



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M01-03

PRÉPARATIFS D'URGENCE ET POSSIBILITÉS DE SURVIE

Introduction

Le 16 juin 2000, pendant qu'il rentrait à Tobermory (Ontario) en provenance de l'île Flowerpot, dans la baie Georgienne (Ontario), le petit navire à passagers *True North II* a été balayé par une série de vagues qui ont enfoncé la porte avant de la superstructure, envahi le pont principal et pénétré dans la coque par les hauts. Le navire a coulé rapidement. Des 20 personnes qui étaient à bord, 18 ont dérivé jusqu'au rivage, portées par 2 engins flottants. Deux écoliers de septième année ont péri noyés.

Le Bureau a cerné des lacunes de sécurité concernant le régime d'inspection des navires, l'absence d'exposé sur la sécurité avant l'appareillage, l'inaccessibilité de l'équipement de sauvetage, l'absence de dispositif de dégagement libre des radeaux de sauvetage et l'absence de moyens immédiats de donner l'alerte en cas d'urgence.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M00C0033 le 11 mai 2001.

Recommandation M01-03 du Bureau (le 11 mai 2001)

Malgré les lacunes de sécurité signalées précédemment en ce qui concerne l'état de préparation à l'urgence et les possibilités de survie, les recommandations formulées par le Bureau et les mesures prises par Transports Canada, les enquêtes du Bureau démontrent que ces problèmes restent présents. Par conséquent, le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports oblige les petits navires à passagers à faire des exposés sur la sécurité avant l'appareillage et oblige ces navires à être équipés d'un radeau de sauvetage pouvant être déployé rapidement et facilement, d'équipement de sauvetage rapidement et facilement accessible et de moyens permettant de signaler immédiatement une situation d'urgence.

M01-03

Réponse à M01-03 (le 29 juillet 2001)

Le ministre accepte la recommandation.

EXPOSÉS SUR LA SÉCURITÉ AVANT L'APPAREILLAGE

Le 17 mai 2001, le règlement modifiant le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* est entré en vigueur et permet aux bâtiments à passagers d'une longueur inférieure à 25 m de présenter des exposés sur la sécurité avant l'appareillage au lieu d'afficher un plan relatif à l'équipement de sauvetage. D'autres modifications qui sont en voie d'être adoptées exigeront que soient présentés, à bord de tous les bâtiments à passagers canadiens, avant l'appareillage, des exposés sur la sécurité selon une formule approuvée par Transports Canada. On prévoit que ces modifications entreront en vigueur d'ici janvier 2002.

LES BÂTIMENTS DOIVENT ÊTRE ÉQUIPÉS D'UN RADEAU DE SAUVETAGE GONFLABLE

On prépare actuellement des modifications qui seront apportées au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* en vue d'exiger à bord de tous les bâtiments d'une longueur inférieure à 25 m la présence de radeaux de sauvetage munis d'un dispositif à dégagement hydrostatique au cas où un bâtiment coulerait. On prévoit que ces modifications entreront en vigueur d'ici 2002. À titre de mesure provisoire, Transports Canada a diffusé, le 25 avril 2001, un Bulletin de la sécurité des navires, 03/2001, dans lequel on recommande que les radeaux de sauvetage de tous les bâtiments soient munis d'un dispositif de dégagement hydrostatique. On trouvera ci-joint un exemplaire du bulletin.

ACCESSIBILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE

Transports Canada proposera de modifier le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* afin d'exiger expressément que l'équipement de sauvetage soit entreposé à un endroit facile d'accès. Dans l'intervalle, un Bulletin de la sécurité des navires sera diffusé en août 2001 dans le but de sensibiliser toutes les personnes concernées et de souligner l'importance de ranger l'équipement de sauvetage à un endroit permettant un accès rapide. Un exemplaire du bulletin sera expédié au BST dès qu'il sera terminé.

COMMUNICATIONS RADIO D'URGENCE

Les exigences relatives aux communications radio des bâtiments commerciaux, notamment les dispositifs d'alerte de détresse, ont été examinées au cours de l'élaboration récente de la nouvelle version du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*. Compte tenu de ce qui précède, Transports Canada poursuivra son examen l'an prochain et déterminera alors si les petits bâtiments à passagers devraient être tenus de posséder des systèmes d'alerte de détresse plus efficaces. L'examen consistera en un processus rigoureux d'évaluation du risque et comportera la consultation des intervenants, une évaluation du risque, une analyse de rentabilité et la sélection de stratégies répondant aux besoins en matière de prévention et de contrôle. Les résultats de cet examen seront rendus publics et communiqués au BST.

