les renseignements sur la stabilité du bâtiment et le registre des modifications sont accessibles.

Par ailleurs, en ce qui concerne la flotte de petits bateaux de pêche, TC a publié une application Web pour permettre à l’industrie de la pêche de participer au Programme de conformité des petits bâtiments destiné aux bâtiments de pêche (d’une jauge brute de 15 ou moins). Au cours de l’hiver, TC continuera de mener des activités de sensibilisation directement auprès des associations de l’industrie de la pêche et des exploitants de bateaux de pêche afin de les encourager à participer au programme. Le Programme est un outil tout en un facile à utiliser qui permet aux propriétaires et exploitants de petits bateaux de pêche de comprendre les exigences réglementaires tout en favorisant la culture de sécurité. Une fois le processus d’inscription terminé, les participants ont accès à un rapport de conformité détaillé, à une publication du Ministère (TP) présentant des lignes directrices et à une vignette orange. Pour de plus amples renseignements au sujet du Programme de conformité des petits bâtiments, rendez-vous au <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programme-conformite-petits-batiments>.

Mars 2022 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) réaffirme que les bulletins de la sécurité des navires sont accessibles sur son site Web, que les inspections des petits bâtiments sont fondées sur les risques et que l’accent est davantage mis sur la vérification des renseignements relatifs à la stabilité durant l’inspection des bâtiments. Le Ministère souligne également qu’une nouvelle application Web est accessible dans le cadre du Programme de conformité des petits bâtiments et que la norme TP15456 – Norme canadienne d’approbation et d’inspection des plans de bâtiment a été publiée.

Bien que le Bureau considère que le format des avis de stabilité élaboré par TC améliorera la sécurité en rendant les renseignements sur la stabilité plus faciles à comprendre pour les équipages, il fait remarquer que l’évaluation de la stabilité et l’avis de stabilité obligatoires s’appliquent exclusivement aux nouveaux bâtiments, aux bâtiments ayant subi une modification importante ou aux bâtiments dont les activités de pêche ont changé. L’obligation de préparer et d’afficher un avis de stabilité ne s’applique pas aux bâtiments qui ont fait l’objet d’évaluations de la stabilité, mais qui n’ont pas subi de modifications importantes.

De plus, le Bureau souhaiterait réitérer que même si les Bulletins de la sécurité des navires et d’autres outils sont disponibles dans le site Web de TC, ils ne seront consultés que par les pêcheurs qui sont au courant de l’existence de ces outils. De plus, ces outils demeureront inaccessibles aux propriétaires de bâtiments qui n’ont pas les ressources et les connaissances technologiques appropriées. Le Bureau demeure préoccupé par le fait que, sans une certaine vérification, il n’y a aucune garantie que tous les propriétaires de petits bateaux de pêche, les représentants autorisés et les exploitants connaissent et respectent les exigences. Il y a donc de

petits bateaux de pêche qui ont fait l'objet d'une évaluation de la stabilité, mais pour lesquels les renseignements sur la stabilité sont inadéquats et ne sont pas facilement accessibles à l'équipage.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-02 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Décembre 2022 : réponse de Transports Canada

Depuis la publication du dernier rapport, Transports Canada (TC) a entrepris plusieurs initiatives destinées à donner suite à la recommandation suivante du BST : « sans une certaine vérification, il n'y a aucune garantie que tous les propriétaires de petits bateaux de pêche, les représentants autorisés et les exploitants connaissent et respectent les exigences »¹.

Plusieurs initiatives sont en cours en partenariat avec le ministère des Pêches et des Océans (MPO).

- Une collaboration est en cours pour partager les renseignements de la base de données afin de s'assurer que tous les navires recevant des permis de pêche du MPO sont d'abord immatriculés auprès de TC, qui constitue le premier point d'accès pour s'assurer que les exigences en matière de sécurité des navires sont communiquées et appliquées.
- Une campagne ciblée est en cours pour promouvoir l'inscription au Programme de conformité des petits bâtiments destiné aux bâtiments de pêche (PCPB-P); des renseignements sur l'inscription figurent sur une carte postale destinée aux navires recevant des permis de pêche.
- Des intervenants externes sont mobilisés au sujet d'éventuelles modifications des politiques d'immatriculation des navires de la flotte côtière (de moins de 65 pieds de long) dans le Canada atlantique et au Québec. TC saisit l'occasion offerte par cette mobilisation afin de fournir aux titulaires de permis de pêche côtière du MPO des renseignements à jour sur leurs obligations en matière d'immatriculation, de construction et d'équipement des navires, en mettant l'accent sur les évaluations de la stabilité.

