



## RÉÉVALUATION DES RÉPONSES À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M97-01

### Inspection périodique des radeaux de sauvetage

#### Introduction

Le 10 avril 1995, le *Hili-Kum* a embarqué de l'eau et a coulé au large de l'île Moresby (Colombie-Britannique). Les trois membres d'équipage ont abandonné le bateau et sont montés à bord d'un radeau de sauvetage qui s'est ensuite retourné plusieurs fois. Deux des membres d'équipage ont succombé à l'hypothermie et se sont noyés.

Le radeau de sauvetage qui se trouvait à bord du *Hili-Kum* n'avait pas été inspecté annuellement par un technicien d'un atelier de réparation accrédité, et Transports Canada n'avait pas détecté cette lacune. Le Bureau avait précédemment exprimé son inquiétude face au fait que nombre de pêcheurs passent outre à l'entretien annuel obligatoire et ne font faire l'essai de leurs radeaux de sauvetage que dans le cadre de l'inspection quadriennale de leur bateau, habitude qui semble être souvent tolérée par les organismes de réglementation.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M95W0013 le 4 juillet 1997.

#### Recommandation M97-01 du Bureau (le 4 juillet 1997)

Comme le fait de négliger l'entretien annuel permet que des défaillances passent inaperçues et ne soient pas corrigées, ce qui compromet inutilement les chances de survie des équipages en situation d'urgence en mer, le Bureau recommande que :

Le ministère des Transports mette en œuvre des procédures pour s'assurer que les radeaux de sauvetage à bord de tous les navires, y compris les bateaux de pêche, font l'objet de l'entretien obligatoire en vertu du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*.

M97-01

#### Réponse à M96-15 (le 23 septembre 1997)

Le ministre des Transports est d'accord avec l'esprit de la recommandation. En effet, Transports Canada valide les inspections en s'assurant que le radeau de sauvetage possède un certificat d'inspection valide au cours de l'inspection quadriennale exigée par le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*. En vertu du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, une vérification annuelle est nécessaire, exigence présentement à l'examen au ministère. On s'inquiète du fait que la procédure actuelle pourrait être plus nuisible qu'utile puisqu'il faut déplier et replier les

unités. Le groupe de Recherche et développement de Transports Canada réalise actuellement une étude sur le sujet. Le ministère informera le Bureau des résultats de cette étude dès sa conclusion.

Par ailleurs, dans le cadre du projet d'élaboration de normes de construction pour les petits bâtiments commerciaux, un des mécanismes de surveillance envisagés est une fiche d'auto-inspection. L'entretien des radeaux de sauvetage pourrait faire partie de ce processus, ce qui serait une solution moins coûteuse pour atteindre l'objectif visé par la recommandation.

### **Évaluation par le Bureau de la réponse à M97-01 (le 28 novembre 1997)**

La réponse indiquait un accord avec l'esprit de la recommandation et affirmait que Transports Canada valide les inspections lors de l'inspection quadriennale. Cependant, la réponse indiquait aussi que le ministère réexaminait la pratique de la vérification annuelle des radeaux de sauvetage.

Lors de discussions ultérieures avec Transports Canada, le personnel du BST a appris que le Centre de développement des transports (CDT) de Transports Canada finance un projet de recherche-développement visant à évaluer les avantages des inspections annuelles. Un des objectifs du projet consiste à évaluer les conséquences qu'aurait l'adoption d'un cycle de deux ans ou trois ans pour l'inspection des radeaux de sauvetage. L'actuel cycle annuel est coûteux pour des bateaux utilisés sur une base saisonnière, et il y a des préoccupations que cette fréquence cause une usure inutile aux radeaux de sauvetage. En outre, de nouvelles technologies comme l'emballage sous vide et les piles longue durée peuvent permettre des intervalles plus longs entre les inspections. Ce projet de R-D devrait être terminé dans cinq ans; les résultats seront communiqués au Bureau lorsqu'ils seront disponibles.

