



## RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION M11-02 DU BST

### Directives sur la stabilité à respecter pour les voiliers-écoles

#### Contexte

L'après-midi du 17 février 2010, le yacht-école à voile *Concordia* s'est renversé et a fait naufrage à la suite d'un grain de pluie au large de la côte du Brésil. Les 64 membres d'équipage, professeurs et étudiants ont quitté le navire à bord de radeaux de sauvetage. Ils ont été sauvés deux jours plus tard par deux navires marchands et amenés à Rio de Janeiro, au Brésil.

Le Bureau a formulé une recommandation sur la sécurité le 29 septembre 2011.

#### Recommandation M11-02 du Bureau (septembre 2011)

Par nature, les voiliers dépendent du vent pour acquérir une puissance propulsive. Cependant, le vent est aussi la source d'importantes forces d'inclinaison. À ce titre, l'exploitation sécuritaire d'un voilier-école tel que le *Concordia* exige la compréhension de la stabilité du navire à de grands angles d'inclinaison ainsi que de l'équilibre entre la force d'inclinaison du vent et la capacité de redressement de la coque concernant toute condition de vent et tout plan de voilure. Ces aspects établissent la distinction entre la stabilité d'un voilier et celle d'un navire à moteur. Le défaut de bien comprendre ces aspects et d'être en mesure d'évaluer la marge de sécurité du navire au fur et à mesure de l'évolution des conditions peut entraîner le dépassement des limites sécuritaires et peut-être mener au renversement, au chavirement et à la perte du navire.

À la suite de l'enquête sur la perte du trois-mâts barque *Marques*, en 1987, la Maritime and Coastguard Agency (MCA) du Royaume-Uni a recommandé que des recherches soient effectuées en vue d'élaborer un ensemble d'exigences relatives à la stabilité des voiliers-écoles. Les exigences consécutives aux recherches incluent la prestation de courbes de grain afin d'évaluer la vulnérabilité d'un navire à l'invasivité par les hauts sous l'influence d'augmentations de la vitesse du vent causées par des rafales ou un grain. Cette information a pour but de fournir aux officiers des moyens d'évaluer continuellement le risque pour leur navire et de prendre à temps les mesures d'atténuation nécessaires.

Depuis l'adoption de la norme par le Royaume-Uni, certains États du pavillon, tels que le Canada, Malte, la Suède et les Bahamas, l'ont aussi adoptée. Cependant, plusieurs autres États du pavillon, tels que les États-Unis, la Pologne, les Pays-Bas et l'Australie, tout en exigeant des concepteurs qu'ils procèdent à une première évaluation de la stabilité théorique d'un navire pendant que celui-ci marche à la voile, n'exigent pas qu'on fournisse aux officiers des directives détaillées propres au navire. L'absence de cette exigence signifie que les officiers doivent se fier à des connaissances fondées sur l'expérience et à des connaissances qualitatives au moment d'évaluer le risque. Cette dépendance ne peut toutefois garantir l'existence d'une norme de sécurité uniforme et acceptable dans toute l'industrie en raison des variations possibles à la fois de l'expérience et du niveau de compétence.

Les courbes de grain contenues dans le livret de stabilité du *Concordia* indiquaient que le navire pouvait résister à une vitesse du vent environ deux fois supérieure à celle à laquelle il était confronté au cours de l'heure précédant l'événement. N'ayant pas consulté ces directives ou n'en ayant pas été informé, le second officier a poursuivi sa route, même si un grain approchait, sans modifier le plan de voilure ou le cap du navire malgré le fait que l'on sache que les grains sont imprévisibles et qu'ils peuvent comprendre des vents dont la force augmente plusieurs fois. Si les courbes de grain avaient été consultées et que les mesures nécessaires avaient été prises par le capitaine ou le second officier, le plan de voilure aurait probablement été réduit, et le cap, changé considérablement, ce qui aurait réduit le risque de renversement.

Dans l'hypothèse où des directives propres au navire sont fournies, il est essentiel que les officiers aient la compétence nécessaire pour en faire une utilisation efficace. L'enquête a permis de déterminer que le deuxième officier était titulaire d'un brevet de capacité délivré par le Royaume-Uni. Cependant, les connaissances en matière de stabilité requises pour obtenir ce brevet sont élémentaires et ne traitent pas de toutes les questions de stabilité, notamment les courbes de grain propres aux voiliers. Ni le capitaine ni le premier officier n'avaient reçu de formation spécifique concernant les courbes de grain présentées dans le livret de stabilité du *Concordia*.

