



Recommandation M04-01 du BST

Gestion de la sécurité par les exploitants de navires à passagers

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports prenne des mesures pour assurer que les entreprises exploitant des petits navires à passagers aient un système de gestion de la sécurité en place.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	M02C0030
Date à laquelle la recommandation a été émise	3 juin 2004
Date de la dernière réponse	Décembre 2022
Date de la dernière évaluation	Mars 2023
Évaluation de la dernière réponse	Intention satisfaisante
État du dossier	Actif

Résumé de l'événement

Le *Lady Duck* était un véhicule amphibie basé sur un châssis de camion Ford F-350 transformé et aménagé pour transporter jusqu'à 12 passagers pour des visites guidées sur terre et sur l'eau dans la région de la capitale nationale et sur la rivière des Outaouais. Le véhicule a été conçu et construit par son propriétaire, qui l'a mis en service au début de la saison touristique en juin 2001.

Vers 15 h le 23 juin 2002, le *Lady Duck* a débuté l'excursion amphibie avec à son bord le conducteur, 10 passagers et une guide touristique. Lorsque le véhicule est entré à l'eau à la marina de Hull, les pompes d'assèchement ont été actionnées d'office pour éliminer toute eau se trouvant dans la coque. Comme on ne voyait aucune eau s'écouler par les sorties d'eau, les pompes d'assèchement de secours ont également été actionnées. On a constaté par la suite que de l'eau s'écoulait par intermittence des sorties d'eau situées des deux côtés du véhicule. On a mené le véhicule du côté d'Ottawa de la rivière pour voir divers points d'intérêt. La rivière était calme, avec des vagues causées par le sillage des bateaux et des autres embarcations dans le secteur de l'excursion. À l'occasion, le véhicule a rencontré des vagues qui surmontaient le capot pour éclabousser le pare-brise.

Vers la fin de l'excursion, en retournant à la marina de Hull, le conducteur a constaté que l'avant du véhicule flottait dans une position plus basse que la normale et que de l'eau s'écoulait continuellement des deux côtés du véhicule. Le conducteur a alors ordonné aux quatre passagers se trouvant le plus à l'avant et à la guide touristique de se rendre à l'arrière du véhicule pour tenter de diminuer l'enfoncement avant.

L'enfoncement avant a continué d'augmenter. Constatant que la sécurité des passagers était en jeu, le conducteur a ordonné à la guide touristique de dire aux passagers de mettre un vêtement de flottaison individuel. Le conducteur a lancé un Mayday sur la radio très haute fréquence (VHF). La situation s'est détériorée rapidement; l'eau s'accumulait à l'avant du véhicule. Le conducteur a ordonné aux passagers d'évacuer le véhicule qui était en train de couler. Le conducteur, la guide touristique et six passagers ont réussi à sortir du véhicule qui coulait. Les quatre autres passagers sont restés coincés dans l'auvent en toile et ont coulé avec le véhicule par 8 mètres de fond.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M02C0030 le 3 juin 2004.

Justification de la recommandation

Le bilan qui est ressorti de cette enquête est celui d'une entreprise qui faisait le minimum pour assurer la conformité aux règlements plutôt que de chercher à réduire les risques par tous les moyens possibles. L'entreprise n'a pas démontré un engagement envers la sécurité en ce sens qu'elle n'a pas sollicité l'avis de TC sur l'état du navire et qu'elle était réticente à observer les recommandations qui n'étaient pas expressément requises en vertu de la réglementation.

Le *Lady Duck* avait été conçu et construit par son exploitant pour servir à des excursions amphibies. Les caractéristiques du véhicule témoignent d'un manque de sensibilisation aux normes maritimes de construction et d'entretien : le véhicule avait un faible franc-bord, il n'était pas doté de raccords étanches aux endroits où des éléments traversaient la coque et son système de pompes d'assèchement des fonds était défectueux.

Le mécanicien à temps plein de l'entreprise, responsable de l'entretien des véhicules, n'avait aucune formation officielle et ne détenait aucun certificat.

La formation fournie par l'entreprise aux conducteurs pour leur permettre de prendre de telles décisions était minimale et officieuse. Aucun programme de formation officiel n'était offert aux guides avant de débiter les excursions sur l'un ou l'autre des véhicules amphibies. Il n'y avait pas non plus de politiques ou de procédures écrites propres à l'entreprise sur la nature et les modalités de la formation des guides touristiques.

La gestion efficace de la sécurité exige que les exploitants sachent reconnaître les risques associés à leurs activités, évaluer les conséquences possibles et déterminer des stratégies d'atténuation pour réduire les risques au strict minimum. Cependant, comme le présent événement le démontre, les exploitants de petits navires à passagers ne sont pas toujours conscients des risques associés à l'exploitation de leurs navires et ne possèdent pas toujours les compétences nécessaires pour gérer ces risques.

Compte tenu des avantages associés à la prévention des accidents et de la nécessité d'une démarche structurée pour que les exploitants puissent gérer efficacement et de façon continue les risques liés à leurs activités, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports prenne des mesures pour assurer que les entreprises exploitant des petits navires à passagers aient un système de gestion de la sécurité en place.

Recommandation M04-01 du BST

Réponses et évaluations antérieures

Août 2004 : réponse de Transports Canada

Transports Canada accepte l'esprit de la recommandation. Le ministère étudie la possibilité d'appliquer des systèmes de gestion de la sécurité aux exploitants de navires canadiens (ne ressortissant pas à la Convention SOLAS), dont les exploitants de petits navires à passagers. Cette étude évaluera les avantages et les coûts des systèmes de gestion de la sécurité maritime et étudiera l'expérience qu'ont d'autres pays (comme la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni) dans la mise en œuvre de tels systèmes.

L'étude devrait être terminée à la mi-2005. Si les résultats indiquent que les systèmes de gestion de la sécurité sont justifiés et possibles pour tous les secteurs de l'industrie maritime intérieure canadienne, Transports Canada, après consultation avec l'industrie, déterminera la meilleure démarche pour appliquer de telles exigences réglementaires. Entre-temps, TC continue d'appuyer l'adoption volontaire de systèmes de gestion de la sécurité par des exploitants canadiens.

Décembre 2004 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Dans sa réponse, Transports Canada souscrit à l'esprit de la recommandation. Une étude visant à évaluer la possibilité de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité pour les exploitants canadiens a été terminée en mai 2002. Cette étude n'a révélé aucune indication manifeste voulant que la gestion de la sécurité ait permis d'améliorer la sécurité maritime, même s'il semble que la gestion de la sécurité ait porté ses fruits dans d'autres domaines. [L'étude comprenait un sondage, mais aucune réponse n'a été reçue de l'Association des armateurs canadiens, de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers ou de l'Association canadienne des propriétaires de navires à passagers. Seulement six réponses ont été reçues de navires touristiques et d'autres navires à passagers.] Dans l'étude, il a été recommandé de se pencher sur la démarche en deux volets de la Nouvelle-Zélande. Cette

démarche vise à mettre en application un système de gestion de la sécurité à bord de tous les navires de commerce transportant plus de 12 passagers ou ayant une jauge brute de plus de 15. Pour ce qui est des navires à passagers ou des navires de charge plus petits, un plan d'exploitation en toute sécurité devrait être mis en œuvre. Un plan d'exploitation en toute sécurité est une version simplifiée d'un système de gestion de la sécurité visant à prescrire aux petits navires de commerce des exigences pratiques et abordables en matière de sécurité. Chaque exploitant formule un plan d'exploitation en toute sécurité qui comprend un dossier écrit de l'entretien du navire et des méthodes sûres d'exploitation. L'exploitant fournit des détails sur les conditions d'exploitation du navire et les conditions à remplir pour transporter des passagers.

Le ministère étudie la possibilité d'appliquer des systèmes de gestion de la sécurité aux exploitants de navires canadiens, dont les exploitants de petits navires à passagers. L'analyse de cette étude doit être terminée à la mi-2005. Si les résultats indiquent que des systèmes de gestion de la sécurité sont justifiés et faisables, TC déterminera, en consultation avec l'industrie, la meilleure façon de prévoir des exigences réglementaires en conséquence. TC continue de préconiser l'adoption volontaire de systèmes de gestion de la sécurité par les exploitants de navires canadiens.