¹ Les réponses présentées sont celles des intervenants du BST dans le cadre de communications écrites et sont reproduites intégralement. Le BST corrige sans indiquer les erreurs typographiques et les problèmes d'accessibilité dans le contenu qu'il reproduit, mais utilise des crochets [] pour indiquer d'autres changements ou montrer qu'une partie de la réponse a été omise parce qu'elle n'était pas pertinente.

TC élabore actuellement un guide de sécurité pour les petits navires de pêche visant à promouvoir et à renforcer la culture de la sécurité dans l'industrie de la pêche. Le guide regroupera des renseignements clés sur la sécurité et la réglementation et fournira une orientation aux propriétaires de navires de pêche et aux pêcheurs sur leurs obligations réglementaires ainsi que sur les pratiques exemplaires.

Dans le cadre du régime de surveillance axé sur les risques de TC, la surveillance réglementaire pour 2022-2023 a été dirigée particulièrement sur les petits navires d'une jauge brute inférieure à 15. Des inspections continues et ciblées sont menées pour s'assurer que les navires de pêche sont correctement immatriculés et qu'ils respectent la réglementation en vertu de la LMMC 2001 [*Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*].

Mars 2023 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) souligne le travail de collaboration qu'il a entrepris avec le ministère des Pêches et des Océans (MPO), dont le partage des renseignements de la base de données sur les permis de pêche; une campagne ciblée pour promouvoir l'inscription au Programme de conformité des petits bâtiments destiné aux bâtiments de pêche; et la mobilisation des intervenants externes au sujet d'éventuelles modifications aux politiques actuelles d'immatriculation des navires dans la flotte côtière dans le Canada atlantique et au Québec. TC élabore par ailleurs un guide de sécurité des navires de pêche afin de fournir des renseignements sur la sécurité et la réglementation aux propriétaires de petits navires de pêche, en plus de procéder actuellement à des inspections ciblées sur les petits navires d'une jauge brute inférieure à 15.

Même si le Bureau estime que les initiatives en question sont utiles pour aider les pêcheurs commerciaux à comprendre les règlements applicables, ces dernières ne remédient pas directement à la lacune de sécurité qui sous-tend cette recommandation. Le Bureau a déjà conclu que le format des avis de stabilité mis au point par TC améliorera la sécurité en facilitant la compréhension des renseignements sur la stabilité par les équipages de navire. Toutefois, il note toujours que l'évaluation de stabilité et l'avis de stabilité obligatoires s'appliquent exclusivement aux nouveaux bâtiments ou aux bâtiments ayant subi une modification importante ou un changement sur le plan des activités de pêche. L'obligation de préparer et de publier un avis de stabilité ne s'applique pas aux bâtiments qui ont fait l'objet d'évaluations de la stabilité, mais qui n'ont pas subi de modifications importantes. Il reste donc un grand nombre de navires de pêche existants qui pourraient ne pas disposer de renseignements adéquats et facilement accessibles sur la stabilité pour leurs équipages, et l'on compte sur les propriétaires de ces navires pour fournir volontairement ces renseignements dans un format simple, clair et utilisable.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-02 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Décembre 2023 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) poursuit son travail sur plusieurs fronts pour donner suite à la recommandation 16-02 en collaboration avec le ministère des Pêches et des Océans. Ce travail comprend les éléments suivants :