Le BST a déterminé que les États du pavillon n'exigent pas des officiers qu'ils connaissent les directives pouvant être disponibles, telles que les directives sur les courbes de grain, ce qui constitue un manquement à la sécurité.

À la lumière des lacunes de sécurité repérées dans le cadre de la présente enquête et étant donné le risque inhérent associé à l'exploitation de voiliers-écoles, le Bureau est préoccupé par le fait qu'il se peut que les officiers de ces navires ne possèdent pas l'information et la formation appropriées dont ils ont besoin pour reconnaître et gérer ce risque. En outre, en l'absence d'une approche coordonnée à l'échelle internationale de la promotion de la sécurité des voiliers-écoles, le Bureau craint que les lacunes cernées puissent continuer à mettre ces navires, les équipages et les stagiaires en danger.

À titre d'État du pavillon et du port faisant autorité, le Canada est bien placé pour prendre une position de chef de file dans la promotion des normes internationales portant sur la prestation de directives en matière de stabilité pour les voiliers-écoles et la formation des officiers à leur utilisation. Cela peut être réalisé par un programme conjoint, notamment avec les autorités du Royaume-Uni et des États-Unis, et le tout pourrait être soumis à l'Organisation maritime internationale (OMI) et à Sail Training International (STI).

Par conséquent, le Bureau recommande que :

le ministère des Transports entreprenne des initiatives menant à l'adoption de normes internationales pour les voiliers-écoles relatives à la prestation de directives en matière de stabilité ayant pour objet d'aider les officiers à évaluer le risque de renversement et de chavirement et de former les officiers à l'utilisation de cette information.

**Recommandation M11-02 du BST**

## Réponse de Transports Canada à la recommandation M11-02 (décembre 2011)

La Sécurité maritime de TC a indiqué qu'elle a participé à la conférence annuelle de (STI), qui a eu lieu à Toulon, en France, du 17 au 19 novembre 2011, et qu'elle a rencontré des dirigeants de STI et des représentants d'États du pavillon. STI, organisme international composé des organisations nationales de formation sur la navigation à voile de 29 États du pavillon, tient des conférences annuelles pour discuter de questions liées aux voiliers-écoles et aux programmes connexes.

À la conférence de 2011, la Sécurité maritime de TC a soulevé la question du naufrage du *Concordia*. Elle a donné un aperçu du rapport du BST, avant d'énumérer les recommandations formulées à la suite de cet accident. La Sécurité maritime de TC a proposé l'adoption d'une norme internationale sur la stabilité des voiliers-écoles et a demandé aux pays membres de STI d'appuyer cette proposition en vue d'une présentation devant l'OMI visant à faire reconnaître la norme sur la stabilité mise de l'avant par le Royaume-Uni. Toutefois, cette proposition a suscité peu d'intérêt chez les pays membres. On a expliqué que des tentatives avaient été faites auparavant pour soulever devant l'OMI des questions liées aux voiliers-écoles, sans résultat concret. De plus, les administrations des États du pavillon présentes ne voyaient pas le besoin d'adopter une norme internationale sur la stabilité, car elles étaient satisfaites des normes nationales existantes et ne considéraient pas qu'une norme internationale constituait une priorité.

En raison du peu d'intérêt suscité par une norme internationale, la Sécurité maritime de TC a proposé que STI facilite l'établissement, dans ses pays membres, d'un programme de formation destiné aux officiers de quart, qui comprendrait des techniques pour atténuer les risques liés à la stabilité, comme les courbes de grain. Les dirigeants de STI et les autres pays membres ont convenu qu'un programme de formation commun serait avantageux et en ont fait un point prioritaire. Ce consensus représente une occasion d'harmoniser les diverses normes internationales.