Évaluation par le Bureau de la réponse à M01-03 (le 9 novembre 2001)

Exposés sur la sécurité avant l'appareillage

La réponse indiquait un accord avec la recommandation M01-03. Transports Canada a modifié le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* le 17 mai 2001, permettant à un navire à passagers d'une longueur inférieure à 25 m de faire une « annonce » s'il est impossible d'afficher le plan relatif à l'équipement de sauvetage à cause de la dimension ou de la configuration du navire. L'annonce précise l'emplacement des gilets de sauvetage et des bateaux de sauvetage, et, dans chaque secteur du navire, informe les passagers du secteur de l'emplacement des gilets de sauvetage et des bateaux de sauvetage les plus près d'eux. Un exposé sur la sécurité avant l'appareillage n'est pas requis si le plan relatif à l'équipement de sauvetage est affiché, et il n'y a aucune exigence de démontrer aux passagers la façon d'utiliser l'équipement de sauvetage. D'autres modifications qui sont en voie d'être adoptées exigeront que soient présentés, « à bord de tous les bâtiments à passagers canadiens, avant l'appareillage, des exposés sur la sécurité selon une formule approuvée par Transports Canada ». On prévoit que ces modifications entreront en vigueur d'ici janvier 2002. Même si les modifications à la réglementation assurent la communication d'une certaine information sur la sécurité aux passagers à bord de navires de moins de 25 m, le personnel n'est pas convaincu que la portée et le détail de l'« annonce », vu l'absence de plan relatif à l'équipement de sauvetage, soient suffisants pour préparer adéquatement les passagers en vue d'une urgence réelle.

Transports Canada a aussi proposé d'apporter des modifications au *Règlement sur les petits bâtiments* exigeant des exposés sur les mesures de sécurité et d'urgence appropriés au type de bâtiment. L'exposé sur la sécurité doit être présenté avant que le navire appareille de tout endroit où des passagers montent à bord. L'exposé sur la sécurité précisera l'emplacement des gilets de sécurité et des bateaux de sauvetage ainsi que l'emplacement et la façon d'utiliser l'équipement de sécurité personnel et l'équipement de sécurité et de détresse du bateau. L'exposé devra aussi démontrer la façon d'endosser chaque type de gilet de sauvetage transporté à bord du navire. Le *Règlement sur les petits bâtiments* s'applique à tout navire faisant moins de 5 tonneaux et ne transportant pas plus de 12 passagers.

Radeaux de sauvetage pouvant être déployés rapidement

Des modifications au *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, dont l'entrée en vigueur est prévue d'ici janvier 2002, exigeront que les navires d'une longueur inférieure à 25 m transportant des radeaux de sauvetage aient des radeaux de sauvetage qui se dégagent librement en cas de naufrage. À titre de mesure provisoire, Transports Canada a diffusé, le 25 avril 2001, un Bulletin de la sécurité des navires, 03/2001, dans lequel on recommande que les radeaux de sauvetage de tous les bâtiments soient munis d'un dispositif de dégagement hydrostatique. Cependant, les navires de 5 tonneaux de jauge brute ou moins qui sont autorisés à transporter 12 passagers ou moins ne sont pas assujettis au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* et ne sont pas tenus de transporter un radeau de sauvetage ou d'arrimer leurs radeaux de sauvetage, s'ils en ont à bord, de façon à ce qu'ils se dégagent librement en cas de naufrage.

Transports Canada proposera aussi d'apporter des modifications au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* afin d'exiger expressément le rangement de l'équipement de sauvetage de façon à ce qu'il soit aisément accessible. À titre de mesure provisoire, un

Bulletin de la sécurité des navires sera publié pour souligner l'importance du rangement de l'équipement de sauvetage afin qu'il puisse être déployé rapidement.

Un examen de la liste d'envoi du Bulletin de la sécurité des navires indique toutefois qu'aucun des excursionnistes de la région de Tobermory ne reçoit les bulletins. La liste d'envoi comporte au total 334 personnes et sociétés propriétaires de navires, administrations du pilotage et autres associations ou autres organisations du secteur maritime commercial dans l'ensemble du Canada. Il semblerait donc que la réponse consistant à diffuser un Bulletin de la sécurité des navires ne touchera pas nécessairement toutes les personnes ou organisations intéressées ou qui devraient prendre des mesures de sécurité.