- Une collaboration en cours pour partager des renseignements entre les ministères afin de s'assurer que tous les navires recevant des permis de pêche du MPO sont d'abord immatriculés auprès de TC, le but étant de communiquer les exigences de sécurité aux pêcheurs et de s'assurer qu'elles seront appliquées.
- Une campagne en cours pour promouvoir l'inscription au Programme de conformité des petits bâtiments destiné aux bâtiments de pêche (PCPB-P), avec des renseignements sur l'inscription figurant sur une carte postale destinée aux navires recevant des permis de pêche.
- La mobilisation des intervenants au sujet d'éventuelles modifications des politiques actuelles d'immatriculation des navires de la flotte côtière (de moins de 65 pieds de long) dans le Canada atlantique et au Québec. TC a saisi l'occasion offerte par cette mobilisation pour fournir aux titulaires de permis de pêche côtière du MPO des renseignements à jour sur leurs obligations en matière d'immatriculation, de construction et d'équipement des navires, en mettant l'accent sur les évaluations de la stabilité. Cette sensibilisation accrue aux exigences existantes en matière d'évaluation de la stabilité et de publication d'avis par les détenteurs de permis de pêche côtière du MPO, qui peuvent actuellement ne pas avoir immatriculé leurs navires auprès de TC, devrait conduire à une plus grande conformité parmi les exploitants. Le MPO élabore actuellement le rapport « Ce que nous avons entendu », qui sera mis à la disposition de TC et du public une fois achevé.

TC travaille également à l'élaboration d'un guide de sécurité pour les petits navires de pêche, visant à promouvoir et à renforcer la culture de la sécurité dans l'industrie de la pêche. Le guide regroupera des renseignements clés sur la sécurité et la réglementation et fournira une orientation aux propriétaires de navires de pêche et aux pêcheurs sur leurs obligations réglementaires ainsi que sur les pratiques exemplaires. Ce guide sera achevé d'ici la fin de 2024 ou le début de 2025.

TC a également renforcé sa posture de surveillance en utilisant une approche fondée sur les risques pour la surveillance réglementaire en 2022-2023, en mettant l'accent sur les petits navires d'une jauge brute de moins de 15. Des inspections continues et ciblées ont été menées pour s'assurer que les navires de pêche sont correctement immatriculés et qu'ils respectent la réglementation en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. De plus, les inspecteurs de la sécurité maritime ont reçu la consigne de vérifier particulièrement les procédures de sécurité prévues par le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* pendant les inspections réglementaires et de surveillance. Il s'agit entre autres (sans toutefois s'y limiter) de la vérification des procédures écrites décrivant les limites d'exploitation sécuritaires énoncées dans le livret de stabilité ou le registre de stabilité du navire.

Février 2024 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) souligne son travail de collaboration en cours avec le ministère des Pêches et des Océans (MPO), qui comprend le partage de renseignements de la base de données sur les permis de pêche; une campagne de promotion de l'inscription au Programme de conformité des petits bâtiments destiné aux bâtiments de pêche; et la mobilisation des intervenants externes au sujet d'éventuelles modifications aux politiques actuelles d'immatriculation des navires dans la flotte côtière dans le Canada atlantique et au Québec. TC poursuit également, en visant un achèvement d'ici la fin de 2024 ou le début de 2025, l'élaboration d'un guide de sécurité des navires de pêche qui fournira des renseignements sur la sécurité et la réglementation aux propriétaires de petits navires de pêche. TC continue de mener ses inspections ciblées des petits navires d'une jauge brute de moins de 15 où ses inspecteurs ont reçu récemment la consigne de vérifier la disponibilité des procédures écrites exigées par le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*.

Bien que le Bureau estime toujours que ces initiatives sont utiles pour aider les pêcheurs commerciaux à comprendre les règlements applicables, elles ne répondent pas directement à la lacune de sécurité qui sous-tend cette recommandation. Le Bureau a déjà conclu que le format des avis de stabilité mis au point par TC permettrait d'améliorer la sécurité en rendant les renseignements sur la stabilité plus faciles à comprendre par les équipages de navire. Toutefois, il note toujours que l'évaluation de stabilité et l'avis de stabilité obligatoires s'appliquent exclusivement aux nouveaux bâtiments ou aux bâtiments ayant subi une modification importante ou un changement sur le plan des activités de pêche. L'obligation de préparer et de publier un avis de stabilité ne s'applique pas aux bâtiments qui ont fait l'objet d'évaluations de la stabilité, mais qui n'ont pas subi de modifications importantes ou changé leurs activités de pêche. Il reste donc un grand nombre de navires de pêche existants qui pourraient ne pas disposer de renseignements adéquats et facilement accessibles sur la stabilité pour leurs équipages, et l'on compte sur les propriétaires de ces navires pour fournir volontairement ces renseignements dans un format simple, clair et pratique.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-02 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Décembre 2024 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) a poursuivi son travail sur plusieurs fronts pour donner suite à cette recommandation, tel qu'indiqué dans le rapport de l'an dernier.

