



Recommandation M16-01 du BST

Renseignements pertinents sur la stabilité à l'intention des équipages de grands bâtiments de pêche neufs et existants

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports établisse des normes applicables à tous les grands bâtiments de pêche, neufs et existants, pour faire en sorte que les 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 2022
Date de la dernière évaluation	Mars 2023
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 flotte de bateaux de pêche battant pavillon canadien regroupe environ 145 bateaux dont la jauge brute est supérieure à 150, comme celle du *Caledonian*. Ces bateaux doivent se conformer au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* et doivent donc être soumis à des évaluations de la stabilité, et être munis de livrets de stabilité résultant de ces évaluations. Toutefois, cette réglementation 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 navire soient fournis à l'usage des pêcheurs.

Par conséquent, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports établisse des normes applicables à tous les grands bâtiments de pêche, neufs et existants, pour faire en sorte que les renseignements sur la stabilité soient pertinents et que l'équipage y ait facilement accès.

Recommandation M16-01 du BST

Réponses et évaluations antérieures

Mars 2018 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) accepte en principe la recommandation. Tous les grands bateaux de pêche nouveaux ou existants doivent tenir des renseignements adéquats sur la stabilité et mettre ces renseignements à jour lorsqu'ils changent. Selon les pratiques normalisées en matière de stabilité, il incombe au capitaine qui a reçu une formation sur les enjeux de stabilité de formuler une orientation à l'équipage. Compte tenu de la recommandation du BST, TC consultera l'industrie des grands bateaux de pêche à l'égard de la faisabilité d'exiger un avis de stabilité ou d'autres moyens permettant de mettre plus facilement les renseignements sur la stabilité à la disposition de l'équipage. Les consultations liées à la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, dans le cadre de laquelle sera mis en œuvre l'Accord du Cap de l'Organisation maritime internationale (OMI), constitueront une bonne occasion d'y procéder.

En ce qui a trait au bateau de pêche *Caledonian*, il existait un écart entre les renseignements sur la stabilité du bâtiment ainsi que son fonctionnement et sa configuration réels (augmentation du déplacement lège, modification de la configuration des citernes, des tambours et du chalut et diminution du franc-bord). Cela aurait pu être évité si les exigences stipulées par le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* (RIGBP) et la recommandation formulée dans le Bulletin de la sécurité des navires (BSN) 01/2008, Sécurité des bateaux de pêche : Historique des modifications, avaient été respectées par le représentant autorisé (RA) du bâtiment.

Par conséquent, 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 à nouveau au printemps 2018.

Afin de régler la question, on envisagera la possibilité d'inclure dans le RIGBP de nouvelles exigences et des changements potentiels à la présentation des renseignements sur la stabilité. Cela s'inscrira dans le cadre de l'approche graduelle des changements à la réglementation relative aux bateaux de pêche. La phase 1 est terminée. La phase 2 (sur les exigences relatives à la construction des petits bateaux de pêche) est en cours. La phase 3 (sur les exigences en matière de sécurité pour les grands bateaux de pêche) débutera lorsque la phase 2 aura été achevée et présentera l'Accord du Cap de 2012 de l'OMI. Dans ce contexte, TC tiendra compte de l'obligation d'émettre un avis de stabilité visant les grands bateaux de pêche.

À l'occasion de toute inspection réalisée conformément aux exigences du RIGBP, 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.

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

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec cette recommandation. Le BST note les mesures proposées par TC qui consistent à examiner la possibilité d'exiger l'établissement d'avis de stabilité, d'améliorer l'aspect et la convivialité des renseignements sur la stabilité, de publier de nouveau la BSN 01/2008, et de réaffirmer l'importance d'établir des livrets de stabilité lors des inspections.