Communications d'urgence

Transports Canada entreprendra un examen supplémentaire au cours de la prochaine année et réévaluera la nécessité d'accroître l'efficacité de la capacité de lancer des appels de détresse à bord des petits navires à passagers. L'examen prévoira un processus de gestion des risques comprenant une consultation auprès des parties intéressées, une évaluation des risques, une analyse coûts-avantages et le choix de stratégies efficaces de prévention et de contrôle. Les résultats de l'examen seront publiés et transmis au Bureau de la sécurité des transports. La recommandation n'exige pas un examen en vue d'évaluer la nécessité de moyens d'alerter immédiatement d'autres personnes en cas d'urgence.

Le personnel considère donc que Transports Canada a pris des mesures visant à exiger la présentation avant l'appareillage d'exposés uniformes sur la sécurité, ce qui a fait l'objet d'une recommandation et qu'il prévoit exiger que certains petits navires à passagers arriment leurs radeaux de sauvetage de façon à ce qu'ils se dégagent librement. Par contre, rien n'indique que Transports Canada a l'intention d'exiger que les petits navires soient équipés de moyens d'alerter immédiatement d'autres personnes d'une situation d'urgence. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M01-03, dans le contexte de la préparation aux urgences et des possibilités de survie, dénote une **intention satisfaisante**.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M01-03 (le 15 septembre 2004)

Le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* a été modifié afin d'exiger que les navires d'une longueur inférieure à 25 m transportant des radeaux de sauvetage aient des radeaux de sauvetage qui se dégagent librement en cas de naufrage et que l'équipement de sauvetage soit rangé de façon à être aisément accessible. Une mise à jour sur l'étude d'évaluation du risque dans le domaine des appels de détresse maritime a été présentée lors de la réunion nationale, en novembre 2003, du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Une analyse a été effectuée pour évaluer l'incidence qu'aurait pu avoir l'équipement d'alerte de détresse sur les pertes de vie antérieures. Le projet devrait prendre fin avant mai 2004.

Depuis la dernière réévaluation, aucune modification importante n'a été apportée en vue de combler cette lacune de sécurité.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M01-03 (le 7 décembre 2005)

Selon des modifications qui ont été apportées à la réglementation, les navires à passagers doivent présenter une annonce ou un exposé sur la sécurité.

Le Règlement sur l'équipement de sauvetage a été modifié afin d'exiger que les navires d'une longueur inférieure à 25 m transportant des radeaux de sauvetage aient des radeaux de sauvetage qui se dégagent librement en cas de naufrage et que l'équipement de sauvetage soit rangé de façon à être aisément accessible. Transports Canada entend maintenant étudier des dispositions voulant que tous les radeaux de sauvetage à bord des navires à passagers se dégagent librement en cas de naufrage.

Une mise à jour sur l'étude d'évaluation du risque dans le domaine des appels de détresse maritime a été présentée lors de la réunion nationale, en novembre 2003, du CCMC. Une analyse a été effectuée pour évaluer l'incidence qu'aurait pu avoir l'équipement d'alerte de détresse sur les pertes de vie antérieures. Les résultats préliminaires ont été présentés lors de la réunion nationale, en novembre 2004, du CCMC. On prévoit que le projet sera terminé et qu'une décision sera prise sur les capacités en matière d'alerte de détresse avant la fin de 2005. Si elles sont pleinement mises en œuvre, les mesures proposées réduiront sensiblement les risques associés aux urgences.

Depuis la dernière réévaluation, aucune modification importante n'a été apportée en vue de combler cette lacune de sécurité.

Réponse à M01-03 (novembre 2006)

Selon la mise à jour de Transports Canada datée de novembre 2006, il avait terminé son rapport sur l'évaluation du risque dans le domaine des appels de détresse maritime et le présentera au Comité exécutif de la Sécurité maritime. Le BST sera informé des mesures prises par la Sécurité maritime à la lumière du rapport et de son examen par le Comité exécutif de la Sécurité maritime.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M01-03 (novembre 2006)

La mise à jour de Transports Canada indiquait que son étude d'évaluation du risque dans le domaine des appels de détresse maritime visant à juger de la nécessité d'une capacité d'alerte de détresse plus efficace à bord des petits bâtiments commerciaux a été terminée et qu'elle serait examinée par la haute direction. La mise à jour ne donnait aucune indication sur l'intention déclarée de Transports Canada d'étudier des dispositions voulant que tous les radeaux de sauvetage à bord des navires à passagers se dégagent librement en cas de naufrage. Il n'y a toujours aucune obligation pour les navires à passagers de 5 tonneaux de jauge brute ou moins et autorisés à transporter 12 passagers ou moins de transporter des radeaux de sauvetage ou de les arrimer, s'ils en ont à bord, qu'ils les arriment de sorte qu'ils se dégagent librement en cas de naufrage.

