



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M93-03

Arrimage et mise à l'eau des radeaux de sauvetage

Introduction

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 gité sur bâbord et coulé par l'arrière. Il semble que diverses ouvertures sur le pont arrière n'aient pas été fermées convenablement; le bateau a été envahi par ces ouvertures, ce qui a mis hors d'état l'appareil de gouverne de la cambuse et mené au naufrage.

Dans un autre événement, le 30 janvier 1993, le dragueur à pétoncles de 35,4 mètres *Cape Aspy* de Lunenburg (Nouvelle-Écosse), avec un équipage de 16 personnes, a sombré au large de la côte sud de la Nouvelle-Écosse, au sud-est de l'île Cape Sable. Selon le témoignage des survivants, plusieurs portes et écoutilles étanches à l'eau et aux intempéries étaient restées ouvertes malgré les conditions météorologiques violentes.

Le Bureau a présenté la recommandation provisoire M93-03 en 1993. Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M93M4004 le 7 juillet 1994.

Recommandation M93-03 du Bureau (le 25 mars 1993)

Avant de sombrer, le *Cape Aspy* a gité sur tribord et certains membres d'équipage ont indiqué avoir été physiquement incapables de mettre le radeau de sauvetage à l'eau. Sur de nombreux navires, comme le *Cape Aspy*, les radeaux pesant de 250 à 350 lb (qui sont habituellement arrimés derrière des rambardes fixes) doivent être mis à l'eau manuellement en cas d'abandon. Pour ce faire, ils doivent être soulevés au-dessus de rambardes fixes. En hiver, la présence de glace sur le radeau de sauvetage et son dispositif d'arrimage peut rendre la mise à l'eau encore plus difficile et exiger un effort extrême, ce qui risque de retarder inutilement l'abandon. Le Bureau a donc recommandé que :

Le ministère des Transports s'assure qu'à bord de tous les navires approuvés ou inspectés par le gouvernement fédéral, les radeaux de sauvetage soient arrimés de façon à faciliter la mise à l'eau manuelle dans toutes les conditions que le navire est susceptible de rencontrer.

M93-03

Réponse à M93-03 (le 23 juin 1993)

Le ministre des Transports accepte la recommandation. L'arrimage et l'accessibilité des radeaux de sauvetage revêtent une importance extrême. La réglementation actuelle en traite déjà. Un Bulletin de la sécurité des navires contenant des recommandations sur leur disposition visant à faciliter leur mise à l'eau manuelle sera publié.

Évaluation par le Bureau de la réponse à M93-03 (le 23 juillet 1993)

Comme l'indique la réponse, un Bulletin de la sécurité des navires contenant des recommandations sur la disposition des radeaux de sauvetage pneumatiques visant à faciliter leur mise à l'eau a été publié (BSN 9/93, daté du 6 juillet 1993).

La réponse indique aussi que le Centre de développement des transports et la Garde côtière canadienne financent conjointement un projet de recherche-développement visant les moyens d'améliorer l'arrimage des radeaux de sauvetage à bord de petits navires. Elle indique aussi que des modifications proposées au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* exigeront que les radeaux de sauvetage soient arrimés de façon à être accessibles en vue d'une mise à l'eau directe dans des conditions défavorables de gîte et d'assiette. Cependant, le personnel du BST a noté que les radeaux de sauvetage pneumatiques qui se trouvaient à bord de nombreux bateaux de pêche dans le passé ne respectaient pas l'esprit de règlements semblables existants. Le personnel croit que pour s'assurer que les radeaux de sauvetage sont arrimés de façon à faciliter la mise à l'eau manuelle, il faut non seulement des règlements pertinents, mais aussi une application efficace de ces règlements – c'est-à-dire une vigilance dans la surveillance et le contrôle de leur mise en application. Par exemple, il semble que le ministère des Transports pourrait prendre des mesures correctives dans le cadre du processus d'approbation des plans des navires, pendant la surveillance de la construction et lors des inspections périodiques, pour veiller à la bonne disposition des radeaux de sauvetage pneumatiques. Rien n'indique explicitement qu'un tel suivi est prévu.

Le Bureau estime que la réponse est **en partie satisfaisante**.