Si toutes ces mesures mises de l'avant par TC font en sorte que les pêcheurs aient accès à des renseignements sur la stabilité à jour et constamment actualisés afin de refléter les changements apportés au bateau ou à ses activités d'exploitation, et que ces renseignements fournissent des limites d'exploitation sécuritaire de façon conviviale (avis de stabilité) à l'équipage, alors les questions de sécurité indiquées seront résolues.

Toutefois, comme les consultations entre TC et l'industrie des grands bateaux de pêche portant sur la faisabilité d'exiger l'élaboration d'un livret de stabilité ou la mise en œuvre d'un autre outil permettant de mettre plus rapidement les renseignements sur la stabilité à la disposition des équipages n'ont pas encore commencé, le Bureau estime donc que la réponse à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

Janvier 2019 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec cette recommandation. 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. Le risque diminuera donc à mesure que grandira le nombre de propriétaires de bateaux de pêche qui obtiendront des avis de stabilité pour leurs bateaux.

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.

Une directive Flagstatenet concernant le nouveau formulaire Registre des modifications affectant la stabilité d'un bâtiment de pêche (présenté dans la version révisée du BSN 01/2008) sera transmise aux inspecteurs et aux experts dans le cadre de la procédure d'inspection et de contrôle des bâtiments de pêche adoptée par TC.

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

De nouvelles exigences, ainsi que de possibles modifications des exigences relatives à la présentation des données sur la stabilité, seront étudiées dans le cadre des travaux de la phase 3 de modification du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* pour le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*.

TC a mis à jour ses pages Web sur la sécurité des bateaux de pêche pour fournir de l'information sur la manière de se procurer des modèles d'avis de stabilité, qui ont été préparés sous une forme 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>.

Mars 2019 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

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 des mesures proposées par TC, soit d'étudier la possibilité de rendre les avis de stabilité obligatoires, d'améliorer la présentation des données sur la stabilité et de

mettre encore plus l'accent sur les livrets de stabilité au cours des inspections à l'hiver 2019. Depuis qu'il a envoyé sa réponse, TC a publié le BSN 03/2019 en remplacement du BSN 01/2008.

Le Bureau juge toutefois préoccupant le fait que l'utilisation des modèles d'avis de stabilité et du formulaire Registre des modifications affectant la stabilité d'un bâtiment de pêche est volontaire. L'utilisation volontaire de ces formulaires pourrait ne pas être suffisante pour réduire le risque que les renseignements sur la stabilité soient inadéquats ou ne soient pas présentés d'une manière et dans un format permettant à l'équipage de bien les comprendre et d'y accéder facilement pendant les activités à bord.

Le début des consultations entre TC et les représentants du secteur des grands bateaux de pêche n'est pas prévu avant que la phase 2 des travaux sur le nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* soit terminée. Selon TC, les travaux de la phase 2 sont en cours, et leur prépublication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est prévue en juin 2020.

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

Janvier 2020 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) accepte la recommandation. Pour l'heure, le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* ne comprend aucune exigence relative aux avis de stabilité ou au Registre des modifications affectant la stabilité d'un bâtiment de pêche. Par conséquent, TC peut seulement recommander d'y recourir de façon volontaire. De nouvelles exigences et de possibles changements apportés aux exigences de présentation des renseignements sur la stabilité seront envisagés dans le cadre de la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* et des modifications au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* afin de régler cette question. La phase 3 commencera après l'achèvement de la phase 2, qui est prévu avant la fin de 2021.

Mars 2020 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Le Bureau remarque que Transports Canada (TC) a diffusé le Bulletin de la sécurité des navires (BSN) 03/2019, qui s'applique aux bâtiments de pêche qui ne dépassant pas 24,4 mètres de longueur et 150 tonnes de jauge brute et qui met en évidence les articles pertinents du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP). Toutefois, en raison du fait que les nouvelles exigences et les possibles changements aux exigences de présentation des renseignements sur la stabilité seront uniquement examinés au cours de la phase 3 du RSBP et dans le cadre des modifications apportées au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* (RIGBP), les obligations énumérées dans le BSN ne peuvent pas être appliquées en ce moment. TC peut seulement recommander que tous les grands bateaux de pêche soient visés par un avis de stabilité en vue d'assurer la sécurité du bâtiment et de son équipage.