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

Réponse à M01-03 (juin 2008)

La mise à jour de Transports Canada datée de juin 2008 indiquait qu'un examen de la capacité d'alerte de détresse des petits navires commerciaux a constaté dans certains scénarios un niveau de risque jugé inacceptable. L'examen tient compte des nombreuses initiatives de formation et de sensibilisation en cours, qui atténueront les niveaux de risque actuels. Transports Canada poursuivra une démarche prévoyante face au niveau de risque, et a recommandé des exigences supplémentaires en matière de transport de radiobalises de localisation des sinistres, dans le cadre de consultations sur la modification du *Règlement sur la sécurité de la navigation*. La prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue au printemps 2010.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M01-03 (septembre 2008)

Si elles sont pleinement mises en œuvre, la démarche prévoyante et l'étude d'exigences supplémentaires en matière de capacité d'alerte de détresse en fonction du niveau de risque réduiront sensiblement le risque associé à des communications d'urgence inadéquates.

Les petits navires à passagers sont tenus de présenter un exposé sur la sécurité ou une annonce avant qu'un navire n'appareille depuis un endroit où des passagers montent à bord. Cependant, il n'y a encore aucune exigence que les navires à passagers de 5 tonnes de jauge brute ou moins et autorisés à transporter 12 passagers ou moins transportent des radeaux de sauvetage ou les arriment, s'ils en ont à bord, de façon à ce qu'ils se dégagent librement en cas de naufrage.

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

Réponse à M01-03 (décembre 2009)

La mise à jour de Transports Canada datée de décembre 2009 indiquait qu'un examen de la capacité d'alerte de détresse des petits navires commerciaux a constaté dans certains scénarios un niveau de risque jugé inacceptable. L'examen tient compte des nombreuses initiatives de formation et de sensibilisation en cours, qui pourraient atténuer les niveaux de risque actuels.

Transports Canada recommandera des exigences supplémentaires en matière de transport de radiobalises de localisation des sinistres, dans le cadre de consultations sur la modification du *Règlement sur la sécurité de la navigation*. Aucune date n'a actuellement été prévue pour la prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M01-03 (février 2010)

Les petits navires à passagers sont tenus de présenter un exposé sur la sécurité ou une annonce avant qu'un navire n'appareille depuis un endroit où des passagers montent à bord. Le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* exige actuellement que tous les navires à passagers soient dotés de radeaux de sauvetage munis d'un dispositif à dégagement hydrostatique. Si elles sont pleinement mises en œuvre, la démarche prévoyante et l'étude d'exigences supplémentaires en matière de capacité d'alerte de détresse en fonction du niveau de risque réduiront sensiblement le risque associé à des communications d'urgence inappropriées.

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

Réponse à M01-03 (décembre 2010)

La mise à jour de Transports Canada datée de décembre 2010 indiquait que le ministère a terminé l'examen de la capacité d'alerte de détresse des petits navires commerciaux et a constaté dans certains scénarios un niveau de risque jugé inacceptable. L'examen tient compte des nombreuses initiatives de formation et de sensibilisation en cours, qui atténueront les niveaux de risque actuels. Transports Canada recommandera des exigences supplémentaires en matière de transport de radiobalises de localisation des sinistres, dans le cadre de consultations sur la modification du *Règlement sur la sécurité de la navigation*. Aucune date n'a actuellement été prévue pour la prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada*. La réforme réglementaire du *Règlement sur la sécurité de la navigation* est tenue en suspens dans l'attente des priorités réglementaires.

En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la sécurité relève du représentant autorisé ou du propriétaire. Le rôle de Transports Canada consiste à fournir aux représentants autorisés des outils et des directives afin de les aider à satisfaire à leurs exigences réglementaires et d'établir des règlements qui font la promotion de la sécurité d'une manière efficiente et efficace.

Transports Canada a amorcé des consultations visant à élargir le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires*. Une approche à trois niveaux est proposée en matière de gestion de la sécurité des bâtiments canadiens en fonction de leur taille, de leur type et/ou du nombre de passagers. Un Système national de gestion de la sécurité des navires (SNGSN) doit être mis en place dans le cadre du niveau 2 de ce programme, qui vise les navires faisant plus de 15 tonneaux de jauge brute et/ou pouvant accueillir au moins 12 passagers. Au titre de la gestion de la sécurité, les représentants autorisés ou les propriétaires devront élaborer des procédures afin de s'assurer que la société, les membres d'équipage et les passagers sont préparés convenablement en vue de réagir à des incidents et à des accidents potentiels.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M01-03 (mars 2011)

Si elles sont pleinement mises en œuvre, la démarche prévoyante et l'étude d'exigences supplémentaires en matière de capacité d'alerte de détresse en fonction du niveau de risque réduiront sensiblement le risque associé à des communications d'urgence inadéquates.