Puisque Transports Canada prévoit consulter l'industrie pour déterminer la meilleure façon de mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité, si les résultats de l'examen exigent leur mise en œuvre, le Bureau estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Décembre 2005 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Bien que l'examen par TC de l'étude sur les systèmes de gestion de la sécurité pour les exploitants de navires canadiens ait été terminé en août 2005, le BST n'a reçu aucune nouvelle information sur des mesures supplémentaires prises par TC. Si les recommandations de l'étude sont pleinement mises en œuvre, les risques associés à l'exploitation de petits navires à passagers seront sensiblement réduits. Cet examen a été terminé, et un rapport d'analyse des choix relativement aux systèmes de gestion de la sécurité dans l'industrie canadienne du transport maritime a été présenté au Comité exécutif de la Sécurité maritime de Transports Canada en septembre 2005. TC a l'intention d'examiner toute l'information essentielle, y compris celle qui pourrait découler de l'enquête du coroner qui est prévue, et consultera les parties intéressées avant d'imposer des exigences supplémentaires en matière de sécurité.

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

Novembre 2006 : réponse de Transports Canada

En novembre 2006, TC a indiqué que le rapport sur la faisabilité de l'imposition aux exploitants de petits navires d'un système de gestion de la sécurité (SGS), fut-ce sous une forme relativement simple, laisse entrevoir un fardeau important sur les plans des activités et des coûts. La justification d'une généralisation des systèmes de gestion de la sécurité à l'égard de tous les navires à passagers canadiens devrait être étudiée. Cependant, le rapport suggérait

d'entamer un projet pilote de mise en œuvre d'une démarche axée sur le système de gestion de la sécurité dans un secteur choisi de l'industrie.

La Sécurité maritime de Transports Canada consultera l'industrie des petits navires à passagers pour recueillir ses points de vue.

Le fascicule *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* (TP 14070) contient des éléments d'un système de gestion de la sécurité, comme une liste de contrôle pour l'auto-inspection et un programme régulier d'entretien. Y figure aussi de l'information sur les règlements pertinents.

Novembre 2006 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Le rapport sur la faisabilité d'un système de gestion de la sécurité pour les exploitants de petits navires a conclu que même un système relativement simple peut occasionner un fardeau important sur les plans des activités et des coûts. Cependant, le rapport suggérait d'entamer un projet pilote de mise en œuvre d'une démarche axée sur le système de gestion de la sécurité dans un secteur choisi de l'industrie.

La Sécurité maritime de Transports Canada entend consulter l'industrie des petits navires à passagers pour recueillir ses points de vue.

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

Juin 2008 : réponse de Transports Canada

En juin 2008, TC a indiqué avoir effectué une étude des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans l'optique de la flotte intérieure, y compris en menant des consultations auprès de l'industrie. En conséquence, le ministère continue d'étudier l'application des SGS aux petits navires, et envisagera une telle mesure à l'avenir s'il y a lieu.

Le fascicule *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* (TP 14070) contient des éléments d'un système de gestion de la sécurité, comme une liste de contrôle pour l'auto-inspection et un programme régulier d'entretien. Y figure aussi de l'information sur les règlements pertinents. Des révisions au fascicule approfondiront le concept du système de gestion de la sécurité, à la fois pour l'expliquer et pour encourager les gens à l'adopter.

Septembre 2008 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

L'information communiquée par TC en juin 2008 indique que le ministère continue d'étudier l'application des SGS aux petits navires et envisagera cette possibilité à l'avenir s'il y a lieu. En outre, la future version révisée du *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* (TP 14070) servira à faire la promotion des SGS, ce qui témoigne d'un appui pour l'adoption volontaire du système de gestion de sécurité par les exploitants de navires canadiens.

La gestion efficace de la sécurité exige que les exploitants puissent reconnaître les dangers associés à leurs activités, évaluer les risques engendrés par ces dangers et déterminer les stratégies à même d'atténuer ces risques le plus possible. Le SGS est un procédé rigoureux de gestion des risques qui a été largement adopté.

Bien que la mise en œuvre volontaire de mesures de sécurité puisse réussir si ces mesures font l'objet d'encouragements et de mesures de promotion, tous les exploitants de petits navires à passagers ne choisiraient pas nécessairement de participer, de sorte que la sécurité des équipages et des passagers continuerait d'être exposée à des risques. Tant que les efforts de promotion des SGS n'en auront pas fait la norme pour l'industrie des petits navires à passagers ou qu'un système de gestion de la sécurité ne sera pas obligatoire, la lacune de sécurité visée par la recommandation ne sera pas sensiblement réduite ou palliée.

En conséquence, le Bureau estime que la réponse dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Décembre 2009 : réponse de Transports Canada

L'information communiquée par TC en décembre 2009 indiquait que TC avait entrepris de consulter l'industrie en vue de la mise au point d'un système de gestion de la sécurité (SGS) adapté aux besoins de la flotte de navires canadiens, laquelle se compose surtout de petits navires.

Au début de 2009, on a entrepris un projet pilote d'une durée de 2 ans qui devait vérifier la fonctionnalité de ce qu'il est convenu d'appeler un système national de gestion de la sécurité (SNGS). L'introduction d'un SNGS vise à :

- mettre l'accent sur la culture de la sécurité à bord des navires canadiens;
- implanter cette culture de la sécurité dans l'ensemble de l'industrie maritime canadienne;
- accroître la sécurité et le rendement environnemental;
- améliorer la fiabilité des opérations;
- améliorer les pouvoirs de l'industrie en matière de sécurité;
- accroître la productivité de l'industrie.

En janvier 2010, TC en est aux dernières étapes de la rédaction d'un manuel du système national de gestion de la sécurité et de l'élaboration d'outils connexes qui aideront les exploitants canadiens à implanter un SGS. Ces documents et outils seront bientôt mis à la disposition de tous les exploitants dans le cadre d'une campagne d'information et de sensibilisation qui visera à informer les exploitants sur la façon dont le SGS renforcera les volets gestion de la sécurité et protection de l'environnement de leurs activités.

Mai 2010 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Le système national de gestion de la sécurité (SNGS) qui est proposé pour la flotte de navires canadiens est un système volontaire basé sur le *Code international de gestion de la sécurité*

(Code ISM). Les objectifs du SNGS consistent à encourager les exploitants de navires canadiens à élaborer un système de gestion de la sécurité, en l'occurrence un outil destiné à améliorer la sécurité et à aider les exploitants à se conformer à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et plus particulièrement à l'alinéa 106(1)b, qui oblige les exploitants à élaborer des règles d'exploitation sécuritaire du bâtiment ainsi que la procédure à suivre en cas d'urgence.

Bien que la mise en œuvre volontaire de mesures de sécurité puisse réussir si ces mesures font l'objet d'encouragements et de mesures de promotion, tous les exploitants de petits navires à passagers ne choisiraient pas nécessairement de participer, de sorte que la sécurité des équipages et des passagers continuerait d'être exposée à des risques. Tant que les efforts de promotion des SGS n'en auront pas fait la norme pour l'industrie des petits navires à passagers ou qu'un système de gestion de la sécurité ne sera pas obligatoire, la lacune de sécurité visée par la recommandation ne sera pas sensiblement réduite ou palliée.

Lors de la réunion d'avril 2010 du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), on a formé un groupe de travail chargé de la surveillance réglementaire des navires canadiens, coprésidé par TC et un représentant de l'industrie. Ce groupe de travail devra étudier la réglementation qui présidera à la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité applicable à la flotte de navires canadiens.

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

Décembre 2010 : réponse de Transports Canada

Dans sa mise à jour de décembre 2010, TC a réitéré que, en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la sécurité est une responsabilité qui relève du représentant autorisé ou du propriétaire. TC a indiqué que son rôle consiste à fournir aux représentants autorisés des outils et des conseils qui les aideront à se conformer aux exigences réglementaires et à élaborer des règlements qui permettront de faire une promotion efficace et efficiente de la sécurité.

TC a entrepris des consultations préalables à l'élaboration du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*. Pour la gestion de la sécurité à bord des navires canadiens, on propose une approche en trois volets qui tient compte de la taille, du type et/ou du nombre de passagers des navires. TC a entrepris en collaboration avec le Council of Marine Carriers un projet pilote de mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité applicable à la flotte de navires canadiens. Les résultats du projet pilote faciliteront l'adoption d'un système de gestion de la sécurité dans l'ensemble de la flotte de navires canadiens. Le volet 2 de ce programme s'intéresse aux navires transportant plus de 12 passagers ou ayant une jauge brute de plus de 15, et pour lesquels un système national de gestion de la sécurité (SNGS) devrait être mis en place. Le volet 3 du programme concerne les navires transportant moins de 12 passagers ou ayant une jauge brute de moins de 15, et pour lesquels un plan d'exploitation en toute sécurité devrait être mis en place.