La réponse de Transports Canada mentionne aussi une fiche d'auto-inspection. Au cours d'un suivi toutefois, il s'est avéré que Transports Canada n'a pas de plan précis quant à la façon dont ce concept serait mis en œuvre ou quant au délai dans lequel il le serait.

Il est entendu que le projet de R-D en cours pourrait déterminer que des inspections ne doivent pas nécessairement être effectuées chaque année. Cependant, Transports Canada n'a pris aucune mesure face à la défaillance constatée pour ce qui est de s'assurer que les inspections soient effectuées quelle qu'en soit la fréquence. Comme des radeaux de sauvetage qui ne respectent pas les normes actuelles de sécurité continueront d'être utilisés et qu'il reste possible que des défauts passent inaperçus parce que des inspections n'ont pas été effectuées, le Bureau estime que la réponse est **non satisfaisante**.

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse à M97-01 (le 15 septembre 2004)**

Transport Canada a publié une modification au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* prolongeant la périodicité d'entretien à deux ans pour les navires dont l'utilisation est saisonnière. Des modifications supplémentaires faisant que les radeaux de sauvetage qui ne sont pas utilisés de façon saisonnière peuvent adopter une périodicité d'entretien de 30 mois avec l'accord du fabricant et de Transports Canada sont maintenant en vigueur. Ces

modifications visent uniquement les navires canadiens, et non les bateaux de pêche. Le projet sur la périodicité d'entretien des radeaux de sauvetage a été terminé en décembre 2003.

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

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse à M97-01 (le 7 décembre 2005)**

Transports Canada a publié une modification au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* prolongeant la périodicité d'entretien à deux ans pour les navires utilisés de façon saisonnière. Des modifications supplémentaires faisant que les radeaux de sauvetage qui ne sont pas utilisés de façon saisonnière peuvent adopter une périodicité d'entretien de 30 mois avec l'accord du fabricant et de Transports Canada sont maintenant en vigueur. Ces modifications visent uniquement les navires canadiens, et non les bateaux de pêche. Le projet sur la périodicité d'entretien des radeaux de sauvetage a été terminé en décembre 2003. Actuellement, les bateaux de pêche ne dépassant pas 15 tonnes de jauge brute ne sont pas assujettis à des inspections périodiques obligatoires. Un nouveau régime de conformité, le programme provisoire de surveillance et d'inspection des petits bateaux de pêche, a été proposé pour tous les petits bateaux de pêche. Ce programme recourra à des inspections aléatoires et favorisera l'auto-surveillance. Si elles sont pleinement mises en œuvre, les mesures proposées réduiront sensiblement les risques associés aux radeaux de sauvetage non entretenus à bord de bateaux de pêche non inspectés.

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

### **Réponse à M97-01 (novembre 2006)**

La mise à jour de Transports Canada datée de novembre 2006 ne présentait aucune nouvelle information concernant la lacune de sécurité visée par la recommandation M97-01.

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse à M97-01 (novembre 2006)**

Le programme provisoire de surveillance et d'inspection des petits bateaux de pêche proposé pour tous les petits bateaux de pêche recourra à des inspections aléatoires et favorisera l'auto-surveillance. Si elles sont pleinement mises en œuvre, les mesures proposées réduiront sensiblement les risques associés aux radeaux de sauvetage non entretenus à bord de bateaux de pêche non inspectés.

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

### **Réponse à M97-01 (juin 2008)**

La mise à jour de Transports Canada datée de juin 2008 indiquait que les travaux se poursuivaient sur un régime d'inspection révisé pour les petits bateaux de pêche, dans le cadre du projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*. (Des renseignements ultérieurs ont indiqué que le règlement devait être prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne ou l'hiver 2009-2010.)

## **Réévaluation par le Bureau de la réponse à M97-01 (septembre 2008)**

Il est prévu que le régime d'inspection révisé proposé pour tous les petits bateaux de pêche recourra à des inspections aléatoires et favorisera l'auto-surveillance. Si elles sont pleinement mises en œuvre, les mesures proposées réduiront sensiblement les risques associés aux radeaux de sauvetage non entretenus à bord de bateaux de pêche non inspectés.