Les petits navires à passagers sont tenus de présenter un exposé sur la sécurité ou une annonce avant qu'un navire n'appareille depuis un endroit où des passagers montent à bord. Cependant, il n'y a encore aucune exigence que les navires à passagers de 5 tonneaux de jauge brute ou moins et autorisés à transporter 12 passagers ou moins transportent des radeaux de sauvetage ou les arriment, s'ils en ont à bord, de façon à ce qu'ils se dégagent librement en cas de naufrage.

La mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité pour les exploitants canadiens de petits navires à passagers, conjointement aux initiatives qui ont été prises jusqu'à maintenant, procurera aux propriétaires ou aux conducteurs de navires les outils nécessaires pour évaluer le risque. Toutefois, aucune date n'a actuellement été prévue pour l'application de ces règlements.

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

Réponse à la recommandation M01-03 (décembre 2011)

Depuis 2002, le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* et le *Règlement sur les petits bâtiments* rendent obligatoire un exposé sur la sécurité avant l'appareillage à bord de tous les navires à passagers canadiens. Aux termes du *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*, le capitaine du navire détenant un certificat d'inspection et transportant des passagers doit effectuer un exercice de sécurité ou présenter un exposé sur la sécurité aux passagers avant l'appareillage.

Par le biais du *Règlement sur les petits bâtiments*, TC exige que les petits navires à passagers soient dotés d'un radeau de sauvetage pouvant être déployé rapidement et d'équipement de sauvetage facilement accessible. Le *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* indique la nécessité d'employer des radeaux de sauvetage pouvant se dégager librement, de s'assurer de la facilité d'accès de l'équipement de sauvetage et de présenter un exposé sur la sécurité avant l'appareillage. En mars 2011, ce guide a été envoyé par la poste à tous les propriétaires de petits bâtiments commerciaux (15 tonneaux ou moins de jauge brute) autres que des bateaux de pêche et des embarcations de plaisance.

Par le truchement du *Règlement sur les stations de navires (radio)*, TC exige que les petits navires à passagers disposent de moyens d'alerter immédiatement les autres bâtiments et les autorités d'une situation d'urgence.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M01-03 (mars 2012)

Exposé sur la sécurité avant l'appareillage

En vertu du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* et le *Règlement sur les petits bâtiments*, les occupants de tous les navires à passagers au Canada, y compris des petits navires à passagers, doivent recevoir un exposé sur la sécurité avant l'appareillage. Certains navires à passagers, notamment les bacs à câble, ne sont pas assujettis au *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*, qui oblige les exploitants à réaliser des exercices d'urgence réalistes et à démontrer le fonctionnement de l'équipement d'urgence.

Radeau de sauvetage pouvant être déployé rapidement

Les navires à passagers navigant dans les eaux canadiennes doivent être équipés de radeaux de sauvetage pouvant être déployés rapidement. Remarque : certains navires à passagers ne sont pas assujettis au *Règlement sur les petits bâtiments*. Par exemple, les petits navires à passagers de moins de 8,5 m n'allant pas au-delà des eaux protégées n'ont pas à disposer de radeaux de sauvetage.

Équipement de sauvetage facilement accessible

Le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, modifié le 1^{er} juillet 2007, exige que l'équipement de sauvetage soit rangé à un endroit facilement accessible, peu importe la classe de navire. Il est particulièrement question des radiotéléphones pour embarcations de sauvetage, des répondeurs SAR et des gilets de sauvetage. L'équipement de sauvetage requis doit être facilement accessible, comme on le mentionne dans le *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* (TP 14070).

Moyens de lancer des messages de détresse

Aux termes du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, tous les navires au Canada doivent disposer de moyens d'alerter immédiatement les autres bâtiments et les autorités d'une situation d'urgence. La plupart des navires à passagers doivent comporter une RLS ou une radio VHS-ASN, sauf s'ils mesurent moins de 8 m ou naviguent dans des eaux protégées.

Le BST estime que ces mesures réduisent substantiellement les risques, faisant en sorte que le risque résiduel est faible. Par conséquent, le BST estime que la réponse est maintenant **entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST (mars 2012)

Aucune autre mesure n'est nécessaire dans ce dossier. Le présent dossier est classé **inactif**.