



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M94-27

Engins à grande vitesse – Lignes directrices et formation en matière d'exploitation

Contexte

Le matin du 6 février 1992, le traversier catamaran à grande vitesse *Royal Vancouver* et le traversier à passagers et à véhicules *Queen of Saanich* de la British Columbia Ferry Corporation se sont abordés de face au large de la pointe Georgina à l'entrée nord de la passe Active (Colombie-Britannique). Le *Royal Vancouver* a subi d'importantes avaries, et 19 passagers ainsi que quatre membres d'équipage à bord ont été blessés. Les portes arrière du *Queen of Saanich* ont aussi été endommagées.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M92W1012 le 9 novembre 1994.

Recommandation M94-27 du Bureau (novembre 1994)

Les équipages d'engins à grande vitesse doivent posséder les connaissances, les compétences et la formation que nécessitent les caractéristiques spéciales des engins à grande vitesse, et les lignes directrices pour l'exploitation doivent assurer un environnement sûr. Par conséquent, le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports fixe des exigences précises en matière de formation et de compétences pour la certification des membres d'équipage conduisant des engins à grande vitesse à passagers.

Recommandation M94-27 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-27 (février 1995)

Le ministre des Transports accepte la recommandation. Le *Recueil international des règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse* traite de tous les aspects de navires tels que le *Royal Vancouver*. Entre autres, il aborde expressément les compétences de l'équipage et prescrit des exigences semblables à celles figurant dans la recommandation. La Garde côtière canadienne entend mettre le Recueil en application, d'abord par voie d'une décision du Bureau d'inspection des navires à vapeur puis par voie de réglementation. Elle utilisera le système exigeant des certificats avec mention de type qui a été mis au point à l'intention des membres d'équipage d'aéroglisseurs.

Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-27 (mai 1995)

En mai 1994, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le *Recueil international des règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse* (le Recueil), qui entrera en vigueur en 1996. La Garde côtière canadienne prévoit intégrer le Recueil à la réglementation canadienne; entre-temps, le Recueil sera mis en application par la voie d'une décision du Bureau d'inspection des navires à vapeur.

La réponse évoque largement la mise en application du nouveau Recueil de l'OMI comme moyen de faire suite à la recommandation du Bureau. Des communications entre le personnel et des responsables de la Garde côtière canadienne à la suite de la réponse confirment que la Garde côtière canadienne poursuit son projet d'intégrer le Recueil à la réglementation canadienne.

Comme les lacunes cernées dans la recommandation du Bureau peuvent être palliées par la mise en application du Recueil, le Bureau considère que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-27 (avril 2000)

Transports Canada a mis le Recueil en application par la voie d'une décision du Bureau d'inspection des navires à vapeur, ainsi que le permet la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Un groupe de travail de Transports Canada avait précédemment été constitué pour examiner le Recueil et recommander toute modification nécessaire pour tenir compte des conditions d'exploitation et autres exigences canadiennes. La Sécurité maritime de Transports Canada estime maintenant que le Recueil satisfait aux besoins en réglementation afin d'assurer la sécurité de l'embarcation, de son équipage et de ses passagers.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-27 (septembre 2004)

En avril 2000, Transports Canada avait mis le Recueil en application par la voie d'une décision du Bureau d'inspection des navires à vapeur. Le Recueil aborde le certificat de mention de type, et il est prévu que les capitaines et les membres d'équipage d'engins à grande vitesse soient traités de façon identique. Cependant, les engins à grande vitesse faisant des voyages intérieurs ne sont pas tenus de se conformer au Recueil mais peuvent le faire.

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

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-27 (décembre 2005)

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 M94-27 (novembre 2006)

La mise à jour de Transports Canada datée de novembre 2006 n'a apporté aucune nouvelle information face à la lacune de sécurité.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-27 (novembre 2006)

La mise à jour de Transports Canada de novembre 2006 n'apporte aucune nouvelle information par rapport à sa réponse initiale et ses mises à jour ultérieures. Il faut noter que le nouveau Règlement sur le personnel maritime proposé a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 18 novembre 2006. Le projet de nouveau règlement définit un « engin à grande vitesse » comme un engin capable d'atteindre une vitesse d'exploitation d'au moins 25 nœuds et construit conformément aux exigences du Recueil.

Il est proposé que le nouveau règlement exige des brevets de qualification de type d'engin à grande vitesse pour les capitaines et les autres officiers qui peuvent être appelés à assumer la conduite de l'embarcation. Les brevets de qualification de type seront propres à chaque embarcation et à la route sur laquelle il est exploité. Les mesures proposées, si elles sont pleinement mises en œuvre, pallieront largement la lacune.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-27 (juin 2008)

La mise à jour de Transports Canada datée de juin 2008 indiquait que selon le *Règlement sur le personnel maritime* (article 258), les conducteurs d'engins à grande vitesse doivent être titulaires d'un brevet de qualification de type qui est applicable à un engin à grande vitesse. Cette exigence ne s'applique pas aux engins à grande vitesse effectuant des voyages à proximité du littoral, classe 2 ou des voyages en eaux abritées et ayant une vitesse d'exploitation de 25 nœuds ou moins.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-27 (septembre 2008)

Le *Règlement sur le personnel maritime* exige que le capitaine et tout officier ayant un rôle opérationnel à bord d'un engin à grande vitesse pouvant être appelé à prendre les commandes de l'engin doivent être titulaires d'un brevet de qualification de type qui est applicable à un engin à grande vitesse et à la route qu'il emprunte. L'exigence ne s'applique pas aux engins à grande vitesse effectuant des voyages en eaux abritées ou des voyages à proximité du littoral, classe 2, lorsque l'engin a une vitesse d'exploitation maximale de 25 nœuds ou moins. Cependant, seuls les navires à passagers répondant aux exigences du Recueil sont considérés comme des engins à grande vitesse aux fins du *Règlement sur le personnel maritime*.