En 2024, TC a effectué une campagne d'inspection concentrée (CIC) visant uniquement les navires de pêche. Cette CIC portait sur la stabilité, les procédures de sécurité, le matériel de sécurité et la maintenance, et visait à déterminer comment et où les propriétaires de navires obtiennent des mises à jour sur la sécurité et sur la réglementation. Les données sont en cours d'analyse, et un rapport est attendu avant le 31 mars 2025.

Les questions sur la stabilité ont été améliorées par rapport à ce qu'elles étaient lors de la CIC de l'année précédente afin que le ministère puisse avoir une meilleure compréhension des problèmes existants qui concernent la stabilité, particulièrement sur la conformité des propriétaires de navire aux exigences actuelles, et déterminer les mesures supplémentaires pouvant être prises pour combler les lacunes. Les résultats préliminaires sur la stabilité ont permis de déterminer que sur les 272 navires de pêche visés par la CIC, 96 navires sont tenus d'être soumis à une évaluation de la stabilité. Parmi ces navires, 61 d'entre eux (64 %) ont été soumis à cette évaluation et avaient le livret de stabilité à bord. Parmi les 61 navires ayant le livret/registre de stabilité à bord, la documentation reflétait le contexte d'exploitation actuel du navire pour 58 d'entre eux (96 %).

TC poursuivra l'analyse de ces résultats et dressera un plan d'action pour combler toute lacune existante concernant la compréhension des exigences par les propriétaires de navires, c'est-à-dire effectuer une évaluation de la stabilité lorsque c'est requis, s'assurer que la documentation reflète le contexte d'exploitation actuel du navire, afficher l'avis de stabilité et s'assurer que les membres d'équipage ont pris connaissance de son contenu.

Mars 2025 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Transports Canada (TC) continue de mener sa campagne d'inspection concentrée (CIC) visant les navires de pêche où ses inspecteurs ont reçu récemment la consigne de vérifier la disponibilité des procédures écrites exigées par le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*. Bien que ce soit encourageant qu'un grand nombre de livrets de stabilité reflètent le contexte d'exploitation de leur navire, on ne sait toujours pas si les pêcheurs prennent connaissance des autres facteurs de stabilité, comme les augmentations graduelles du poids d'un navire, les changements dans la distribution du poids en raison de nouvel équipement, les modifications au navire et les changements au type d'exploitation.

Bien que le Bureau estime toujours que ces initiatives soient utiles pour aider les pêcheurs commerciaux à comprendre les règlements applicables, elles ne répondent pas directement à la lacune de sécurité qui sous-tend cette recommandation. Le Bureau a déjà conclu que le gabarit des avis de stabilité mis au point par TC améliorera la sécurité en facilitant la compréhension des renseignements sur la stabilité par les équipages de navire. Toutefois, il note toujours que l'évaluation de stabilité et l'avis de stabilité obligatoires s'appliquent exclusivement aux nouveaux navires ou aux navires ayant subi une modification importante ou un changement sur le plan des activités de pêche. L'obligation de préparer et de publier un avis de stabilité ne s'applique pas aux navires qui ont fait l'objet d'évaluations de la stabilité, mais qui n'ont pas subi de modifications importantes ou changé leurs activités de pêche. Il reste donc un grand nombre de navires de pêche existants sans renseignements adéquats et facilement accessibles sur la stabilité pour leurs équipages, et l'on compte sur les propriétaires de ces navires pour fournir volontairement ces renseignements dans un format simple, clair et utilisable.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-02 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Réponse et évaluation les plus récentes

Décembre 2025 : réponse de Transports Canada

À l'heure actuelle, Transports Canada (TC) n'a pas l'intention de modifier le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) afin d'exiger que tous les petits bateaux de pêche fassent l'objet d'une évaluation de stabilité en dehors des exigences déjà prévues à la partie 0.1 du RSBP qui s'appliquent aux modifications importantes ou au changement dans le type d'exploitation. Comme il a été mentionné précédemment, TC continue d'améliorer les lignes directrices et l'information sur la stabilité disponibles pour les propriétaires de navires, les exploitants et les marins. Les exigences obligatoires d'évaluation de stabilité pour tous les bateaux de pêche existants qui ne tiennent pas compte des facteurs de risque propres à certains navires constitueraient un fardeau important pour l'industrie.

