



Réévaluation de la réponse à la recommandation M94-06 du BST

Détecteurs de niveau d'eau

Contexte

Le 16 décembre 1990, en retournant par gros temps de lieux de pêche dans le golfe du Saint-Laurent, le *Nadine*, navire de pêche de 37 mètres, a gîté sur bâbord et coulé par l'arrière. Seulement deux des 10 membres d'équipage ont survécu.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M90L3034 le 16 mai 1994.

Recommandation M94-06 du BST (mai 1994)

Considérant que tout retard dans le dépistage d'une voie d'eau et l'assèchement d'un comportement peut compromettre la navigabilité d'un navire, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports exige l'installation de détecteurs de niveau d'eau dans tous les compartiments situés sous la flottaison des grands bateaux de pêche.

Recommandation M94-06 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (août 1994)

Le ministre des Transports accepte la recommandation. Aux termes du Rapport de la Sécurité des navires sur l'examen de la réglementation, le Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche doit être modifié pour tenir compte des dispositions de la Convention de Torremolinos. Les dispositions du règlement concernant le système d'assèchement des cales devront prévoir l'installation de détecteurs de niveau d'eau dans tous les compartiments situés sous la flottaison. Une ébauche des modifications proposées au règlement figurera à un ordre du jour prochain pour fin de discussion lors d'une réunion du Conseil consultatif maritime canadien.

Évaluation par le BST de la réponse à la recommandation M94-06 (janvier 1995)

Dans le cadre de son processus d'examen du Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche, Transports Canada exigera que des détecteurs de niveau d'eau soient disposés dans tous les compartiments sous la ligne de flottaison. Les modifications proposées à la réglementation seront présentées pour discussion à une réunion du Conseil consultatif maritime de la Garde côtière canadienne. Le processus de modification de la réglementation prévoit plusieurs étapes

de longues discussions avec la Garde côtière canadienne. Transports Canada est d'accord avec la recommandation et a indiqué les mesures prévues pour pallier la lacune, mais des dispositifs inadéquats d'avertissement de niveau élevé de l'eau persisteront à court terme.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (août 2001)

Transports Canada s'inquiète de ce que tout progrès susceptible d'être réalisé en exigeant la pose de détecteurs de niveau d'eau dans tous les compartiments sous la ligne de flottaison pourrait être annulé par les problèmes pratiques entourant la protection physique des transducteurs des détecteurs de niveau d'eau et le risque qui en découle d'obtenir des fausses alertes. Transports Canada a publié le 17 avril 2000 un Bulletin de la sécurité des navires (BSN 04 2000, Détection de l'invasion sur les bateaux de pêche) consacré à ce problème; il entend surveiller la conformité aux indications du bulletin lors des inspections, de façon à déterminer s'il est nécessaire de réévaluer la question.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M94-06 (décembre 2005)

Transports Canada a publié le BSN 04/2000 dans lequel il recommande vivement que des détecteurs de niveau d'eau soient disposés dans tous les compartiments secs. Le ministère a l'intention de surveiller la conformité au bulletin lors des inspections, afin de déterminer s'il est nécessaire de réévaluer la question et de prévoir un instrument réglementaire pour l'avenir. Transports Canada s'inquiète de la durabilité et de la fiabilité des détecteurs de niveau d'eau. L'Organisation maritime internationale (OMI) élabore actuellement des normes de rendement pour les détecteurs des vraquiers. Transports Canada examinera ces normes avant d'entreprendre toute mesure réglementaire visant les petits bateaux de pêche.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (novembre 2006)

La mise à jour de Transports Canada datée de novembre indiquait que l'Organisation maritime internationale élabore actuellement des normes de rendement pour les détecteurs de niveau d'eau des vraquiers. Dans le cadre de l'élaboration du nouveau Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche dans la phase 2 de la réforme de la réglementation, Transports Canada examinera ces normes et étudiera l'élaboration d'une exigence réglementaire sur cette question.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M94-06 (novembre 2006)

Il n'y a aucun changement de fond face à la lacune de sécurité depuis la dernière réévaluation. Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (juin 2008)

La mise à jour de Transports Canada datée de juin 2008 indiquait que dans le cadre de l'initiative de réforme de la réglementation, il entend incorporer le Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche au nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, et il examinera ces normes et étudiera l'élaboration d'une exigence réglementaire sur cette question. On prévoit que la prépublication des modifications au Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche dans la partie I de la Gazette du Canada se fera à l'été 2011.