Réponse à M93-03 (le 14 mars 2002)

Des modifications concernant l'arrimage des radeaux de sauvetage ont été apportées au *Règlement sur l'équipement de sauvetage*.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M93-03 (le 15 septembre 2004)

Les modifications concernant l'arrimage des radeaux de sauvetage ont été intégrées au *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, mais ce règlement ne s'applique pas aux bateaux de pêche. Le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, qui est toujours en voie d'élaboration, contiendra les mêmes exigences lorsqu'il sera adopté, en 2006. Les navires de moins de 25 mètres et de classe IV en vertu du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* (comme le *Famille Dufour II*) ne sont pas tenus de prévoir un dispositif de dégagement libre pour leurs radeaux de sauvetage. Le Bureau estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse à M93-03 (le 7 décembre 2005)

Transports Canada a diffusé un document de discussion sur son intention de prévoir des dispositions (dans le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* et le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*) voulant que tous les radeaux de sauvetage à bord de navires à passagers et de bateaux de pêche se dégagent librement en cas de naufrage.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M93-03 (le 7 décembre 2005)

Transports Canada considère que le dossier de cette recommandation est clos, mais il a diffusé le document de discussion sur son intention de prévoir des dispositions (dans le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* et le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*) voulant que tous les radeaux de sauvetage à bord de navires à passagers et de bateaux de pêche se dégagent librement en cas de naufrage. Si elles sont pleinement mises en œuvre, les mesures proposées réduiront sensiblement les risques associés au non-dégagement des radeaux de sauvetage.

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

Réponse à M93-03 (novembre 2006)

La mise à jour de Transports Canada datée de novembre 2006 indiquait que le ministère a modifié le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* de façon à exiger des radeaux de sauvetage à dégagement libre à bord des navires à passagers, et a proposé que des dispositions semblables soient adoptées pour les bateaux de pêche, dans le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*. On prévoit que le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* sera parachevé en 2008.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M93-03 (novembre 2006)

La proposition visant à exiger des radeaux de sauvetage à dégagement libre pour les bateaux de pêche, si elle est pleinement mise en œuvre, réduira sensiblement les risques associés au non-dégagement des radeaux de sauvetage.

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

Réponse à M93-03 (juin 2008)

La mise à jour de Transports Canada datée de juin 2008 indiquait que le ministère a modifié le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* de façon à exiger des radeaux de sauvetage à dégagement libre à bord des navires à passagers, et a proposé que des dispositions semblables soient adoptées pour les bateaux de pêche, dans le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*. Le travail se poursuit à l'égard des radeaux de sauvetage dans le projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*. (Un complément d'information a indiqué que la prépublication du règlement proposé dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue à l'automne ou à l'hiver 2009-2010.)

Le Bulletin de la sécurité des navires 07/2007 a été diffusé en août 2007 à l'intention des propriétaires de navires, des capitaines, des navigateurs, des exploitants et des pêcheurs, au sujet de l'arrimage optimal des radeaux de sauvetage. Le bulletin informe les propriétaires et exploitants de navires que l'obligation de prévoir des dispositifs à dégagement libre des radeaux de sauvetage (y compris les radeaux sous bossoir) sera proposée pour tous les navires dans le cadre du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé et du *Règlement sur les petits bâtiments* proposé.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M93-03 (septembre 2008)

La proposition visant à exiger des radeaux de sauvetage à dégagement libre pour les bateaux de pêche, si elle est pleinement mise en œuvre, réduira sensiblement les risques associés au non-dégagement des radeaux de sauvetage.

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

Réponse à M93-03 (mars 2010)

La mise à jour de Transports Canada datée de mars 2010 indiquait que le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* exige actuellement des radeaux de sauvetage à dégagement libre à bord des navires à passagers, et que des dispositions semblables sont comprises dans le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé. Le travail se poursuit à l'égard des radeaux de sauvetage dans le projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*. Le Bulletin de la sécurité des navires 07/2007 a informé tous les propriétaires et exploitants de navires que l'obligation de prévoir des dispositifs à dégagement libre des radeaux de sauvetage (y compris les radeaux sous bossoir) sera proposée pour tous les navires dans le cadre du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé et du *Règlement sur les petits bâtiments* proposé.

La prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada* du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé est prévue au quatrième trimestre de 2011.