De plus, même si les pays membres n'appuyaient pas la mise au point d'une norme internationale sur la stabilité, ils convenaient qu'une approche réglementaire commune et harmonisée pourrait être avantageuse dans le cas des voiliers-écoles se rendant à l'étranger. Par conséquent, STI établira un forum international au sein duquel les pays membres pourront discuter de questions réglementaires sur les voiliers-écoles. Ce forum sera intégré à la conférence annuelle. Le Canada évalue sa capacité d'assister à la conférence chaque année. Cependant, STI coordonnera aussi un groupe de correspondance pour faire progresser les points prioritaires et demandera l'avis du Canada. Il importe de remarquer qu'à la lumière des travaux préliminaires réalisés jusqu'à maintenant, TC a peu d'influence sur les normes internationales touchant les voiliers-écoles, étant donné que la flotte de voiliers-écoles du Canada est très petite. De plus, les États du pavillon qui ont une grande flotte de voiliers-écoles ne voient pas le Canada comme un acteur important et hésitent à lui fournir une plateforme pour présenter ses points de vue. Néanmoins, la Sécurité maritime de TC continuera, au mieux de ses capacités, de promouvoir l'adoption d'une norme internationale sur la stabilité, par l'entremise du groupe de correspondance.

TC considère que les mesures et les efforts susmentionnés donnent adéquatement suite à la recommandation du BST, qui se lit comme suit : « Le Bureau de la sécurité des transports recommande que : le ministère des Transports entreprenne des initiatives menant à l'adoption de normes internationales pour les voiliers-écoles relatives à la prestation de directives en

matière de stabilité ayant pour objet d'aider les officiers à évaluer le risque de renversement et de chavirement et de former les officiers à l'utilisation de cette information. »

### **Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M11-02 (mars 2012)**

La proposition de Transport Canada (TC) que STI appuie l'élaboration d'un programme de formation sur la navigation à voile destiné aux officiers de quart, qui comprendrait des techniques pour atténuer les risques liés à la stabilité, comme les courbes de grain, serait susceptible d'améliorer la formation en général des officiers de voiliers-écoles.

La réponse de TC n'indique pas que d'autres initiatives seront entreprises en vue de l'élaboration (et de l'adoption) de normes internationales sur la prestation de directives en matière de stabilité ayant pour objet d'aider les officiers à évaluer le risque de renversement et de chavirement, conformément aux recommandations du Bureau. De plus, le Bureau continue d'estimer qu'à titre d'État du pavillon et du port respecté, le Canada est toujours bien placé pour mener les activités de promotion de normes internationales à cet égard.

La réponse à la recommandation est évaluée comme étant **en partie satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M11-02 (décembre 2012)**

En 2011, peu de temps après la publication de cette recommandation, la Sécurité maritime de Transports Canada a été invitée, et a participé, à un séminaire des États du pavillon organisé par Sail Training International (STI) avant la tenue de sa conférence annuelle de 2011. Transports Canada a envoyé un représentant de la Sécurité maritime en France pour rencontrer d'autres représentants d'États du pavillon ainsi que des dirigeants de STI. Il a aussi invité un représentant du BST à participer à cette rencontre.

Afin de mesurer le niveau d'appui, la Sécurité maritime de TC a profité de la réunion des États du pavillon pour proposer aux autres pays membres de présenter avec elle un document à l'OMI en vue de l'adoption d'une norme sur la stabilité qui comprendrait des directives ayant pour objet d'aider les officiers à évaluer le risque de renversement et de chavirement. Cette norme devait aussi fournir des outils pour former les officiers à l'utilisation de cette information. La proposition n'a toutefois pas suscité l'intérêt des autres pays membres, y compris le Royaume-Uni où la norme et les directives en matière de stabilité ont pourtant été mises de l'avant. Ils considéraient que l'OMI avait d'autres priorités que l'adoption d'exigences particulières à la formation des officiers à bord des voiliers-écoles. Les dirigeants de STI ont en outre affirmé qu'ils préféreraient publier leurs propres lignes directrices plutôt que de travailler avec l'OMI pour créer d'autres exigences réglementaires. La proposition de la Sécurité maritime de TC a donc permis d'établir qu'il serait pour le moment plus productif de travailler avec STI qu'avec l'OMI.