Mars 2011 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Si elles sont pleinement mises en œuvre, les mesures proposées permettront aux exploitants de reconnaître les dangers associés à leurs activités, d'évaluer les risques engendrés par ces dangers et de déterminer les stratégies à même d'atténuer ces risques le plus possible. À cet égard, les risques seront atténués substantiellement ou éliminés.

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

Décembre 2011 : réponse de Transports Canada

Transports Canada a pris des mesures pour faire en sorte que les entreprises de petits navires à passagers disposent d'un système de gestion de la sécurité. Le projet de *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* exigera que chaque navire canadien dispose d'un système de gestion de la sécurité. Cette réglementation doit être publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* au 4^e trimestre de 2014. Dans le cadre de ce processus, un rapport préliminaire aux fins de consultations a été présenté au Conseil consultatif maritime canadien ainsi qu'à l'Association canadienne des bateaux-passagers.

En 2008, TC a lancé un projet pilote en collaboration avec le Council of Marine Carriers pour vérifier s'il était possible de mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité au sein de la flotte canadienne. Les concepts et les idées concernant les systèmes de gestion de la sécurité ont été élaborés conjointement avec l'industrie. On s'est d'ailleurs montré très favorable à une réforme de la réglementation afin de les rendre obligatoires. TC a proposé que le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* comprenne des dispositions pour les petits navires, y compris les petits navires à passagers. Aux termes d'une politique élaborée conjointement par l'industrie et l'organisme de réglementation, les voiliers-écoles canadiens doivent disposer d'un système de gestion de la sécurité fonctionnel avant d'appareiller pour des activités de formation.

En juin 2011, TC a lancé le Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) afin de promouvoir une culture axée sur la sécurité chez les propriétaires de petits navires. Le PCPB fournit aux propriétaires de petits navires canadiens non récréatifs une trousse de vérification de la conformité qui comprend une liste de vérification générale des exigences réglementaires, accompagnée d'instructions. Cet outil est conçu pour accroître la sensibilisation aux exigences réglementaires et inciter les propriétaires de petits navires non récréatifs à s'assurer régulièrement de la conformité.

Les inspecteurs de TC doivent rappeler aux propriétaires leurs responsabilités aux termes de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, à savoir de développer des procédures sécuritaires d'exploitation du navire et de faire en sorte que l'équipage et les passagers reçoivent une formation sur la sécurité.

Mars 2012 : évaluation par le BST de la réponse (évaluation impossible)

Si Transports Canada décide d'exiger que les navires commerciaux canadiens de moins de 24 m ou transportant moins de 50 passagers soient dotés d'un système de gestion de la sécurité (SGS), cela pourra éliminer le risque relevé dans la recommandation du Bureau. Transports Canada considérait exiger que les entreprises exploitant de petits navires à passagers soient dotées de systèmes de gestion de la sécurité, et un rapport préliminaire a été présenté aux fins de consultations au Conseil consultatif maritime canadien ainsi qu'à l'Association canadienne des bateaux-passagers. Cependant, malgré des avis préalables, l'état d'avancement de cette initiative et des modifications à la réglementation sur la gestion de la sécurité est actuellement inconnu.

Par conséquent, le Bureau n'est **pas en mesure d'évaluer** la réponse à cette recommandation.

Mai 2012 : réponse de Transports Canada

Le 1^{er} mars 2012, TC a indiqué au BST que le projet de *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* ne viserait pas les navires d'une longueur inférieure à 24 m et transportant moins de 12 passagers. TC a alors mentionné que les nouveaux règlements sur les SGS refléteraient le Code ISM par la reprise des 13 obligations. L'exposé a fait état des commentaires négatifs des parties intéressées lors de consultations et des récentes initiatives du gouvernement fédéral visant à réduire le fardeau réglementaire des petites entreprises (tiré du plan d'action du Conseil de coopération en matière de réglementation et du Rapport de recommandations – *La réduction de la paperasse... libérer les entreprises et leur permettre de croître*). De plus, selon TC, la mise en place d'un système de gestion de la sécurité serait trop onéreuse pour les petites entreprises qui comptent peu d'employés, et il existe peu d'organisations qualifiées qui seraient en mesure de vérifier et de certifier les SGS des exploitants maritimes. Même, si dans sa réponse, TC indique qu'il encouragera l'adoption de SGS comme pratique exemplaire dans le cas de navires de moins de 24 m, un tel système ne sera pas requis et ne fera l'objet d'aucune inspection ni de vérification. Les modifications proposées au *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* entreront en vigueur en 2014.

En réponse à la demande de renseignements additionnels du BST, TC a transmis de l'information supplémentaire le 9 mai 2012 qui portait principalement sur la préparation, l'orientation et les résultats attendus du Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB). TC a indiqué que, avant l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), les navires d'une jauge brute de 15 tonneaux et moins et transportant 12 passagers ou moins (« petits navires ») étaient très rarement inspectés par la Sécurité maritime. La sécurité a fait l'objet d'une promotion et d'une surveillance par l'intermédiaire du Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments (PCIB) qui regroupait différentes initiatives régionales. À la suite de l'entrée en vigueur de la LMMC 2001, la Sécurité maritime a mis à jour le *Règlement sur les petits bâtiments* pour tenir compte des changements dans l'industrie, pour mieux refléter la réalité des exploitants canadiens de flottes de petits bâtiments

et pour harmoniser les exigences, dans la mesure du possible, avec les normes internationales. La nouvelle version du règlement est entrée en vigueur en mai 2010.

Afin d'appuyer la mise en œuvre de ces règlements, la Sécurité maritime a révisé ses programmes de surveillance existants pour les petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance, y compris le PCIB, et a regroupé les pratiques exemplaires en un seul nouveau programme, soit le Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB). Le PCPB offre aux propriétaires de petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance un processus simple et efficace qui leur permet de bien connaître les exigences réglementaires qui les régissent et leur fournit des outils pour respecter chacune de ces exigences.

Le PCPB comprend 2 activités clés pour la Sécurité maritime : l'inscription des bâtiments au programme et l'inspection fondée sur le risque des bâtiments pour vérifier la conformité. L'objectif national en matière de niveau d'activité est 500 bâtiments inscrits et 50 inspections de bâtiments nouvellement inscrits.

La Sécurité maritime poursuit ses efforts pour améliorer le niveau de conformité et de sécurité dans l'industrie des petits bâtiments par des programmes d'éducation, de sensibilisation et d'inspection ciblés. Ces activités appuient l'objectif de réduire la fréquence et la gravité des incidents et des accidents impliquant des petits bâtiments et contribuent directement à créer un milieu de transport sécuritaire pour les Canadiennes et les Canadiens.

L'approche retenue par la Sécurité maritime pour l'amélioration de la sécurité des petits bâtiments prend en considération les risques indiqués dans la recommandation M04-01 du Bureau de la sécurité des transports relative aux petits navires à passagers et respecte en conséquence l'objectif de la recommandation.

Septembre 2012 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)

Transports Canada et les secteurs de transport aérien, maritime et ferroviaire reconnaissent depuis longtemps les avantages d'une approche officielle à la gestion de la sécurité. Jusqu'à tout récemment, TC envisageait une approche selon laquelle tous les navires commerciaux devraient être pourvus d'un système de gestion de la sécurité. Les petits navires commerciaux seraient tenus d'avoir une version à plus petite échelle d'un SGS, et TC fournirait un ensemble pratique et abordable d'exigences en matière de sécurité pour les exploitants individuels de petits navires. Au cours des dernières années, TC a consulté les intervenants pour déterminer la meilleure approche à suivre pour mettre en œuvre efficacement les exigences réglementaires relatives à de tels systèmes. En collaboration avec le Council of Marine Carriers (CMC), TC a également fait l'essai de la mise en œuvre d'un SGS pour les exploitants canadiens. Le CMC a fait savoir que les résultats de ce projet pilote étaient prometteurs.

Toutefois, TC a indiqué récemment que les navires d'une longueur inférieure à 24 m ou transportant moins de 12 passagers ne seront pas tenus d'avoir un SGS, comme il avait été prévu auparavant. Même si, dans sa réponse, TC indique qu'il encouragera l'adoption d'un SGS dans le cas de navires de moins de 24 m, un tel système ne sera pas requis et ne fera l'objet

d'aucune inspection ni de vérification. Ainsi, beaucoup d'exploitants de petits navires pourront choisir de ne pas mettre en place un SGS, et donc risquent de ne pas tirer parti des avantages que confèrent ces systèmes. Étant donné les avantages que présente un SGS officiel, documenté et vérifiable, y compris son grand potentiel de prévention d'accidents, le besoin d'un tel système à bord de petits navires commerciaux demeure. Les mesures proposées par TC ne feront rien pour corriger cette lacune ou pour satisfaire aux exigences liées à la présente recommandation.