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

## **Réponse à M97-01 (mars 2010)**

La mise à jour de Transports Canada datée de mars 2010 indiquait que les travaux se poursuivaient sur un régime d'inspection révisé pour les petits bateaux de pêche. Transports Canada étudie une proposition de l'industrie voulant que des constructeurs de bateaux qualifiés soient autorisés à effectuer des inspections pour le compte de Transports Canada, à titre d'autre façon d'assurer des services d'inspection.

## **Réévaluation par le Bureau de la réponse à M97-01 (mars 2010)**

Il est prévu que le régime d'inspection révisé proposé pour tous les petits bateaux de pêche recourra à des inspections aléatoires et favorisera l'auto-surveillance. En outre, Transports Canada étudie une proposition de l'industrie voulant que des constructeurs de bateaux qualifiés soient autorisés à effectuer des inspections pour le compte de Transports Canada; on ignore toutefois si de telles inspections concerneraient uniquement les premières inspections (c.-à-d. avant l'entrée en service du bateau).

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

## **Réponse à M97-01 (décembre 2010)**

La mise à jour de Transports Canada datée de décembre 2010 indiquait que les directives concernant l'inspection périodique des stations d'entretien des radeaux de sauvetage ont été envoyées aux Bureaux régionaux de Transports Canada en novembre 2010. Des discussions avec 5 organismes reconnus (sociétés de classification) sont en cours, et il est prévu que ces dernières assureront la supervision des stations d'entretien à la signature d'un accord. Transports Canada travaille actuellement à l'élaboration d'outils destinés à l'ensemble des petits bateaux de pêche du Canada, regroupant des exigences réglementaires par type de bâtiment et comprenant des notes d'orientation et des listes de vérification à l'intention des pêcheurs. Ces outils ont pour but de faire connaître aux propriétaires de petits bateaux de pêche les exigences réglementaires, de même que de les inciter à évaluer et à maintenir continuellement la conformité de leur bâtiment. Transports Canada s'attache également à établir un régime d'inspection et de surveillance fondé sur les risques visant les petits bateaux, lequel lui permet d'axer ses ressources d'inspection sur les bâtiments ayant besoin, pour satisfaire à ses exigences réglementaires, du soutien le plus important.

Des consultations ont été engagées auprès de l'industrie de la pêche afin de déterminer si cette approche peut être adaptée pour répondre aux besoins des bateaux de pêche. En outre, Transports Canada a entrepris des consultations visant l'établissement du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*. 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. Le niveau 3 de ce programme vise à faire en sorte que les bateaux de pêche de toutes les tailles et les bateaux de moins de 15 tonneaux de jauge brute aient un guide de sécurité opérationnelle à leur bord.

En collaboration avec le *Council of Marine Carriers*, Sécurité maritime - Transports Canada a entrepris un projet pilote destiné à contrôler la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité au sein de la flotte canadienne de caboteurs, dont les conclusions contribueront à l'adoption d'une gestion de la sécurité à l'intérieur de la flotte en question.

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse à M97-01 (mars 2011)**

Quelque 14 années plus tard, il n'existe toujours aucune mesure efficace pour remédier à ce problème. Il est prévu que le régime d'inspection révisé proposé pour tous les petits bateaux de pêche recourra à des inspections aléatoires et favorisera l'autosurveillance. En outre, une proposition de l'industrie voulant qu'on envisage d'autoriser des constructeurs de bateaux qualifiés à effectuer des inspections pour le compte du ministère est à l'étude. On ignore toutefois si ces inspections concerneraient uniquement la première inspection (c.-à-d. avant que le navire ne soit mis en service). Si le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* proposé visant les bateaux de pêche est élaboré et pleinement mis en œuvre, la mesure proposée réduira considérablement ou éliminera cette lacune. Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

### **Réponse à la recommandation M97-01 (décembre 2011)**

Dans sa mise à jour de décembre 2011, TC a indiqué que les procédures ci-dessous avaient été mises en œuvre afin de vérifier que les radeaux de sauvetage sur tous les bateaux de pêche font l'objet d'un entretien.