À la réunion de STI, les pays d'États du pavillon ont discuté de la publication d'une norme sur les voiliers-écoles qui serait endossée par STI (des directives en matière de stabilité et une formation sur l'utilisation de ces directives seraient directement incorporées au programme de formation et ensuite adoptées par les exploitants de bateaux membres de STI). Même si tous les pays ont convenu qu'une approche commune serait avantageuse pour l'industrie des voiliers-écoles, il était clair que les États du pavillon n'appuieraient pas une norme internationale qui viendrait remplacer une norme existante de leur propre programme de certification.

N'ayant pas été conviée à la Conférence annuelle 2012 de Sail Training International qui a eu lieu à Riga, en Lettonie, en novembre 2012, la Sécurité maritime de TC n'a pas pu faire progresser la recommandation en 2012. La Conférence annuelle 2013 de STI se tiendra à Aalborg, au Danemark, en novembre 2013.

Sail Training International (STI) est un organisme non gouvernemental qui regroupe des associations de voile éducative et des exploitants de voiliers-écoles qui ont tous leurs priorités et leurs programmes. Même si des directives plus détaillées en matière de stabilité des voiliers-écoles peuvent être adoptées par STI dans le cadre de ses meilleures pratiques, Transports Canada n'est pas membre de ce groupe et a peu de moyens pour garantir que de telles directives seront assez efficaces et opportunes pour atteindre l'objectif de la recommandation du BST. L'Association canadienne de voile éducative est membre de STI et a un accès direct aux groupes de travail de l'organisation; elle est ainsi peut-être la mieux positionnée pour réclamer l'adoption de normes internes par STI. Il ne faut toutefois pas oublier qu'elle est un très petit joueur sur la scène internationale puisqu'elle compte seulement sept petits voiliers-écoles qui quittent rarement les eaux canadiennes.

La Sécurité maritime de TC entend continuer à travailler, au mieux de ses capacités et aux moments opportuns, avec les organisations internationales et les exploitants pour favoriser l'adoption de directives en matière de stabilité ayant pour objet d'aider les officiers à évaluer le risque de renversement et de chavirement et de former les officiers à l'utilisation de cette information.

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M11-02 (mars 2013)**

La réponse à la recommandation continue d'être évaluée comme étant **en partie satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M11-02 (novembre 2013)**

Dans sa réponse de novembre 2013, Transports Canada a mentionné qu'en 2011, peu de temps après la publication de la présente recommandation, la Sécurité maritime de Transports Canada a été invitée, et a participé, à un séminaire des États du pavillon organisé par Sail Training International (STI) avant la tenue de sa conférence annuelle de 2011. Transports Canada a amorcé l'initiative en envoyant (ainsi qu'en invitant un représentant du BST à l'accompagner) un représentant de la SMTC en France pour qu'il puisse rencontrer d'autres représentants d'États du pavillon et l'exécutif de STI.

Afin de mesurer le niveau d'appui, la Sécurité maritime de TC a profité de la réunion des États du pavillon pour proposer aux autres pays membres de présenter avec elle un document à l'OMI en vue de l'adoption d'une norme sur la stabilité qui comprendrait des directives ayant pour objet d'aider les officiers à évaluer le risque de renversement et de chavirement. Ces directives devaient aussi fournir des outils pour former les officiers à cet égard et devaient influencer sur cette formation. La proposition n'a toutefois pas suscité l'intérêt des autres pays membres, y compris le Royaume-Uni, où la norme et les directives en matière de stabilité ont pourtant été mises de l'avant. Selon les explications données, l'OMI avait d'autres priorités que l'adoption d'exigences particulières à la formation des officiers à bord des voiliers-écoles. Les dirigeants de STI ont en outre affirmé qu'ils préféraient publier leurs propres lignes directrices plutôt que de collaborer avec l'OMI pour créer d'autres exigences réglementaires. La proposition de la Sécurité maritime de TC a donc permis d'établir qu'il serait pour le moment plus productif de travailler avec STI qu'avec l'OMI.

À la réunion de STI, les États de pavillon ont discuté de la publication d'une norme sur les voiliers-écoles qui serait endossée par STI (des directives en matière de stabilité et une formation sur l'utilisation de ces directives seraient directement incorporées au programme de formation et ensuite adoptées par les exploitants de bateaux membres de STI). Même si tous les pays ont convenu qu'une approche commune serait avantageuse pour l'industrie des voiliers-écoles, il était clair que les États du pavillon n'appuieraient pas une norme internationale qui viendrait remplacer une norme existante de leur propre programme de certification.

