



ÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION SUR LA SÉCURITÉ MARITIME M96-10

Harmonisation des exigences en matière de systèmes de détection et d'extinction des incendies à bord des vraquiers autodéchargeurs des Grands Lacs

Contexte

Au petit matin le 31 décembre 1994, un incendie s'est déclaré dans le convoyeur de déchargement du vraquier « AMBASSADOR » pendant le déchargement d'une cargaison de phosphorite. Le feu s'est par la suite propagé jusqu'aux emménagements, et il a fallu quelque 28 heures d'efforts à l'équipage et à plusieurs services d'incendie externes pour maîtriser et éteindre l'incendie. Les installations portuaires n'ont pas été endommagées, personne n'a été grièvement blessé et aucune pollution n'a été signalée par suite de l'événement. Le Bureau a déterminé qu'une section d'une des bandes transporteuses a pris feu lorsque les convoyeurs ont été arrêtés, probablement parce que la bande est entrée en contact avec un rouleau surchauffé. Le rouleau avait probablement surchauffé par suite de la rupture d'un palier ou d'un blocage causé par des déchets, lesquels ont pu prendre feu à cause de la surchauffe engendrée.

Recommandation M96-10 du BST (25 novembre 1996)

Sur les Grands Lacs, les navires autodéchargeurs sont le principal moyen de transport des cargaisons de vrac sec. À l'heure actuelle, quelque 80 autodéchargeurs sont en service, principalement sur les Grands Lacs et dans les voies navigables adjacentes; plus de 30 de ces navires sont canadiens, les autres sont immatriculés aux États-Unis. Comme ces navires sont réglementés uniquement par des exigences canadiennes et américaines, le Bureau recommande que :

Le ministère des Transports, en collaboration avec les autorités compétentes des États-Unis, voit à harmoniser les exigences en matière de systèmes de détection et d'extinction des incendies à bord des navires autodéchargeurs des Grands Lacs.

Recommandation M96-10 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation M96-10 (25 février 1997)

Le ministre des Transports est d'accord avec la recommandation. Des discussions sont en cours avec la Garde côtière des États-Unis (USCG) pour faire en sorte que les exigences canadiennes que l'on conçoit déjà seront compatibles avec celles des États-Unis.

Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M96-10 (17 janvier 2013)

TC collabore depuis un certain temps avec le secteur maritime pour développer de nouvelles exigences portant sur les systèmes fixes de lutte contre l'incendie dans les tunnels et dans les secteurs connexes. Une fois qu'il aura examiné les résultats d'essais d'un système prototype, TC formulera des exigences provisoires pour les systèmes d'extincteurs. TC indique que des discussions sont en cours avec la Garde côtière des États-Unis pour garantir la compatibilité des exigences canadiennes et américaines relativement à ces systèmes. TC affirme également qu'il demandera l'appui de l'OMI pour soulever la question, à l'échelle internationale, de la nécessité d'avoir de meilleurs systèmes de détection et d'extincteurs d'incendie dans les tunnels de vraquiers autodéchargeurs.

En ce qui a trait à la question de la préparation des postes d'incendie à bord des vraquiers autodéchargeurs, un Bulletin de la sécurité des navires sera diffusé pour porter cette préoccupation à l'attention des parties responsables. Toutes les mesures ci-dessus pourraient corriger les lacunes de sécurité soulevées dans les recommandations M96-09 à M96-12 du Bureau. Par contre, une fois de plus, aucune indication n'a été donnée quant à la date prévue d'exécution de ces mesures. Par conséquent, le Bureau estime qu'à l'heure actuelle, les réponses aux recommandations M96-09 à M96-12 ne peuvent dénoter qu'une **intention satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier a été classé **inactif** en 1997. Le 17 décembre 2013, le BST l'a classé **actif** et a demandé à Transports Canada de faire le point sur l'état de la recommandation.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M96-10 (29 janvier 2014)

Transports Canada a entrepris une étude de recherche en six étapes entre 2001 et 2003 pour évaluer la recommandation. Dans le cadre de l'étude, on a examiné la faisabilité des options en matière de protection contre les incendies dans le cas des tunnels à bord des navires auto-déchargeurs canadiens. On a conclu que la meilleure option consistait à utiliser la détection des incendies, et les robinets d'incendie armés manuels pour maîtriser les incendies dans les tunnels, et à mettre l'accent sur les méthodes efficaces de lutte manuelle contre les incendies. Pour rejoindre les préoccupations des intervenants en ce qui a trait à la poursuite de l'élaboration de normes, le Comité de direction et d'examen de la R et D de la Sécurité maritime

a décidé qu'il y avait lieu d'effectuer une étude de faisabilité avant de prendre la décision d'aller de l'avant avec l'élaboration d'autres normes.

L'étude de faisabilité achevée en mars 2004 a permis de conclure, après l'examen des rapports précédents et des entretiens avec des intervenants, qu'il n'avait pas été démontré qu'il existât une installation fixe de détection et de lutte contre les incendies efficace, comme cela serait nécessaire pour justifier les coûts de mise en place, et que les approches procédurales améliorées de lutte contre les incendies adoptées volontairement par les exploitants ces dernières années semblent atténuer les risques de manière efficace. Transports Canada avait réfléchi à la conclusion de l'étude en 2004 et avait été d'accord avec les constatations; par conséquent, il n'a pas persévéré dans son intention de modifier la réglementation.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M96-10 (31 mars 2014)

Le Bureau prend note de la réponse de Transports Canada selon laquelle les « approches procédurales améliorées de la prévention des incendies adoptées volontairement par les exploitants ces dernières années semblent atténuer les risques de manière efficace ». Bien que la présente recommandation vise à harmoniser les exigences canadiennes relatives à l'extinction des incendies à bord des navires auto-déchargeurs avec les exigences américaines, le risque a été analysé à la fois par le BST et par Transports Canada, qui ont jugé qu'il était faible. (Se reporter aussi à la réévaluation faite par le Bureau de la réponse à la recommandation M96-09 [31 mars 2014], dans « Évaluation de la réponse à la recommandation M96-09 de la Sécurité maritime : Protection contre les incendies dans les tunnels à bord des navires auto-déchargeurs canadiens.)

Par conséquent, le Bureau a changé la cote d'évaluation de la réponse à la recommandation M96-09 pour **entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier est maintenant **clos**.