- La base de données de TC indique la date du dernier entretien des radeaux de sauvetage, qui doit être mise à jour par un inspecteur lors de chaque inspection obligatoire en vertu de la loi.
- Les certificats d'inspection délivrés aux bâtiments canadiens comportent une note (note 5) rappelant au propriétaire/capitaine que le certificat n'est valide que si le radeau de sauvetage fait l'objet d'un entretien chaque année. Par conséquent, même s'il est possible que les inspecteurs de la Sécurité maritime ne vérifient pas certains bâtiments chaque année, cette exigence est constamment rappelée au propriétaire.

Après le lancement par TC du programme de conformité pour les petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance en juin 2011, les propriétaires de navires ont reçu une trousse de vérification de la conformité qui comprenait une liste de vérification sommaire des exigences réglementaires ainsi que des instructions, afin qu'ils puissent vérifier si leurs radeaux de

sauvetage faisaient l'objet des entretiens requis. Ce programme est volontaire et les propriétaires doivent payer un droit pour y participer.

## **Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M97-01 (mars 2012)**

L'état d'avancement des modifications proposées au *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* est inconnu. Si Transports Canada décide d'exiger que les navires commerciaux canadiens mesurant moins de 24 m ou transportant moins de 50 passagers soient dotés d'un système de gestion de la sécurité (SGS), cette mesure pourra potentiellement éliminer le risque relevé dans la recommandation du Bureau.

L'inclusion de l'information sur l'entretien des radeaux de sauvetage dans la base de données du SRIN et le rappel aux propriétaires que la validité du certificat dépend de l'entretien annuel des radeaux de sauvetage sont des initiatives valables de TC. Le programme d'inspection révisé pour les petits bâtiments autres que des embarcations de plaisance, y compris les petits bateaux de pêche, prévoira des inspections aléatoires et favorisera l'auto-inspection. Le risque associé aux radeaux de sauvetage non entretenus sera atténué si les propriétaires et les inspecteurs de TC continuent de collaborer afin d'assurer un entretien annuel de ces dispositifs.

Une fois qu'elles seront pleinement mises en œuvre, les mesures prévues réduiront substantiellement le risque associé au maintien de radeaux de sauvetage. Par conséquent, le BST estime que la réponse continue de dénoter une **intention satisfaisante**.

## **Suivi exercé par le BST (mars 2012)**

Le BST surveillera les mesures proposées et effectuera un suivi auprès de Transports Canada en ce qui a trait à l'adoption d'un SGS pour les exploitants nationaux.

## **Réponse à la recommandation M97-01 (novembre 2012)**

Transports Canada a pris les mesures suivantes pour garantir que les radeaux de sauvetage sont bien entretenus et croit avoir atteint l'objectif de cette recommandation :

1. Le *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux*, qui comprend des renseignements sur les radeaux de sauvetage, leur entretien et leur arrimage ainsi que des explications sur le fonctionnement des dispositifs de largage hydrostatiques, a été envoyé par la poste aux propriétaires enregistrés de petits bâtiments commerciaux autres que les bateaux de pêche, au printemps de 2011.
2. En juin 2011, Transports Canada a lancé le Programme de conformité pour les petits bâtiments (PCPB) autres que les embarcations de plaisance. En vertu du Programme de conformité pour les petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance, les propriétaires de navires ont reçu une trousse de vérification de la conformité qui comprenait une liste de vérification des exigences réglementaires ainsi que des instructions. Ces outils ont pour but de faire connaître aux propriétaires de petits