Les consultations entre TC et l'industrie des grands bateaux de pêche ne devraient pas commencer avant la fin des travaux de la phase 2 relatifs au nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*. TC indique que les travaux de la phase 2 sont en cours et devraient faire l'objet d'une prépublication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2020. La phase 3 du RSBP et les modifications apportées au RIGBP commenceront après l'achèvement de la phase 2, qui est prévu avant la fin de 2021.

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

Février 2021 : réponse de Transports Canada

Transports Canada est d'accord avec cette recommandation. À l'heure actuelle, le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* (RIGBP) ne comprend aucune exigence relative aux avis de stabilité et aux registres des modifications. Par conséquent, le ministère peut seulement recommander d'y recourir de façon volontaire. De nouvelles exigences, ainsi que des possibles changements apportés aux exigences de présentation des renseignements sur la stabilité, seront envisagées au cours de la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* et dans le cadre des modifications apportées au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* afin de régler cette question. Les travaux sur la phase 3 commenceront après l'achèvement de la phase 2. La phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* devrait faire l'objet d'une prépublication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au début de 2022.

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

Le Bureau remarque que les nouvelles exigences et les possibles changements apportés aux exigences de présentation des renseignements sur la stabilité seront examinés au cours de la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) et dans le cadre des modifications au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* (RIGBP). La phase 3 du RSBP et les modifications du RIGBP commenceront après l'achèvement de la phase 2, qui devrait faire l'objet d'une prépublication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au début de 2022. Le Bureau est préoccupé par le fait que des progrès sur cette recommandation ne seront pas réalisés avant plusieurs années. Même si TC est d'accord avec la recommandation, les retards se poursuivent, y compris les retards répétés dans le calendrier de publication et l'absence d'une date cible pour l'achèvement de la phase 3 du RSBP. Les équipages de grands bâtiments de pêche ne disposent toujours pas de renseignements sur la stabilité compréhensibles, accessibles et à jour, qui peuvent être adaptés aux opérations et qui aideront à assurer que les activités quotidiennes sont menées en toute sécurité.

À titre de mesure provisoire, le Bureau reconnaît que TC a diffusé le Bulletin de la sécurité des navires (BSN) 03/2019, qui met en évidence les exigences du RSBP pour que les petits bateaux de pêche préparent et affichent des avis de stabilité, et recommande l'adoption volontaire par tous les bâtiments de pêche, peu importe la longueur ou le tonnage. Toutefois, comme les nouvelles exigences et les possibles changements apportés aux exigences relatives à la présentation des renseignements sur la stabilité seront uniquement examinés au cours de la phase 3 du RSBP et dans le cadre des modifications du RIGBP, les obligations énumérées dans le BSN ne peuvent pas être appliquées en ce moment.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-01 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Décembre 2021 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) accepte la recommandation. À l'heure actuelle, le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* ne comprend aucune exigence relative aux avis de stabilité et au Registre des modifications. Par conséquent, TC peut seulement recommander d'y recourir de façon volontaire. De nouvelles exigences visant les grands bateaux de pêche et de possibles changements apportés aux exigences de présentation sur la stabilité seront envisagés dans le cadre de la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* et des modifications au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* afin de régler cette question. Les travaux de la phase 3 commenceront après l'achèvement de la phase 2. La phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* devrait faire l'objet d'une prépublication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à la fin de 2022 ou au début de 2023, et d'une publication dans la *Gazette du Canada* à la fin de 2023.