N'ayant pas été conviée à la Conférence annuelle 2012 de Sail Training International qui a eu lieu à Riga, en Lettonie, en novembre 2012, la Sécurité maritime de TC n'a pas pu faire progresser la recommandation en 2012.

Un représentant de la SMTC a été invité, et a participé, à la conférence annuelle de 2013 de Sail Training International, qui a eu lieu à Aalborg, au Danemark (du 14 au 16 novembre 2013), où se réunissait le Groupe de travail sur les visas de voile. La SMTC a plaidé la cause de l'inclusion des directives relatives à la stabilité (et celle de la formation des officiers quant à l'utilisation de cette information) dans le nouveau programme de cours sur les visas de voile de STI. On s'attend à ce que, si on s'assure d'incorporer la bonne façon d'utiliser les courbes de grain pour évaluer le risque d'un renversement et d'un chavirement dans le programme de cours sur les visas de voile, les officiers qualifiés soient alors conscients de l'importance de cette information et ainsi incités à fournir les directives relatives à la stabilité à bord de leur propre navire. À la longue, à mesure que de plus en plus d'officiers et de membres d'équipage de voiliers internationaux suivront cette formation, les directives relatives à la stabilité gagneront en popularité auprès d'autres États de pavillon, qui les adopteront dans le cadre de leurs propres directives. À l'heure actuelle, cette initiative est perçue comme la plus susceptible de réussir, à la lumière de l'influence très limitée du Canada sur les autres États du pavillon et l'adoption par ceux-ci de normes internationales régissant leurs voiliers-écoles.

Sail Training International (STI) est un organisme non gouvernemental qui regroupe des associations de voile éducative et des exploitants de voiliers-écoles qui ont tous leurs propres priorités et programmes. Même si STI peut adopter des directives plus détaillées en matière de stabilité des voiliers-écoles dans le cadre de ses meilleures pratiques, Transports Canada n'est pas membre de ce groupe et a peu de moyens pour garantir que de telles directives seront assez efficaces et opportunes afin d'atteindre l'objectif de la recommandation du BST. L'Association canadienne de voile éducative est membre de STI et a un accès direct aux groupes de travail de l'organisation; elle est ainsi peut-être la mieux positionnée pour réclamer l'adoption de normes internes par STI. Il ne faut toutefois pas oublier qu'elle est une très petite joueuse sur la scène internationale, puisqu'elle compte seulement sept petits voiliers-écoles qui quittent rarement les eaux canadiennes.

La Sécurité maritime de TC entend continuer à travailler, au mieux de ses capacités et aux moments opportuns, avec les organisations internationales et les exploitants pour favoriser l'adoption de directives en matière de stabilité ayant pour objet d'aider les officiers à évaluer le risque de renversement et de chavirement et de former les officiers à l'utilisation de cette information.

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M11-02 (mars 2014)**

La présente recommandation demande à TC d'entreprendre des initiatives dans deux domaines – en premier lieu, en vue de l'adoption d'une norme internationale relative à la fourniture de

directives relatives à la stabilité et en second lieu, en vue de l'élaboration de normes internationales de formation pour les officiers en ce qui a trait à l'utilisation des directives relatives à la stabilité. À ce jour, les réponses de TC à la présente recommandation indiquent que le Ministère a entrepris deux initiatives connexes :

- En 2011, un représentant de TC a assisté à un séminaire des États du pavillon à la conférence annuelle de STI et a cherché à obtenir le soutien des membres de l'organisme relativement à une présentation conjointe à l'OMI ayant pour but de faire reconnaître comme norme internationale la norme du Royaume-Uni relative à la stabilité. TC a déterminé qu'il y avait peu d'intérêt pour l'adoption d'une norme internationale sur la stabilité et, en outre, que l'OMI n'était pas un lieu de réunion efficace où aborder des questions liées aux voiliers. TC a alors proposé que STI prépare à l'intention des officiers de quart un programme de formation qui inclurait les techniques d'atténuation des risques en matière de stabilité, telles que les courbes de grain.
- En 2013, un représentant de TC a participé à la conférence annuelle de STI et a plaidé la cause de l'inclusion de directives relatives à la stabilité dans le nouveau programme de formation sur les visas de voile de STI, qui est en cours de préparation.