Réévaluation par le BST de la réponse à M94-06 (septembre 2008)

Il est prévu que le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche sera publié dans la partie I de la Gazette du Canada à l'hiver ou au printemps 2009-2010 et remplacera le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche. À ce moment, le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche contiendra des exigences visant les bateaux de pêche faisant moins de 24 mètres de longueur. La prochaine étape consistera à intégrer les exigences à l'égard des bateaux de pêche de plus de 24 mètres de longueur. Il n'y a aucun changement de fond face à la lacune de sécurité depuis la dernière réévaluation.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (mars 2010)

La mise à jour de Transports Canada datée de mars 2010 indiquait que dans le cadre du projet de réforme de la réglementation, le ministère entend incorporer le Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche au nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé. À ce moment, le ministère examinera cette norme et envisagera l'élaboration d'une exigence réglementaire qui réglerait le problème. Aucune date de publication n'est actuellement prévue pour ces modifications au nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M94-06 (juillet 2010)

Dix événements dans lesquels de grands bateaux de pêche canadiens ont embarqué de l'eau ont été signalés au BST depuis 2000. Aucun des bateaux n'a sombré. Au moins un des bateaux était doté d'une alarme de niveau d'eau élevé, mais il n'y a aucune information indiquant que les autres bateaux étaient aussi dotés d'une telle alarme. Par ailleurs, il y a environ 157 grands bateaux de pêche figurant actuellement au registre canadien.

Vu les mesures proposées et puisque le risque est considéré comme faible, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (décembre 2014)

Transports Canada (TC) abordera la question de l'installation des détecteurs de niveau d'eau pour les grands bateaux de pêche (plus de 24 mètres) lors de la révision du *Règlement sur*

l'inspection des grands bateaux de pêche. TC envisage d'incorporer l'Accord du Cap de 2012 à son cadre réglementaire pour la flotte de navires du Canada. Cela inclura l'établissement d'exigences pour les grands bateaux de pêche, avec les modifications canadiennes s'il y a lieu, pour faire suite à la recommandation M92-05. Veuillez noter que la publication de ces amendements n'est pas prévue pour le moment.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (décembre 2015)

Transports Canada a fait savoir qu'il n'y avait aucune modification à signaler en 2015.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M94-06 (mars 2016)

TC a indiqué qu'il y avait 164 grands bateaux de pêche immatriculés au Canada le 4 février 2016. On ignore dans quelles proportions ces navires sont dotés d'alarmes de cale. Bien qu'aucun règlement n'exige l'installation de détecteurs de niveau d'eau, l'Accord du Cap de 2012 qui met à jour et modifie plusieurs clauses de la convention Torremolinos touchant les navires de pêche de plus de 24 mètres mentionne explicitement l'exigence d'alarmes de haut niveau d'eau.

On estime que le risque qu'un grand navire coule en raison de l'absence d'indicateur de haut niveau d'eau est faible. Étant donné que TC envisage d'incorporer l'Accord du Cap au nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche proposé et de vérifier le respect du Bulletin de la sécurité des navires 4/2000, *Détection de l'invasion sur les bateaux de pêche*, publié le 7 juillet 2013, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (décembre 2016)

Transports Canada poursuit son analyse sur l'incorporation de l'Accord du Cap de 2012, modifications canadiennes pertinentes comprises, à son cadre réglementaire sur les grands bâtiments de pêche.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (mars 2017)

TC a indiqué qu'il poursuit son analyse sur l'incorporation de l'Accord du Cap de 2012 à son cadre réglementaire. Cette analyse est en cours depuis plus de 2 ans et Transports Canada n'a fourni aucune échéance cible pour son achèvement.

Aucun événement dans lequel un grand bateau de pêche a embarqué de l'eau n'a été signalé récemment, mais il est possible que les équipages ne soient pas conscients de cette situation puisque les bâtiments ne sont pas dotés d'une alarme de niveau d'eau élevé. Toutefois, il demeure que tout retard dans la détection d'un envahissement par les eaux et dans l'évacuation de l'eau dans n'importe quel compartiment peut nuire à la navigabilité d'un bâtiment et à la sécurité de son équipage.