Transports Canada continuera d'accroître la sensibilisation aux enjeux de stabilité dans l'industrie et d'augmenter l'offre d'outils pour appuyer l'évaluation des risques propres à certains navires et souligne les progrès suivants à l'égard de cette recommandation :

- Transports Canada a récemment terminé son analyse et ses recommandations tirées de la campagne d'inspection concentrée de 2024 portant sur les navires de pêche et a présenté l'analyse et les recommandations finales au CCMC [Conseil consultatif maritime canadien] pendant le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche à l'automne 2025. En ce qui concerne la stabilité, Transports Canada élaborera et mettra en oeuvre un plan de communication pour aider les propriétaires de navires à comprendre les exigences réglementaires relatives à la stabilité (c.-à-d., obtenir une évaluation de stabilité lorsque nécessaire, veiller à ce qu'elle reflète le type d'exploitation actuel du navire, afficher l'avis de stabilité et s'assurer que tous les membres d'équipage en connaissent le contenu). Pour y arriver, il faut également trouver des moyens de communication plus efficaces autres que les traditionnels Bulletins de la sécurité des navires.
- Nouvel outil pour évaluer la nécessité d'une évaluation de stabilité après une modification : Transports Canada élabore un nouvel outil qui aidera les inspecteurs en sécurité maritime à mieux évaluer si un navire a besoin de faire l'objet d'une évaluation de stabilité après une modification. L'outil et la politique et les procédures connexes sont en voie d'être achevés et devraient être publiés et mis en oeuvre au début de 2026. Transports Canada estime que l'outil aidera à repérer plus de bateaux de pêche qui devraient faire l'objet d'une évaluation de stabilité, pour la première fois ou non, en cas de modification, de changement dans le type d'exploitation, etc. La politique, les procédures et l'outil seront également disponibles pour les intervenants, ce qui leur permettra de mieux comprendre les changements potentiels à la stabilité auxquels ils peuvent s'attendre après une modification, et ce, avant même que la modification soit apportée.
- Phase 2 du RSBP : publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* prévue en 2026. Pour les petits bateaux de pêche, le règlement exigera que le constructeur/fabricant confirme la stabilité du navire pour l'utilisation prévue *avant* le transfert du droit de propriété au représentant autorisé.

Mars 2026 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Transports Canada (TC) a réalisé une campagne d'inspection concentrée (CIC) portant sur les bateaux de pêche et a présenté son analyse et ses recommandations pendant la réunion du Conseil consultatif maritime canadien à l'automne 2025. Dans l'ensemble, les résultats de la CIC montrent qu'une évaluation de stabilité n'était pas du tout exigée pour environ deux tiers des petits bateaux de pêche et que la plupart des lacunes découlaient d'un manque de connaissance des exigences réglementaires de la part de capitaines et de membres d'équipage.

Bien que la phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* exige que le constructeur/fabricant confirme la stabilité de son navire, le Bureau observe encore que l'évaluation de stabilité et l'avis de stabilité obligatoires ne s'appliquent qu'aux nouveaux bateaux de pêche.

En ce qui concerne les bateaux de pêche auxquels une modification importante a été apportée ou les bateaux qui ont changé d'activités de pêche, le Bureau voit d'un bon œil que TC élabore un nouvel outil d'évaluation pour les inspecteurs en sécurité maritime qui devrait être mis en œuvre en 2026. Toutefois, les bateaux de pêche existants d'une jauge brute de 15 ou moins ne sont pas tenus de faire l'objet d'une évaluation de routine, si bien que la fréquence à laquelle les inspecteurs en sécurité maritime seront en mesure d'utiliser l'outil pour évaluer un grand groupe de navires n'est pas claire. La politique, les procédures et l'outil seront disponibles aux intervenants, mais le Bureau sait que d'autres renseignements qui ciblent les propriétaires de bateaux de pêche ne sont pas bien connus dans l'industrie. Le Bureau se réjouit donc que TC ait reconnu la nécessité de trouver d'autres moyens, autres que les Bulletins de la sécurité des navires, pour communiquer avec les propriétaires.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-02 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

État du dossier

Le BST continuera de surveiller les mesures proposées par TC.

Le présent dossier est **actif**.