Le BST a réitéré les avantages d'un SGS dans le secteur du transport maritime dans sa Liste de surveillance en juin 2012, et encourage TC à exiger que tous les navires commerciaux soient dotés d'un SGS certifié et vérifié.

Étant donné que les risques touchant les petits navires à passagers ne seront pas considérablement réduits s'ils ne sont pas tenus d'adopter un système de gestion de la sécurité, l'évaluation de la réponse a été changée à une **attention non satisfaisante**.

Décembre 2012 : réponse de Transports Canada

Transports Canada a pris des mesures pour faire en sorte que les entreprises de petits navires à passagers disposent d'un système de gestion de la sécurité.

- Cette réglementation, qui exigera que chaque navire canadien dispose d'un système de gestion de la sécurité, doit être publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au 2^e trimestre de 2014. Dans le cadre de ce processus, un rapport préliminaire aux fins de consultations a été présenté au Conseil consultatif maritime canadien ainsi qu'à l'Association canadienne des bateaux-passagers. De plus, la Sécurité maritime utilise différents autres moyens pour encourager l'adoption des SGS dans l'industrie maritime du Canada.
- Transports Canada a pris des mesures pour améliorer la sécurité de tous les petits navires afin de réduire les risques ciblés dans la recommandation M04-01 du Bureau de la sécurité des transports qui porte sur les petits bateaux de passagers.
- Depuis 2004, la Sécurité maritime de Transports Canada encourage l'adoption volontaire de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) pour les bateaux qui ne sont pas assujettis à la Convention sur la sécurité.
- De 2009 à 2011, la Sécurité maritime de Transports Canada a mené un projet pilote sur la mise à l'essai du Programme alternatif canadien de la conformité (PACC) et des systèmes de gestion de la sécurité en collaboration avec le Council of Marine Carriers (CMC). Les leçons apprises à la suite de ce projet et les commentaires de la consultation initiale ont été intégrés aux règlements proposés.
- Depuis 2008, TC étudie la faisabilité d'exiger des systèmes de gestion de la sécurité à bord des bateaux canadiens. Les concepts et les idées concernant les systèmes de gestion de la sécurité ont été élaborés conjointement avec l'industrie. On s'est d'ailleurs montré très favorable à une réforme de la réglementation afin de les rendre obligatoires. Cette réglementation, qui exigera que chaque navire canadien dispose d'un système de gestion de la sécurité, doit être publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au 2^e trimestre de 2014. Elle visera les navires qui font des voyages

internationaux assujettis à la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS), les navires de 500 tonnes brutes (tonneaux) et plus, les navires certifiés pour transporter plus de 50 passagers et les navires de plus de 24 mètres.

- En juin 2011, TC a lancé le Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB). L'élément clé de ce programme est un outil (TP15111) qui réunit toutes exigences réglementaires qui visent les petits navires canadiens non récréatifs ainsi que des notes explicatives. Cet outil fournit aux propriétaires et aux exploitants de petits navires une trousse de vérification de la conformité qui comprend une liste de vérification générale pour confirmer que leur bateau satisfait aux exigences réglementaires. Le programme est appuyé par une présence dynamique et informative sur le Web et dans les médias sociaux et comprend des activités et des vidéos de sensibilisation. Transports Canada mène des inspections de conformité des petits bâtiments en fonction des dangers signalés et documentés. Le PCPB porte actuellement sur les petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance de 0 à 15 tonneaux et pouvant accueillir de 0 à 12 passagers.
- Des travaux sont en cours pour élargir la portée du PCPB aux petits bateaux de pêche et aux remorqueurs. De plus, Transports Canada travaille à établir des liens avec les bureaux municipaux et provinciaux qui délivrent des permis commerciaux ainsi qu'avec le Conseil canadien des assureurs [maritimes] afin de les encourager à exiger que les propriétaires de petits bâtiments présentent une preuve de conformité aux règlements maritimes afin de recevoir un permis commercial et d'obtenir une assurance. Transports Canada a aussi commencé à concerter ses efforts de surveillance de la conformité et du respect des règlements par des partenariats avec la Garde côtière canadienne et les organismes d'application des lois et règlements maritimes. Il entend en outre modifier la *Loi sur les contraventions*.

Le PCPB porte sur les éléments essentiels d'une bonne gestion de la sécurité à bord des petits bâtiments et aide les propriétaires de bateaux à comprendre qu'ils sont responsables de l'exploitation sécuritaire de leurs bâtiments. Les outils et les conseils offerts par le programme permettent aux propriétaires de bateaux de mieux comprendre leurs responsabilités en matière de respect des règlements, ce qui améliore leur volonté et leur capacité de miser sur la sécurité. De plus, les exigences de déclaration du programme favorisent la conformité continue ainsi que l'adoption d'une approche proactive en matière de sécurité.

Activités de sensibilisation

- Le Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) rapport de conformité détaillé et notes d'orientation est bien reçu par les exploitants et les propriétaires de bâtiments : ils jugent qu'il est utile pour leur rappeler leurs obligations réglementaires et garantir la conformité de leurs bâtiments.
- La sensibilisation au programme et au rapport de conformité détaillé est essentielle, mais difficile en raison de la taille et de la diversité de la communauté des petits bâtiments à l'échelle nationale.

- Les activités de sensibilisation suivantes ont été organisées :
 - Présentations aux réunions nationale et régionales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) depuis 2010.
 - Rencontre interministérielle en mars 2010 avec les ministères fédéraux qui sont propriétaires ou exploitants de petits bâtiments afin de leur expliquer le programme, les inviter à s'inscrire et les encourager à en faire la promotion.
 - Présence dynamique et informative sur le Web et utilisation de Twitter pour diffuser de courts bulletins.
 - Aux 3^e et 4^e trimestres de 2011-2012, la Sécurité maritime a lancé une campagne de sensibilisation améliorée :
 - La région de l'Atlantique a organisé et tenu quatre séances d'information. Des inspecteurs maritimes ont visité des organisations ciblées pour encourager leur inscription, p. ex. les services des incendies de Halifax, l'administration portuaire de Halifax, la Garde côtière canadienne, le ministère des Pêches et des Océans, Environnement Canada et la GRC.
 - La région de l'Ontario a organisé et tenu sept (7) rencontres de sensibilisation / séances d'information destinées aux gouvernements municipaux et provinciaux qui exploitent des petits bâtiments, à la Police provinciale de l'Ontario et à la GCC.
 - Les régions du Québec, du Pacifique et des Prairies et du Nord ont choisi de visiter des clients particuliers, notamment les gouvernements municipaux et provinciaux et les administrations portuaires, afin de les sensibiliser au programme.
 - La Direction générale a créé une carte postale faisant la promotion du PCPB qui a été envoyée à plus de 5000 propriétaires de petits bâtiments.
- À ce jour en 2012-2013, la Sécurité maritime :
 - produit cinq (5) vidéos sur la sécurité des petits bâtiments où figurent des représentants de différents secteurs de l'industrie qui font la promotion du PCPB et des méthodes d'exploitation sécuritaires;
 - a rédigé l'ébauche d'une lettre qui sera envoyée aux bureaux municipaux et provinciaux qui délivrent des permis commerciaux afin de les sensibiliser au PCPB et de les inviter à tenir compte de la conformité des bateaux au moment de remettre les permis commerciaux;
 - a collaboré à une campagne de sensibilisation de Transports Canada qui avait pour objectif de fournir des renseignements à l'industrie maritime de la région du Pacifique sur l'inscription, la certification et la conformité des petits bâtiments;
 - a fait une présentation aux membres du Conseil canadien des assureurs maritimes pour leur fournir des détails sur le PCPB et encourager leurs clients à tenir compte de la conformité au moment d'assurer les bâtiments;
 - établit des liens avec la GCC et les autorités maritimes nationales afin de favoriser la concertation des efforts de surveillance de la conformité et du respect des règlements au sein de la communauté des petits bâtiments. La *Loi sur les contraventions* est en cours de révision afin d'évaluer la possibilité d'ajouter les infractions aux règlements pour les bâtiments non récréatifs comme motif de contravention en vertu de la Loi.
- De nombreuses associations ont récemment été créées dans l'industrie des petits bâtiments des régions du Pacifique, de l'Ontario et de l'Atlantique. Elles appuient le Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) rapport de conformité détaillé et notes d'orientation et travaillent avec la Sécurité maritime et leurs clients pour leur

fournir des renseignements sur le programme. Fish Safe en Colombie-Britannique est aussi un fervent partisan du programme et collabore avec la Sécurité maritime pour favoriser la création d'un outil d'évaluation de la conformité similaire pour les petits bateaux de pêche.