On reconnaît partout au pays que les pertes de vie à bord de bateaux de pêche sont très nombreuses. La première phase du nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, qui s'applique uniquement aux petits bateaux de pêche d'au plus 24,4 m, a été publiée. Ce règlement va réduire certains des risques liés aux lacunes de sécurité en suspens dans le secteur de la pêche, mais des lacunes d'importance subsistent, comme celle qui est soulevée dans la présente recommandation. Les phases ultérieures du règlement sur les bateaux de pêche pourraient régler ce problème qui persiste à bord des bateaux de pêche de plus de 24,4 m, mais les travaux ont peu progressé même si cette recommandation a été émise en 1994. Le Bureau est préoccupé par les retards importants dans les travaux visant à corriger cette lacune de sécurité. Ces longs délais ont incité le BST à ajouter un enjeu à sa Liste de surveillance des enjeux qui font courir les plus grands risques, pour demander à TC et au gouvernement du Canada d'améliorer et d'accélérer le processus de réponse aux recommandations du BST.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (décembre 2017)

TC, comme le BST, estime que le risque est faible puisqu'aucun événement n'a été signalé récemment dans lequel un grand bateau de pêche a embarqué de l'eau sans que l'équipage n'en soit conscient en raison de l'absence d'une alarme de niveau d'eau élevé.

TC se concentre sur la phase 2 du RSBP (exigences en matière de construction des petits bâtiments de pêche). TC poursuit son analyse en vue de la phase 3 du RSBP, qui incorporera l'Accord du Cap de 2012, modifications canadiennes pertinentes comprises, au cadre réglementaire sur les grands bâtiments de pêche.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (March 2018)

Les travaux de la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* (RSBP), qui porte sur le cadre réglementaire pour les grands bâtiments de pêche, commencent à peine. Par conséquent, des lacunes subsisteront jusqu'à ce que le risque soulevé dans cette recommandation ait été atténué.

Bien qu'aucun événement n'ait été signalé récemment dans lequel un grand bateau de pêche a embarqué de l'eau sans que l'équipage n'en soit conscient en raison de l'absence d'une alarme de niveau d'eau élevé, le risque demeure. Tout retard dans la détection d'un envahissement par les eaux et dans l'évacuation de l'eau dans n'importe quel compartiment peut nuire à la navigabilité d'un bâtiment et à la sécurité de son équipage.

En Colombie-Britannique, WorkSafeBC exige que tous les bateaux de pêche, sans égard à leur taille et à leur voyage, soient équipés d'un détecteur dans la salle des machines et le tunnel d'arbre ou la cambuse qui déclenche une alarme en cas d'envahissement par les eaux ou de niveau d'eau élevé.

Le Bureau est préoccupé par les retards importants dans les travaux visant à corriger cette lacune de sécurité. Ces longs délais ont incité le BST à ajouter un élément à sa Liste de surveillance des enjeux qui font courir les plus grands risques, pour demander à TC et au gouvernement du Canada d'améliorer et d'accélérer le processus de réponse aux recommandations du BST.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (janvier 2019)

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec cette recommandation. Des détecteurs de niveau d'eau dans certains compartiments pourraient améliorer les exigences de sécurité en vigueur; toutefois, il est difficile d'appliquer cette exigence à tous les bateaux de pêche, car certains compartiments sont conçus pour contenir de l'eau.

TC s'emploie à modifier le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) de façon progressive afin de faciliter le processus de mise en œuvre. Le ministère pense rédiger une exigence réglementaire pour donner suite à cette recommandation durant les phases 2 et 3.

Les travaux de TC sur la phase 2 sont en cours. Cette phase porte sur les exigences de construction des petits bateaux de pêche. Sa prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue en juin 2020. Les intervenants ont été consultés lors de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) à l'automne 2018.