Rien n'indique que Transports Canada exigera que les navires capables de grandes vitesses, autres que ceux construits conformément au Recueil, respectent des dispositions semblables à celles contenues dans le Recueil.

Il n'y a aucun changement de fond par rapport à la réévaluation de novembre 2006. Le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-27 (novembre 2009)

La mise à jour de Transports Canada (TC) datée de novembre 2009 indiquait que selon le *Règlement sur le personnel maritime*, les conducteurs d'engins à grande vitesse doivent être titulaires d'un brevet de qualification de type qui est applicable à un engin à grande vitesse. Cette exigence ne s'applique pas aux engins à grande vitesse effectuant des voyages à proximité du littoral, classe 2 ou des voyages en eaux abritées et ayant une vitesse d'exploitation de 25 nœuds ou moins. Aucune mise à jour supplémentaire ne sera communiquée.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-27 (juillet 2010)

L'exigence d'un brevet de qualification de type qui est applicable à un engin à grande vitesse ne s'applique pas aux engins à grande vitesse effectuant des voyages à proximité du littoral, classe 2 ou des voyages en eaux abritées et ayant une vitesse d'exploitation de 25 nœuds ou moins. Cependant, étant donné les coûts de l'exploitation de navires à passagers capables de grandes vitesses, il y a moins de tels navires en service aujourd'hui et le risque est considéré comme étant faible. Le Bureau estime donc encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

En conséquence, le Bureau a attribué l'état **inactif** au présent dossier de lacune.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-27 (décembre 2014)

La mise à jour de novembre 2009 de TC correspond bien à notre position actuelle. Il est également important de noter qu'à l'heure actuelle, un seul navire canadien est certifié comme navire à passagers à grande vitesse.

Par conséquent, le Bureau a attribué l'état **actif** au présent dossier de lacune le 1^{er} avril 2015.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-27 (décembre 2015)

Les renseignements fournis sont toujours exacts. Un seul navire canadien est certifié comme navire à passagers à grande vitesse. À l'heure actuelle, on exploite ce navire à une vitesse maximale de 22 nœuds. Ce navire est conforme à l'édition de 1994 du *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse* (Recueil HSC).

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-27 (mars 2016)

Depuis l'émission de cette recommandation, il y a près de 20 ans, seulement 2 événements (M04L0105 et M09W0147) mettant en cause des navires à passagers à grande vitesse sont survenus. Dans les 2 cas, les navires pouvaient naviguer à plus de 30 nœuds, mais n'avaient pas à se conformer au Recueil HSC de l'OMI, car on les utilisait pour effectuer des voyages et offrir des services au Canada seulement. Le BST n'a pas été en mesure de déterminer le nombre d'autres navires à passagers qui répondent aux critères du Recueil HSC en ce qui concerne les navires pouvant être exploités comme des engins à grande vitesse.

TC a indiqué qu'aucun navire à passagers n'est immatriculé comme engin à grande vitesse au Canada. Toutefois, il existe 10 navires commerciaux ou de transport construits selon les normes applicables aux engins à grande vitesse et pouvant accueillir des passagers. Neuf de ces 10 navires sont des navires de la Garde côtière canadienne (GCC) construits selon le Recueil HSC, et 1 de ces 9 navires a également été construit selon le *Code de sécurité concernant les engins à sustentation dynamique* (Recueil DSC). Le seul navire à passagers construit selon le Recueil HSC est maintenant immatriculé comme un « navire à passagers ». Il existe peut-être d'autres navires canadiens qui répondent aux critères liés aux engins à grande vitesse, mais qui ne sont pas immatriculés comme de tels engins.

Tout navire immatriculé comme engin à grande vitesse doit être inspecté conformément au Recueil HSC et doté en personnel possédant les certifications requises, car TC a adopté les normes de ce recueil. Toutefois, comme aucun de ces 10 navires n'est immatriculé comme un engin à grande vitesse, il n'est pas nécessaire de les inspecter selon le Recueil HSC, et l'équipage de ces navires ne doit pas obtenir les certifications requises par ce recueil. De plus, on a délégué la classification de tous ces navires, sauf 3. On n'a signalé aucune blessure à un passager survenu à bord d'un navire construit conformément au Recueil HSC. On juge donc que les risques sont faibles par rapport au nombre de personnes que ces navires peuvent transporter. Comme les risques sont faibles, on juge que la recommandation est **entièrement satisfaisante** dans le cadre de la réévaluation.

Suivi exercé par le BST (mars 2016)

Le présent dossier est **fermé**.