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

Le Bureau remarque que les nouvelles exigences et les possibles changements aux exigences de présentation sur la stabilité seront envisagés dans le cadre de la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* et des modifications au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*. Transports Canada (TC) indique que les travaux de la phase 3 commenceront après l'achèvement de la phase 2, dont la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* est maintenant prévue à la fin de 2023.

Le Bureau remarque également que, même si les dispositions obligatoires pour faire en sorte que les renseignements sur la stabilité soient pertinents et faciles d'accès seront examinées dans le cadre de la phase 3 de l'élaboration du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, TC a encouragé tous les exploitants de bateaux de pêche, quelle qu'en soit la taille, à adopter les exigences figurant dans le Bulletin de la sécurité des navires 03/2019. Toutefois, on ignore si le fait d'encourager l'adoption volontaire de ces exigences permettra d'atténuer la lacune de sécurité sous-jacente.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-01 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Réponse et évaluation les plus récentes

Décembre 2022 : réponse de Transports Canada

Comme cela est indiqué, la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP), ciblant environ 125 grands navires de pêche immatriculés (plus de 24,4 m ou d'une jauge brute supérieure à 150), commencera une fois que la phase 2, ciblant environ 20 000 petits navires de pêche immatriculés sera achevée. La phase 3 introduira un nouveau cadre réglementaire visant les grands navires de pêche qui s'alignera, dans la mesure du possible, sur l'Accord du Cap, y compris des mentions expresses de la stabilité tel qu'il est décrit dans la partie B, chapitre 2, section 2.1 du *Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008* (Recueil IS 2008), adopté par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) par le truchement de la résolution MSC.267(85) et le code de pratique concernant l'exactitude des renseignements relatifs à la stabilité des navires de pêche, adopté par l'OMI par le truchement de la résolution MSC.267(85)¹.

Transports Canada (TC) fait remarquer que des dispositions relatives à l'inspection des navires de pêche sont incluses dans la version révisée de la *Norme d'approbation des plans et d'inspection des bâtiments canadiens* (TP 15456) publiée en octobre 2022. Ces dispositions visent à vérifier si les navires nécessitant une évaluation de la stabilité ont à bord une copie du livret de stabilité, affichent l'avis de stabilité dans un endroit bien en vue et satisfont aux exigences de la partie 0.1 du RSBP, section 3, articles 3.51 et 3.52.

TC continue d'encourager la conformité volontaire avec le Bulletin de la sécurité des navires 03/2019 par ses liens et ses partenariats continus avec l'industrie, le ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière canadienne.

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

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) indique que les travaux de la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) commenceront après l'achèvement de la phase 2, dont la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* est toujours prévue à l'automne 2023. La phase 3, qui visera les grands navires de pêche, sera alignée sur l'Accord du Cap et le *Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008* (Recueil IS 2008). TC souligne également qu'il a publié en octobre 2022 la *Norme d'approbation des plans et d'inspection des bâtiments canadiens* – TP 15456. Le Ministère indique par ailleurs qu'il continue d'encourager les propriétaires de navires à se conformer au Bulletin de la sécurité des navires (BSN) 03/2019.

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 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.

Le Bureau indique qu'à la phase 3 du RSBP, les exigences relatives aux avis de stabilité sur les grands navires de pêche seront étudiées. Toutefois, le calendrier de publication de la phase 2 du RSBP a été retardé et il n'y a toujours pas de date cible de l'achèvement de la phase 3. En outre, même si TC a mis en œuvre une orientation à l'intention des inspecteurs dans la norme TP 15456, il n'étend pas les exigences qui permettraient d'atténuer la lacune de sécurité sous-jacente. Le Bureau est encouragé par le fait que TC continue à promouvoir l'adoption volontaire de renseignements adéquats et facilement disponibles sur la stabilité par l'intermédiaire du BSN 03/2019; or, le taux de conformité volontaire avec ces exigences est inconnu.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation M16-01 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

État du dossier

Le BST continuera de surveiller les progrès réalisés par Transports Canada.

Le présent dossier est **actif**.