Le *Règlement sur les petits bâtiments* proposé a été prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 25 avril 2009. L'approbation finale et la publication dans la partie II de la *Gazette du Canada* sont prévues au deuxième trimestre de 2010.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M93-03 (mai 2010)

Le *Règlement sur les petits bâtiments* a été approuvé et publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 12 mai 2010. Chaque radeau de sauvetage à bord d'un navire à passagers faisant au plus 15 tonnes de jauge brute et ne transportant pas plus de 12 passagers, et à bord d'un bateau de travail faisant au plus 15 tonnes de jauge brute doit être arrimé de sorte qu'il se dégage automatiquement en cas de naufrage du navire.

La proposition visant à exiger des radeaux de sauvetage à dégagement libre pour les bateaux de pêche, si elle est pleinement mise en œuvre, réduira sensiblement les risques associés au non-dégagement des radeaux de sauvetage.

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

Réponse à M93-03 (décembre 2010)

La mise à jour de Transports Canada datée de décembre 2010 réaffirmait que le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* exige actuellement des radeaux de sauvetage à dégagement libre à bord des navires à passagers, et que des dispositions semblables sont comprises dans le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé. Le travail se poursuit à l'égard des radeaux de sauvetage dans le projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*. Le Bulletin de la sécurité des navires 07/2007 a informé tous les propriétaires et exploitants de navires que l'obligation de prévoir des dispositifs à dégagement libre pour les radeaux de sauvetage sera proposée pour tous les navires dans le cadre du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé et du *Règlement sur les petits bâtiments* approuvé.

La prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada* du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé est prévue au deuxième trimestre de 2012. Le règlement proposé exige que chaque radeau de sauvetage à bord d'un navire soit arrimé de sorte qu'il se dégage automatiquement en cas de naufrage du navire.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M93-03 (mars 2011)

Puisque le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé et le *Règlement sur les petits bâtiments* approuvé comportent l'exigence selon laquelle les radeaux de sauvetage doivent pouvoir se dégager librement, le risque de ne pouvoir les mettre à l'eau en cas de détresse ou de conditions environnementales défavorables s'en trouvera réduit sensiblement, voire éliminé. Toutefois, le retard prolongé dans la mise en œuvre du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* continue de mettre des vies en péril. Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse à la recommandation M93-03 (décembre 2011)

Dans sa mise à jour de décembre 2011, TC s'est concentré sur la formation donnée aux inspecteurs de la sécurité des navires, dans le cadre de l'embauche et du processus de mise à jour des connaissances. De l'information sur les radeaux de sauvetage est incluse dans le programme de formation des inspecteurs. De plus, le programme de formation des inspecteurs de petits bâtiments est donné à tous les nouveaux inspecteurs ainsi qu'à tous les inspecteurs déjà en poste, dans le cadre d'une formation d'appoint.

Par ailleurs, le Bulletin de la sécurité des navires 07/2007, à l'intention des propriétaires et des inspecteurs de la Sécurité maritime, souligne l'importance d'un rangement optimal des radeaux de sauvetage à bord des bâtiments. De plus, aux termes du *Règlement sur les petits bâtiments*, publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 12 mai 2010, tous les radeaux de sauvetage doivent être munis d'un dispositif leur permettant de se dégager librement. En vertu du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé, qui devrait être publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* durant le 2^e trimestre de 2013, tous les radeaux de sauvetage doivent être entreposés de manière à pouvoir se dégager librement, de façon automatique, si le navire coule.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M93-03 (mars 2012)

Par le biais de la formation mise en œuvre à l'intention des inspecteurs, TC établit un mécanisme permettant de s'assurer que l'endroit où sont rangés les radeaux de sauvetage à bord des navires approuvés ou inspectés par le gouvernement fédéral est inspecté afin de vérifier qu'ils peuvent être lancés facilement en cas d'urgence. D'ailleurs, le *Règlement sur les petits bâtiments* et le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé exigent que les radeaux de sauvetage puissent se dégager librement. Le risque de ne pas pouvoir les lancer en cas d'urgence est ainsi réduit considérablement ou éliminé.

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

Suivi exercé par le BST (mars 2012)

Le personnel de la division Marine du BST surveillera la mise en œuvre des mesures proposées.