Les réponses de TC indiquent que, même s'il continue à collaborer avec les organisations internationales et à plaider la cause de la recommandation du BST, le Ministère maintient qu'il (et l'Association canadienne de voile éducative) a une influence très limitée dans le secteur. En outre, la plus récente activité de TC traite de la disposition de la recommandation qui concerne la formation, mais pas l'exigence de fournir des directives relatives à la stabilité aux officiers à bord.

La réponse à la recommandation continue d'être évaluée comme étant **en partie satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M11-02 (décembre 2014)**

Dans sa réponse, Transports Canada a réitéré l'information contenue dans sa réponse de novembre 2013 et a ajouté qu'en décembre 2014, SSMTC a envoyé une lettre à STI demandant que des exigences additionnelles soient comprises dans le manuel STI ISM-Lite, dont une copie a été envoyée au Bureau.

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M11-02 (mars 2015)**

Depuis la dernière évaluation de cette recommandation, en mars 2014, SSMTC a envoyé une lettre (datée du 29 décembre 2014) à STI demandant que des exigences additionnelles soient comprises dans le manuel STI ISM-Lite, y compris des renseignements précis et des conseils sur le moment d'inclinaison dû au vent, la voilure déployée par rapport à la vitesse du vent, et les courbes de grain. TC a également recommandé la mise en place de procédures et de feuilles de vérification pour contrôler la stabilité et le maintien de la stabilité, l'intégrité de l'étanchéité à l'eau et l'état de navigabilité, ainsi que d'exigences de formation des officiers sur l'utilisation des renseignements sur la stabilité. Cette lettre demande en outre que ces recommandations soient présentées et qu'elles fassent l'objet de discussions à la prochaine réunion de STI. Au moment de cette évaluation, le BST ne savait pas si STI avait répondu à cette demande.

La réponse de TC indique que, même s'il continue à collaborer avec les organisations internationales et à plaider la cause de la recommandation du BST, le Ministère maintient qu'il (et l'Association canadienne de voile éducative) a une influence très limitée dans le secteur.

La réponse à la recommandation continue d'être évaluée comme étant **en partie satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M11-02 (décembre 2015)**

Il n'y a aucune mise à jour pour 2015; TC continue d'œuvrer pour trouver un moyen d'aller de l'avant en ce qui concerne cette recommandation, dans la mesure accordée par son mandat et avec l'aide du BST.

### **Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M11-02 (mars 2016)**

Le BST et TC collaborent pour provoquer des changements dans le domaine de la formation en navigation à voile, et ce, à l'échelle internationale. Dans la liste de priorités du Bureau, on retrouve toujours l'adoption de normes internationales pour les voiliers-écoles relatives à la prestation de directives en matière de stabilité ayant pour objet d'aider les officiers à évaluer le risque de renversement et de chavirement et de former les officiers à l'utilisation de cette information.

La réponse à la recommandation continue d'être évaluée comme étant **en partie satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M11-02 (décembre 2016)**

TC continue d'œuvrer pour trouver un moyen d'aller de l'avant en ce qui concerne cette recommandation, dans la mesure accordée par son mandat et avec l'aide du BST.

### **Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M11-02 (mars 2017)**

Tel qu'indiqué en 2016, le BST et TC collaborent pour provoquer des changements dans le domaine de la formation en navigation à voile, et ce, à l'échelle internationale. Dans la liste de priorités du Bureau, on retrouve toujours l'adoption de normes internationales pour les voiliers-écoles relatives à la prestation de directives en matière de stabilité ayant pour objet d'aider les officiers à évaluer le risque de renversement et de chavirement et de former les officiers à l'utilisation de cette information. La réponse à la recommandation continue d'être évaluée comme étant **en partie satisfaisante**.

### **Suivi exercé par le BST**

Le BST poursuivra ses efforts de sensibilisation auprès des principaux intervenants et surveillera l'activité aux échelons national et international en ce qui a trait aux risques liés à la présente question de sécurité.

Le présent dossier est **en veilleuse**.