Statistiques et commentaires

- La période s'étend de la création du programme (2 juin 2011) à la fin du deuxième trimestre (30 septembre 2012)
- Nombre de demandes reçues = 1376
- Nombre d'étiquettes de conformité bleues émises = 876
- Nombre de demandes en traitement = 500

Le programme gagne en popularité. Le nombre de demandes présentées est à la hausse. Au T4 de 2011-2012, la Sécurité maritime a reçu et traité trois fois plus de demandes comparativement au T3 (124 demandes). Au cours des six premiers mois de 2012-2013, 571 nouvelles demandes ont été présentées.

Mars 2013 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)

Le PCPB est conçu pour encourager la conformité aux règlements existants. TC continue de cibler les petits bâtiments alors que le BST maintient que la conformité aux règlements actuels n'est pas un gage de sécurité. Une loi sur les SGS à bord des petits bateaux de passagers obligerait les exploitants à cibler, évaluer et prévenir les dangers de façon quotidienne.

Le BST a réitéré les avantages d'un SGS dans le secteur du transport maritime dans sa Liste de surveillance en juin 2012, et encourage TC à exiger que tous les navires commerciaux soient dotés d'un SGS certifié et vérifié. Sans SGS obligatoires, les risques à bord des petits bateaux de passagers et de tous les bâtiments commerciaux ne seront pas réduits de façon significative.

Par conséquent, la réponse dénote encore une **attention non satisfaisante**.

Novembre 2013 : réponse de Transports Canada

Transports Canada a pris des mesures pour faire en sorte que les entreprises de petits navires à passagers disposent d'un système de gestion de la sécurité.

- Les travaux d'élaboration du règlement sont bien en cours. Il est prévu que la rédaction du règlement proposé sera terminée au plus tard au deuxième trimestre de 2014. La date fixée de la prépublication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est le troisième trimestre de 2014; cependant, cette date dépend de facteurs indépendants de la volonté de Transports Canada. Dans le cadre de ce processus, un rapport préliminaire aux fins de consultations a été présenté au Conseil consultatif maritime canadien ainsi qu'à l'Association canadienne des bateaux-passagers. De plus, la Sécurité maritime utilise différents autres moyens pour encourager l'adoption des SGS dans l'industrie maritime du Canada.

- Transports Canada a pris des mesures pour améliorer la sécurité de tous les petits navires afin de réduire les risques ciblés dans la recommandation M04-01 du Bureau de la sécurité des transports qui porte sur les petits bateaux de passagers.
- Depuis 2004, la Sécurité maritime de Transports Canada encourage l'adoption volontaire de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) pour les bateaux qui ne sont pas assujettis à la Convention sur la sécurité.
- De 2009 à 2011, la Sécurité maritime de Transports Canada a mené un projet pilote sur la mise à l'essai du Programme alternatif canadien de la conformité (PACC) et des systèmes de gestion de la sécurité en collaboration avec le Council of Marine Carriers (CMC). Les leçons apprises à la suite de ce projet et les commentaires de la consultation initiale ont été intégrés aux règlements proposés.
- Depuis 2008, Transports Canada étudie la faisabilité d'exiger des systèmes de gestion de la sécurité à bord des bateaux canadiens. Les concepts et les idées concernant les systèmes de gestion de la sécurité ont été élaborés conjointement avec l'industrie. On s'est d'ailleurs montré très favorable à une réforme de la réglementation afin de les rendre obligatoires. Il est prévu que la réglementation exigeant un système de gestion de la sécurité sera prépubliée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au cours du troisième trimestre de 2014; cependant, cette date dépend de facteurs indépendants de la volonté de Transports Canada. Elle visera les navires qui font des voyages internationaux assujettis à la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS), les navires de 500 tonnes brutes et plus, les navires certifiés pour transporter plus de 50 passagers et les navires de plus de 24 mètres.
- En juin 2011, TC a lancé le Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB). L'élément clé de ce programme est un outil (TP15111) qui réunit toutes les exigences réglementaires visant les petits navires canadiens non récréatifs ainsi que des notes explicatives. Cet outil fournit aux propriétaires et aux exploitants de petits navires une trousse de vérification de la conformité qui comprend une liste de vérification générale destinée à confirmer que leur bateau satisfait aux exigences réglementaires. Le programme est appuyé par une présence dynamique et informative sur le Web et dans les médias sociaux, il comprend des activités et des vidéos de sensibilisation. Transports Canada mène des inspections de conformité des petits bâtiments en fonction des dangers signalés et documentés. Le PCPB porte actuellement sur les petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance de 0 à 15 tonneaux, pouvant accueillir jusqu'à 12 passagers.
- Des travaux sont en cours pour élargir la portée du PCPB aux petits bateaux de pêche et aux remorqueurs. De plus, Transports Canada travaille à établir des liens avec les bureaux municipaux et provinciaux qui délivrent des permis commerciaux ainsi qu'avec le Conseil canadien des assureurs [maritimes] afin de les encourager à exiger que les propriétaires de petits bâtiments présentent une preuve de conformité aux règlements maritimes afin de recevoir un permis commercial et de contracter une assurance. Transports Canada a aussi commencé à concerter ses efforts de surveillance de la conformité et du respect des règlements par des partenariats avec la Garde côtière

canadienne et les organismes d'application des lois et règlements maritimes. Il entend en outre modifier la *Loi sur les contraventions* de manière à y inclure l'application de la loi aux navires non récréatifs.

- Transports Canada est en train de créer un site Web qui affichera des conseils au sujet des SGS et des documents destinés à sensibiliser les exploitants et les aider à créer leur propre système.

Modèles SGS « légers » : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/dvro-4067.htm>

Le PCPB porte sur les éléments essentiels d'une bonne gestion de la sécurité à bord des petits bâtiments et aide les propriétaires de bateaux à comprendre leurs responsabilités à l'égard de l'exploitation sécuritaire de leurs bâtiments. En même temps, les outils et les conseils offerts par le programme permettent aux propriétaires de bateaux de mieux comprendre leurs responsabilités en matière de respect des règlements, ce qui améliore leur volonté et leur capacité de miser sur la sécurité. De plus, les exigences de déclaration du programme favorisent la conformité continue ainsi que l'adoption d'une approche proactive en matière de sécurité.

Activités de sensibilisation

- Le rapport de conformité détaillé et les notes d'orientation du Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) sont bien reçus par les exploitants et les propriétaires de bâtiments : ils jugent qu'il est utile pour leur rappeler leurs obligations réglementaires et garantir la conformité de leurs bâtiments.
- La sensibilisation au programme et au rapport de conformité détaillé est essentielle, mais difficile en raison de la taille et de la diversité de la communauté des petits bâtiments à l'échelle nationale.
- Les activités de sensibilisation suivantes ont été organisées :
 - présentations aux réunions nationales et régionales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) depuis 2010;
 - rencontre interministérielle en mars 2010 avec les ministères fédéraux qui sont propriétaires ou exploitants de petits bâtiments afin de leur expliquer le programme, les inviter à s'inscrire et les encourager à en faire la promotion;
 - création et tenue à jour d'une présence Web dynamique et informative, et utilisation de Twitter pour publier de courts bulletins;
 - lancement par la Sécurité maritime d'une campagne de sensibilisation améliorée durant les troisième et quatrième trimestres /T4 de 2011–2012, qui incluait ce qui suit :
- La région de l'Atlantique a organisé et tenu quatre séances d'information. Des inspecteurs maritimes ont visité des organisations ciblées pour encourager leur inscription, p. ex. les services des incendies de Halifax, l'administration portuaire de Halifax, la Garde côtière canadienne, le ministère des Pêches et des Océans, Environnement Canada et la GRC.
 - La région de l'Ontario a organisé et tenu sept (7) rencontres de sensibilisation et séances d'information destinées aux administrations municipales et provinciales qui exploitent des petits bâtiments, à la Police provinciale de l'Ontario et à la GCC.