Réponse à la recommandation M93-03 (novembre 2012)

Transports Canada a atteint l'objectif de cette recommandation en prenant les mesures suivantes et considère que le dossier est clos :

1. L'alinéa 143 (5)(c) du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* stipule que les bateaux de sauvetage doivent être arrimés « de manière qu'ils soient prêts à être utilisés à tout moment pour que deux membres de l'équipage puissent mener à bien les préparatifs d'embarquement et de mise à l'eau en moins de cinq minutes ». Cet alinéa est tiré de la Convention internationale SOLAS (chapitre III, règle 13.1.3.) Il s'applique dans toutes les conditions météorologiques.
2. Le *Règlement sur les petits bâtiments* qui a été publié dans la partie II de la Gazette du Canada le 12 mai 2010 exige que tous les radeaux de sauvetage soient à dégagement libre.
3. Tous les membres de l'équipage qui doivent se trouver à bord afin de respecter les exigences sur l'effectif de sécurité du *Règlement sur le personnel maritime (RPM)* doivent suivre une formation sur les interventions en cas d'urgence maritime qui leur apprendra à mettre à l'eau les radeaux de sauvetage dans des conditions environnementales difficiles.
4. Le Bulletin de la sécurité des navires 07/2007 à l'intention des propriétaires et des inspecteurs de la Sécurité maritime souligne l'importance d'un rangement optimal des radeaux de sauvetage à bord des bâtiments.
5. De l'information sur les radeaux de sauvetage est incluse dans le programme national de formation des inspecteurs ainsi que dans le programme de formation des inspecteurs de petits bâtiments qui est donné à tous les nouveaux inspecteurs ainsi qu'à tous les inspecteurs déjà en poste, dans le cadre d'une formation d'appoint. Les inspecteurs ont de plus accès au fichier exécutable d'un fabricant (Hammar) qui explique le

fonctionnement et l'installation des dispositifs de largage hydrostatiques sur les radeaux de sauvetage.

6. Le système de rapport d'inspection des navires comprend un champ où doit être entrée la date du dernier entretien du radeau de sauvetage. L'inspecteur a l'obligation de mettre ce champ à jour à chacune des inspections périodiques. Comme l'information figure directement sur le radeau de sauvetage, l'inspecteur est à même d'observer la position d'installation du radeau de sauvetage.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M93-03 (mars 2013)

Comme le mentionne Transports Canada dans sa réponse de novembre 2012, son *Règlement sur l'équipement de sauvetage* stipule que les bateaux de sauvetage doivent être arrimés « de manière qu'ils soient prêts à être utilisés à tout moment ». De plus, le *Règlement sur les petits bâtiments* exige que tous les radeaux de sauvetage soient à dégagement libre. TC a aussi publié le Bulletin sur la sécurité des navires 07/2007 qui comprend des « rappels à l'intention des propriétaires de bâtiments, des capitaines, des exploitants et des pêcheurs concernant l'arrimage des radeaux de sauvetage :

1. Les radeaux de sauvetage devraient être facilement accessibles et arrimés de manière à laisser suffisamment d'espace pour leur mise à l'eau, sans qu'il soit nécessaire de les soulever à plus d'un mètre et demi (5 pieds) au-dessus du berceau et sans qu'il soit nécessaire pour les personnes de les lever au-dessus de leur tête.
2. S'il n'est pas muni d'un dispositif de mise à l'eau, un radeau de sauvetage devrait être arrimé de façon à pouvoir tomber directement par-dessus bord lorsqu'il est levé hors du berceau et déplacé au-dessus du garde-corps ou du pavois.
3. La rampe de mise à l'eau prévue pour faciliter le déploiement des radeaux de sauvetage devrait être inclinée considérablement par rapport à l'axe horizontal, afin que son fonctionnement ne soit pas gêné par une gîte défavorable de 20°.
4. Lorsque les conditions sont propices à la formation de givre, les marins doivent s'assurer que leurs dispositifs de survie sont opérationnels en tout temps. »

Ce Bulletin sur la sécurité des navires est conforme à l'esprit de la recommandation. De plus, les inspecteurs de TC vérifient les dispositifs de dégagement libre, la position d'installation et la date du dernier entretien des radeaux de sauvetage. En outre, le Système de rapport d'inspection des navires de TC demande aux inspecteurs de TC de vérifier la position et l'installation des radeaux de sauvetage.

Ainsi, le Bureau estime que cette réponse est maintenant **Entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier est classé **inactif**.