L'analyse de la phase 3 du RSBP se poursuit. Nous visons l'achever en 2021. Cette phase abrogera le Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche et modifiera le Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche en incorporant l'Accord du Cap de 2012 dans le cadre réglementaire pour les grands bateaux de pêche, incluant les modifications canadiennes, s'il y a lieu.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (février 2019)

Transports Canada (TC) a indiqué que cette recommandation pourrait être abordée dans le cadre de la phase 2 ou de la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP). Le Bureau s'inquiète du fait que TC ne se soit pas encore clairement engagé à atténuer ce risque, et que l'achèvement des phases 2 et 3 du RSBP ne soit pas prévu avant 2020 et 2021 respectivement. Ainsi, le risque associé à cette recommandation perdurera. Le Bureau est préoccupé par les retards importants de TC dans les travaux visant à mettre en œuvre cette recommandation, puisqu'elle a été émise en 1994.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (janvier 2020)

Transports Canada (TC) est d'accord avec la recommandation. Les modifications au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* (RIGBP) actuel proposées par le Ministère nécessiteraient l'installation de détecteurs de niveau d'eau dans tous les compartiments situés sous la ligne de flottaison des grands bateaux de pêche. Lors de la réunion du Conseil consultatif maritime canadien tenue à l'automne 2019, l'industrie a été consultée au sujet des modifications proposées au RIGBP. TC prévoit d'inclure ces modifications à l'ensemble des modifications réglementaires de SSM, lesquelles devraient être publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 2020.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (mars 2020)

En janvier 2019, Transports Canada (TC) a indiqué que cette recommandation serait abordée dans le cadre de la phase 3 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, lorsque le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* (RIGBP) sera abrogé. Pour le moment, TC propose d'ajouter au RIGBP actuel une exigence selon laquelle des détecteurs de niveau d'eau doivent être installés dans tous les compartiments situés sous la ligne de flottaison des grands bateaux de pêche. Cette modification devrait être publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 2020. Une fois mise en œuvre, elle atténuera le risque découlant de cette lacune de sécurité.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (février 2021)

Transports Canada est d'accord avec cette recommandation. En 2020, le ministère a mis l'accent sur la rédaction de modifications au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* pour exiger l'installation de détecteurs de niveau d'eau dans tous les compartiments étanches qui ne sont pas destinés au transport de liquides et qui sont situés sous la ligne de flottaison des grands bateaux de pêche. Ces modifications seront publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2021, et une période de commentaires de 60 jours sera accordée. Une fois le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* modifié, la lacune en matière de sécurité associée à cette recommandation sera réduite.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (mars 2021)

Le Bureau souligne que le nouveau *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*, qui devrait être publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2021, exigera que les grands bateaux de pêche soient dotés de détecteurs de niveau d'eau dans tous les compartiments étanches situés sous la ligne de flottaison qui ne sont pas destinés à transporter des liquides. Une fois mise en œuvre, cette modification réduira le risque découlant de cette lacune en matière de sécurité.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation M94-06 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (décembre 2021)

Transports Canada est d'accord avec cette recommandation. En 2020, le ministère a mis l'accent sur la rédaction de modifications au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* pour exiger l'installation de détecteurs de niveau d'eau dans tous les compartiments étanches qui ne sont pas destinés au transport de liquides et qui sont situés sous la ligne de flottaison des grands bateaux de pêche. Ces modifications ont été publiées préalablement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2021 (le 22 mai 2021) avec une période de commentaires de 60 jours. Un seul commentaire a été reçu lors la période et il n'exigeait pas que des changements soient apportés au règlement. De plus, un changement mineur après la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* était nécessaire en raison de la publication du nouveau *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment* dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en juin 2021. La publication finale de cette modification dans la Partie II de la *Gazette du Canada* devrait avoir lieu au début de 2022.

Une fois le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* modifié, la lacune de sécurité associée à cette recommandation sera atténuée.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-06 (mars 2022)

Le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*, publié le 2 mars 2022, exige maintenant l'installation de détecteurs de niveau d'eau dans tous les compartiments étanches qui ne sont pas destinés au transport de liquides et qui sont situés sous la ligne de flottaison des grands bateaux de pêche. Les changements contenus dans ce nouveau règlement devraient atténuer le risque associé à cette lacune de sécurité.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M94-06 dénote une **attention entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier est **fermé**.