- Les régions du Québec, du Pacifique ainsi que des Prairies et du Nord ont choisi de visiter des clients particuliers, notamment les administrations municipales et provinciales de même que les administrations portuaires, afin de les sensibiliser au programme.
- La Direction générale a créé une carte postale faisant la promotion du PCPB qui a été envoyée à plus de 5000 propriétaires de petits bâtiments.
- À ce jour en 2012–2013, la Sécurité maritime :
 - est en train de produire cinq vidéos sur la sécurité des petits navires pour faire la promotion du PCPB et des pratiques sécuritaires à l'aide d'un groupe représentatif de représentants de l'industrie;
 - a rédigé l'ébauche d'une lettre qui sera envoyée aux bureaux municipaux et provinciaux qui délivrent des permis commerciaux afin de les sensibiliser au PCPB et de les inviter à tenir compte de la conformité des bateaux au moment de remettre ces permis;
 - a collaboré à une campagne de sensibilisation de Transports Canada afin de fournir des renseignements à l'industrie maritime de la région du Pacifique sur l'immatriculation, la certification et la conformité des petits bâtiments;
 - a fait une présentation aux membres du Conseil canadien des assureurs maritimes pour leur fournir des détails sur le PCPB et encourager leurs clients à tenir compte de la conformité au moment d'assurer les bâtiments;
 - crée des relations avec l'Association des commissions des accidents du travail et les commissions provinciales;
 - établit des liens avec la GCC et les autorités maritimes nationales afin de favoriser la concertation des efforts de surveillance de la conformité et du respect des règlements au sein de la communauté des petits bâtiments. La *Loi sur les contraventions* est en cours de révision afin d'évaluer la possibilité d'ajouter les infractions aux règlements pour les bâtiments non récréatifs comme motif de contravention en vertu de la Loi.
- De nombreuses associations ont récemment été créées dans l'industrie des petits bâtiments des régions du Pacifique, de l'Ontario et de l'Atlantique. Elles appuient le Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) et le rapport de conformité détaillé (RCD), elles travaillent avec la Sécurité maritime et leurs clients pour leur fournir des renseignements sur le programme. Fish Safe en Colombie-Britannique est aussi un fervent partisan du programme et collabore avec la Sécurité maritime pour favoriser la création d'un outil d'évaluation de la conformité similaire pour les petits bateaux de pêche.

Statistiques et commentaires

- La période va de la création du programme (2 juin 2011) à la fin de T2 (30 septembre 2013).
- Nombre d'étiquettes de conformité bleues émises = 1564

Mars 2014 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)

La réponse de Transports Canada en 2013 ne contient pas de nouvelle information et n'indique aucun changement par rapport à la position de l'année précédente. TC maintient que les exploitants de petits navires (ceux de moins de 24 m de longueur et transportant moins de

12 passagers) ne seront pas tenus d'adopter un système de gestion de la sécurité. Le *Lady Duck* a sombré en 2002, et la recommandation voulant que les entreprises qui exploitent des petits navires à passagers soient dotées d'un système de gestion de la sécurité a été formulée en 2004 après une analyse rigoureuse effectuée par le BST. TC avait effectué sa propre analyse à l'époque et avait accepté cette recommandation.

Le BST a réitéré les avantages d'un SGS dans le secteur du transport maritime dans sa Liste de surveillance en juin 2012, et a encouragé TC à exiger que tous les navires commerciaux soient dotés d'un SGS certifié et vérifié. Si un SGS adapté aux besoins des exploitants de petits navires à passagers et de petits navires commerciaux n'est pas requis, les risques liés à l'exploitation des petits navires ne seront pas réduits de façon substantielle. La position de TC signifie que les passagers à bord des petits navires commerciaux, tels que le *Lady Duck*, continueront de se trouver dans une situation périlleuse.

Par conséquent, la réponse à la recommandation M04-01 continue d'être évaluée comme étant **insatisfaisante**.

Décembre 2014 : réponse de Transports Canada

Dans sa réponse, Transports Canada a réitéré l'information, les mesures prises pour améliorer la sécurité des petits bateaux et les activités de sensibilisation qu'il avait indiquées dans sa réponse de novembre 2013, et a fait valoir que « la rédaction du règlement proposé sera terminée au premier trimestre de 2015. La date de publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est prévue au deuxième trimestre de 2015, mais cette date dépend de facteurs sur lesquels Transports Canada n'exerce aucun contrôle. »

La réponse comprend aussi une mise à jour des résultats du Programme de conformité des petits bâtiments et fait valoir qu'en date du 30 septembre 2014, 2001 étiquettes de conformité bleues ont été émises depuis la mise en œuvre du programme (2 juin 2011).

Mars 2015 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)

La réponse de Transports Canada offre peu de nouveaux renseignements de fond. TC avait initialement prévu que les bateaux d'une jauge brute de plus de 15 tonnes et transportant moins de 12 passagers seraient tenus d'avoir un SGS. TC affirme maintenant qu'il va promouvoir un SGS pour les exploitants de petits navires (moins de 24 m de long et transportant moins de 50 passagers) qui, en vertu des mesures proposées, ne seront pas tenus d'avoir un système de gestion de la sécurité. À l'heure actuelle, il y a 4067 bateaux à passagers immatriculés au Canada (d'après le Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments de Transports Canada), dont 3896 mesurent moins de 24 m de long et sont homologués pour transporter moins de 50 passagers. Les exploitants de beaucoup de ces bateaux de passagers plus petits peuvent choisir de ne pas adopter de SGS et de ne pas mettre en place un processus de gestion de la sécurité officiel pour leurs activités, et risquent donc de ne pas tirer parti des avantages que pourrait offrir la gestion de la sécurité.

Dans sa Liste de surveillance publiée en novembre 2014, le BST a réitéré la responsabilité que partagent toutes les entreprises de gérer les risques de sécurité dans leurs activités, ainsi que les avantages d'un SGS pour cerner les dangers et atténuer les risques. Le BST a également noté que même les petites entreprises doivent avoir certains processus de sécurité pour gérer le risque.

Si un SGS adapté aux besoins des exploitants de petits navires à passagers et de petits navires commerciaux n'est pas requis, les risques liés à l'exploitation des petits navires persisteront.

Par conséquent, la réponse à la recommandation M04-01 continue d'être évaluée comme étant **insatisfaisante**.

Décembre 2015 : réponse de Transports Canada

Transports Canada a bien accueilli la nouvelle formulation lors de la publication de la Liste de surveillance 2014. Le cadre réglementaire de Transports Canada (TC) concorde avec la solution proposée par le BST. L'article 106(1)(b) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* stipule que le représentant autorisé doit élaborer des procédures d'exploitation sécuritaire du bâtiment, ainsi que la procédure à suivre en cas d'urgence (autrement dit, les processus de gestion de la sécurité); TC a établi un cadre de vérification de la conformité au Code ISM pour encadrer les entreprises et les bâtiments assujettis au *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* en tenant compte du risque lors de l'établissement des priorités et pour s'assurer qu'ils se conforment aux exigences pertinentes; de plus, des inspecteurs maritimes peuvent prendre des mesures pour faire appliquer la loi si les faits recueillis semblent suggérer que les pratiques d'exploitation d'un navire ou d'une entreprise ne sont pas sécuritaires.

Mars 2016 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)

L'article cité de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* exige que les représentants autorisés de bâtiments canadiens élaborent des méthodes d'exploitation sécuritaires des bâtiments, ainsi que la procédure à suivre en cas d'urgence et qu'ils veillent à ce que l'équipage et les passagers reçoivent une formation en matière de sécurité; cependant, la gestion de la sécurité nécessite une approche globale. Pour gérer efficacement la sécurité, il faut mettre en place des processus afin de détecter les dangers associés à l'exploitation du bâtiment, évaluer les risques qui en découlent et formuler des stratégies afin d'atténuer ces risques. Le Bureau estime qu'en plus de fournir un cadre de gestion de la sécurité facile à comprendre par les propriétaires et exploitants de petits navires, le ministère doit prendre des mesures afin de vérifier que ces propriétaires et exploitants ont mis en place les processus nécessaires pour gérer les risques propres à leurs activités. Tant que cela n'aura pas été accompli, il se pourrait que les risques associés à une activité ne soient pas décelés ni, par conséquent, atténués.

Dans sa Liste de surveillance 2014, le BST a réitéré la responsabilité que partagent toutes les entreprises de gérer les risques de sécurité dans leurs activités, ainsi que les avantages d'un système de gestion de la sécurité (SGS) pour cerner les dangers et atténuer les risques. Toutefois, si des processus de gestion de la sécurité adaptés aux besoins des exploitants de

petits navires à passagers et de petits navires commerciaux ne sont pas exigés, les risques liés à l'exploitation des petits navires persisteront.