bateaux de pêche les exigences réglementaires, y compris celles sur l'entretien des radeaux de sauvetage, de même que d'inciter les propriétaires de petits bâtiments non récréatifs à évaluer et à maintenir continuellement la conformité de leur bâtiment. Transports Canada s'attache également à établir un régime d'inspection et de surveillance fondé sur les risques visant les petits bateaux, lequel lui permet d'axer ses ressources d'inspection sur les bâtiments ayant besoin, pour satisfaire à ses exigences réglementaires, du soutien le plus important. Transports Canada prépare des outils similaires pour les petits bateaux de pêche et des consultations ont été engagées auprès de l'industrie de la pêche afin de déterminer si le Programme de conformité pour les petits bâtiments peut être adapté pour répondre aux besoins des bateaux de pêche. Un rapport de conformité annuel fait partie du PCPB. Une fois le programme mis en œuvre, les propriétaires et les exploitants devront donc présenter un rapport sur la conformité de leur bâtiment qui confirmera aussi que leur équipement de sauvetage satisfait aux exigences d'entretien.

3. Le règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité proposé par Transports Canada, ainsi que les outils connexes, fournira un cadre de travail aux propriétaires/exploitants de bâtiments canadiens (y compris les bateaux de pêche) afin de créer leurs propres méthodes de suivi et de rapport des entretiens des radeaux de sauvetage, sous la supervision de Transports Canada.

Transports Canada entend continuer à encourager l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) sur tous les bâtiments utilisés pour des activités commerciales. Les outils liés aux SGS sont préparés par la Sécurité maritime de TC, sont fournis à tous les exploitants de bâtiments et comprennent des références sur l'entretien des radeaux de sauvetage afin d'aider les exploitants à garantir que les exigences sur l'entretien des radeaux de sauvetage sont respectées, quel que soit le calendrier d'inspection du bâtiment.

4. L'article 106 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* stipule que le représentant autorisé d'un bâtiment canadien doit veiller à ce que le bâtiment ainsi que ses machines et son équipement satisfassent aux exigences prévues par les règlements d'application et doit élaborer des règles d'exploitation sécuritaire du bâtiment. Les radeaux de sauvetage et leur entretien sont visés par cet article. Il porte aussi sur les bâtiments qui sont l'objet d'inspection quadriennale et impute au représentant autorisé la responsabilité de la conformité du bâtiment au cours des années qui séparent les inspections menées par TC. Des inspecteurs peuvent monter à bord des bâtiments à n'importe quel moment pour évaluer la conformité aux règlements et le représentant autorisé sera tenu responsable des manquements : une amende sera imposée ou le bâtiment sera mis hors service, selon le cas.
5. La Sécurité maritime de Transports Canada révisé les *Règlements sur les contraventions* pour permettre aux agents de la paix de remettre des avis d'infraction aux embarcations, autres que les embarcations de plaisance, de 0 à 24 mètres. En élargissant le rôle des agents de la paix aux bateaux non récréatifs, la Sécurité maritime de TC mise sur ses ressources pour appliquer la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* qui traite de la fin de la durée de vie utile des radeaux de sauvetage.
6. Les inspecteurs de Sécurité maritime sont formés pour inspecter l'équipement de sécurité et vérifier l'entretien périodique des radeaux de sauvetage et d'autres matériels.

Des procédures pour l'inspection des radeaux de sauvetage sont comprises dans la Section 5, Partie 50-02 des *Notices to Inspectors [Avis aux inspecteurs]*, 2005.

7. 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 obligatoires. Il s'agit d'un processus systématique qui vise à garantir que l'entretien des radeaux de sauvetage est vérifié.

### **Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M97-01 (mars 2013)**

Le BST reconnaît que Transports Canada a mis en œuvre des procédures pour aider les propriétaires à confirmer que leurs radeaux de sauvetage sont entretenus conformément aux exigences. Ainsi, le Bureau estime que cette réponse est maintenant **Entièrement satisfaisante**.

### **Suivi exercé par le BST**

Le présent dossier est classé **inactif**.