Par conséquent, l'évaluation de la réponse à la recommandation M04-01 démontre toujours une **attention non satisfaisante**.

Décembre 2016 : réponse de Transports Canada

Transports Canada continue de promouvoir l'adoption des systèmes de gestion de la sécurité par les exploitants maritimes; c'est pourquoi le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* est en cours de modification. Le projet de règlement vise les navires canadiens ne ressortissant pas à la Convention. Les modifications que Transports Canada propose au *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* sont harmonisées avec l'intention de la Liste de surveillance 2016 du Bureau de la sécurité des transports. Transports Canada est convaincu que sa proposition actuelle est une preuve éloquente de l'importance qu'il accorde à la mise en œuvre des SGS au sein la flotte de navires canadiens et renforce les exigences existantes en matière d'inspection et de certification.

Lorsque le représentant autorisé d'un navire canadien effectue une première évaluation des risques, il examine les activités de son entreprise et tente de cerner tous les risques susceptibles de nuire à ces activités. Il ne peut toutefois pas cibler tous les risques puisque certains ne se révèlent qu'au fil du temps. L'évaluation des risques est un processus continu puisque l'entreprise doit continuer à cerner les risques durant le déroulement de ses activités. Ainsi, on ne peut établir que la gestion des risques est déficiente ou inefficace si un risque inconnu ou imprévu est constaté à la suite d'un incident. La gestion de la sécurité vise notamment à garantir que les entreprises prennent des mesures de prévention et d'amélioration de la sécurité si un incident ou un accident révèle un nouveau risque.

Transports Canada a créé un site Web contenant des conseils au sujet des SGS et des documents destinés à sensibiliser les exploitants et à les aider à créer leur propre système.

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/dvro-4067.htm>

<http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/dvro-4067.htm>

Il y a eu des consultations sur les modifications proposées depuis 2010 et elles se poursuivront tout au long de la rédaction des modifications. Dans le cadre des modifications proposées au *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*, Transports Canada prépare l'ébauche des *Modifications canadiennes au Code international de gestion de la sécurité* (Code ISM) qui seront notamment incorporées par renvoi à la section 32 (4.1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

En plus des modifications proposées indiquées ci-dessus, Transports Canada étend la portée du *Programme de conformité des petits bâtiments* (PCPB) aux petits bateaux de pêche d'une jauge brute de moins de 15 tonnes. La rédaction des exigences du PCPB visant les bateaux de pêche

est en cours et elles devraient être publiées en juillet 2017. La portée du PCPB sera aussi élargie aux petits remorqueurs à une date ultérieure.

Mars 2017 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)

Le page Web de Transports Canada qui porte sur les SGS indique que seulement « trois types de bâtiments effectuant des voyages internationaux doivent adopter un SGS qui est conforme au *Code international de gestion de la sécurité* (Code ISM) :

1. Les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse transportant des passagers;
2. Les pétroliers, les transporteurs de produits chimiques, les transporteurs de gaz, les vraquiers et les engins à grande vitesse transportant des marchandises d'une jauge brute de 500 tonneaux et plus; et
3. Les autres navires de charge et les unités mobiles de forage en mer d'une jauge brute de 500 tonneaux et plus. »

Le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* proposé indique que « les bâtiments canadiens et les bâtiments étrangers dans les eaux canadiennes suivants devront adopter un SGS :

1. un bâtiment canadien assujetti au chapitre IX de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS)¹;
2. un bâtiment canadien d'une jauge brute de 500 tonneaux et plus;
3. un bâtiment canadien certifié pour transporter plus de 50 passagers; et
4. un bâtiment d'une longueur de plus de 24 mètres et d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux. » (Ces bâtiments ne sont pas visés par le processus de vérification et de certification.)

Bien qu'il indique que le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* respecte l'objectif de la Liste de surveillance 2016 du BST, Transports Canada n'a pris aucune mesure pour garantir que les exploitants de petits navires de passagers, y compris les exploitants qui naviguent dans des eaux abritées, se dotent d'un système de gestion de la sécurité.

Puisque rien n'indique que Transports Canada envisage de prendre des mesures pour garantir que les exploitants de petits navires de passagers aient un système de gestion de la sécurité, la réévaluation de la réponse de TC à cette recommandation demeure **insatisfaisante**.

¹ Navire canadien assujetti au chapitre IX de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS) sont actuellement tenus de se conformer à la version actuelle du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*.

Décembre 2017 : réponse de Transports Canada

Transports Canada continue de promouvoir l'adoption des systèmes de gestion de la sécurité par les exploitants maritimes; c'est pourquoi le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* est en cours de modification. Le projet de règlement vise les navires canadiens qui ne sont pas assujettis à la Convention.

Transports Canada a fait la promotion d'une culture axée sur la sécurité auprès des exploitants de bateaux canadiens au moyen de présentations dans le cadre d'activités comme le CCMC. Ces présentations ont fourni des renseignements détaillés sur l'importance d'avoir des systèmes de gestion de la sécurité, pour l'entreprise et pour chaque bateau. Pour faciliter le développement et la mise en œuvre des SGS, Transports Canada a créé un site Web contenant des conseils au sujet des SGS et des documents destinés à sensibiliser les exploitants et à les aider à créer leur propre système.

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/dvro-4067.htm>

<http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/dvro-4067.htm>

Des consultations sur les modifications proposées ont commencé en 2010 et elles se poursuivront tout au long de la rédaction des modifications. Dans le cadre des modifications proposées au *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*, Transports Canada reprendra la rédaction des *Modifications canadiennes au Code international de gestion de la sécurité* (Code ISM) qui seront notamment incorporées par renvoi au paragraphe 32 (4.1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

En plus des modifications proposées qui sont indiquées ci-dessus, Transports Canada étend la portée du Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) aux petits bateaux de pêche d'une jauge brute de moins de 15 tonnes. La rédaction des exigences du PCPB visant les bateaux de pêche est en cours et elles devraient être publiées d'ici à la fin de 2017 ou au début de 2018. La portée du PCPB sera aussi élargie aux petits remorqueurs à une date ultérieure.

Mars 2018 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Transports Canada (TC) a indiqué précédemment et a répété au BST, lors d'une séance d'information qui a eu lieu au début de mars 2018, que le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* était en cours de modification. En plus des bateaux qui doivent actuellement être munis d'un SGS (bateaux canadiens assujettis au chapitre IX de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* [Convention SOLAS]), les navires ci-dessous et les entreprises qui les exploitent devront adopter un SGS conformément au Code ISM :

1. navires canadiens d'une jauge brute de 500 tonnes et plus;
2. navires canadiens certifiés pour transporter plus de 50 passagers; et

3. navires d'une longueur de plus de 24 mètres et d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux. Toutefois, ces navires ne sont pas visés par le processus de vérification et de certification.

TC a rappelé ses attentes selon lesquelles les navires exclus doivent tout de même avoir en place des procédures pour une exploitation sécuritaire et pour les situations d'urgence, conformément à l'article 106 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Néanmoins, TC a reconnu que le risque encouru par les passagers participant à des activités touristiques à bord de petits navires à passagers diffère du risque encouru par des membres d'équipage naviguant à bord d'autres types de petits navires (p. ex., des remorqueurs ou des bateaux de pêche). Par conséquent, TC prévoit évaluer le niveau de risque des différentes catégories de navires non assujettis à la Convention tout en ayant comme objectif de déterminer si les exigences liées au SGS pour ce type de navires à passagers devraient être traitées différemment.

Une fois mises en œuvre, les mesures que propose TC augmenteront le nombre de navires qui doivent avoir un SGS. Bien que TC ne s'engage pas à rendre les SGS obligatoires pour les petits navires à passagers, il entend revoir le risque associé à ce type de navire. Le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Janvier 2019 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec la recommandation du BST. TC a toutefois besoin d'une recherche et d'une justification plus poussées pour déterminer la manière la plus efficace d'y répondre et dans quelle mesure les avantages d'un SGS peuvent justifier ses coûts pour les exploitants de petits navires.

TC a entrepris l'analyse du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* afin de déterminer si la portée des modifications proposées pourrait être élargie à certains navires de moins de 24 m, compte tenu des avantages sur le plan de la sécurité et des coûts que cela entraînerait pour les petites entreprises. Cette analyse tiendra compte de la taille du navire et de l'entreprise, du type de navire et d'activités, ainsi que du type de système de gestion de la sécurité (SGS) (c.-à-d. vérification par un tiers, approbation ou surveillance en fonction du risque, gestion inspirée du Code ISM ou adaptation du système national de gestion de la sécurité). Lors de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de novembre 2018, le Comité permanent sur la surveillance réglementaire des bâtiments canadiens a demandé aux intervenants leurs réactions initiales sur l'élargissement aux petits navires des exigences relatives au SGS obligatoire. TC recueillera les commentaires au cours de l'hiver et les prendra en compte pour formuler une proposition mise à jour qui sera soumise à une première consultation lors de la réunion du CCMC au printemps 2019.

D'ici à ce que les modifications réglementaires soient finalisées, TC continuera de réglementer et de promouvoir la culture de sécurité et les pratiques de sécurité au moyen de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et de divers règlements (p. ex., le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, le *Règlement sur le personnel maritime*, le *Règlement sur les mesures de*

sécurité au travail et le Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime) et programmes (p.ex., PCPB, PCPB-P), ainsi que leurs lignes directrices.

Mars 2019 : évaluation par le BST de la réponse (évaluation impossible)

En mars 2018, TC a indiqué qu'il procédait à la modification du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*. TC a rappelé ses attentes selon lesquelles les navires exclus doivent tout de même avoir en place des procédures pour une exploitation sécuritaire et pour les situations d'urgence, conformément à l'article 106 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Néanmoins, TC a reconnu que le risque encouru par les passagers participant à des activités touristiques à bord de petits navires à passagers diffère du risque encouru par des membres d'équipage naviguant à bord d'autres types de petits navires (p. ex., des remorqueurs ou des bateaux de pêche). TC avait l'intention d'évaluer le niveau de risque des différentes catégories de navires non assujettis à la convention tout en ayant comme objectif de déterminer si les exigences relatives à un SGS pour ce type de navires devraient être traitées différemment.

Le Bureau prend note que TC a entrepris l'analyse du *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* afin de déterminer si la portée des modifications proposées pourrait être élargie à certains navires de moins de 24 m, étant donné les avantages sur le plan de la sécurité et les coûts pour les petites entreprises. Le Bureau prend également note que TC entend préparer une proposition mise à jour qui sera soumise à une première consultation lors de la réunion du CCMC au printemps 2019. Toutefois, TC ne fait plus mention de sa préoccupation antérieure quant au risque pour les navires non assujettis à la convention, dont les petits navires à passagers.

Le Bureau ne connaît pas la portée des consultations prévues ni le contenu de la nouvelle proposition pour le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments*. Le Bureau est par conséquent incapable de déterminer si, une fois mises en œuvre, les mesures que propose TC augmenteront le nombre de navires qui doivent avoir un SGS. À l'égard de la réponse à la recommandation, le Bureau estime que son **évaluation est impossible**.

Janvier 2020 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec cette recommandation. Le ministère a mené une analyse supplémentaire concernant la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) au sein de la flotte de navires canadiens. Un aperçu de l'analyse a été présenté à la réunion nationale d'automne 2019 du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) pour obtenir des commentaires initiaux de la part des intervenants sur l'élargissement du champ d'application des exigences relatives au SGS obligatoire.

TC élabore actuellement un projet de règlement qui devrait être présenté au CCMC au printemps 2020. Le ministère organisera une réunion avec le BST au début de 2020 afin de donner un exposé détaillé sur la voie à suivre proposée par TC et de fournir des éclaircissements pour la réévaluation de cette recommandation. Le *Règlement sur la gestion de la sécurité* modifié devrait être publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2020.

Mars 2020 : évaluation par le BST de la réponse (évaluation impossible)

Le Bureau prend note que TC a mené une analyse supplémentaire concernant la mise en œuvre des SGS au sein de la flotte de navires canadiens, mais qu'il ne lui a pas fourni d'information sur les résultats de cette analyse.

Le 5 février 2020, TC a organisé une réunion avec le BST et a fourni des détails sur le projet de règlement à présenter au CCMC au printemps 2020, avant la publication de la version modifiée du *Règlement sur la gestion de la sécurité* dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2020. Bien que TC ait réalisé des progrès, étant donné qu'il n'a pas encore consulté l'industrie au sujet de la proposition, le Bureau ne peut actuellement pas déterminer le caractère pratique ou l'efficacité des mesures proposées pour remédier à la lacune de sécurité dans le secteur des navires à passagers qui fait l'objet de la recommandation.

À l'égard de la réponse à la recommandation M04-01, le Bureau estime que son **évaluation est impossible**.

Février 2021 : réponse de Transports Canada

Transports Canada est d'accord en principe avec cette recommandation. Le ministère a convoqué une réunion avec le Bureau de la sécurité des transports à l'automne 2020 au sujet de la voie à suivre proposée par Transports Canada pour les modifications au *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime*. Les modifications proposées élargiront les exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité et à la surveillance à tous les navires à passagers canadiens. Pour les navires de grande taille et à risque élevé, ces exigences seraient entièrement conformes au *Code international de gestion de la sécurité* de l'Organisation maritime internationale, sous réserve de l'inspection et de l'approbation annuelles par une organisation reconnue. Les petits navires devront mettre en place un système national de gestion de la sécurité adapté et être assujettis au régime de surveillance normalisé axé sur les risques de Transports Canada pour les petits navires.

En ce qui a trait à la référence aux systèmes de gestion de la sécurité comme l'un des points de suivi sur la Liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada fait remarquer que ce point demande à tous les exploitants de navires de démontrer à Transports Canada l'efficacité de leur système de gestion de la sécurité. Il est important de noter que pour les navires à faible risque, constituant la plus grande partie de la flotte canadienne, Transports Canada effectue et continuera d'effectuer une surveillance ciblée axée sur les risques. Par conséquent, il est impossible que tous les exploitants démontrent à Transports Canada l'efficacité de leur système de gestion de la sécurité, comme l'exige le point de la Liste de surveillance. Transports Canada n'a pas la capacité d'approuver le système de gestion de la sécurité de tous les navires. Le représentant autorisé du navire est responsable de l'efficacité de la mise en œuvre de son système de gestion de la sécurité.

Transports Canada a tenu des consultations virtuelles sur le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* proposé. Ces consultations comprenaient des intervenants clés, comme

l'Association canadienne des traversiers, la Passenger and Commercial Vessel Association et l'Association canadienne des bateaux-passagers. Le ministère a offert d'autres consultations en ligne tout au long de l'automne 2020 par l'entremise de la plateforme Parlons transport de Transports Canada. Au cours de ces consultations, Transports Canada a fait part de son plan de réglementation mis à jour aux intervenants en août 2020, et un aperçu des commentaires reçus concernant le règlement proposé a été présenté au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) national à l'automne 2020.

Le règlement proposé devrait être publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* au printemps 2022.

Mars 2021 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

À l'automne 2020, TC a rencontré le BST pour discuter de l'expansion des exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et à la surveillance à tous les navires à passagers canadiens dans ses modifications au *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime*. Pour les navires de grande taille et à risque élevé, ces exigences seraient conformes au *Code international de gestion de la sécurité* de l'Organisation maritime internationale, et ces navires seraient assujettis à une inspection et à une approbation annuelles par une organisation reconnue. Les petits navires devraient mettre en place un SGS national adapté et seraient assujettis au régime de surveillance normalisé axé sur les risques de TC. TC a récemment indiqué que les modifications au *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* devraient être publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2021 et dans la Partie II de la *Gazette du Canada* au printemps 2022.

Une fois que les modifications proposées au *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* seront publiées, cette lacune de sécurité sera considérablement atténuée.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M04-01 dénote une **intention satisfaisante**.

Décembre 2021 : réponse de Transports Canada

La mise à jour fournie par TC en février 2021 est toujours exacte, sauf que les modifications au *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* devraient être publiées préalablement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2022 et dans la Partie II de la *Gazette du Canada* au printemps 2023.

Mars 2022 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Transports Canada mentionne que les modifications apportées au *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* seront maintenant publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2022 et dans la Partie II de la *Gazette du Canada* au printemps 2023.

Une fois que les modifications au *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* seront publiées, cette lacune de sécurité sera considérablement atténuée. Toutefois, le Bureau est préoccupé par la prolongation du délai de publication du règlement.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M04-01 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse et évaluation les plus récentes

Décembre 2022 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) continue de chercher à étendre les exigences formelles liées aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) à une plus grande partie des navires exploités dans les eaux canadiennes, y compris les entreprises de petits navires à passagers. TC s'efforce actuellement de répondre aux commentaires reçus sur le projet de *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* comme cela a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2022. La publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* est donc prévue à l'automne 2023. Cette réglementation favorisera un renforcement de la culture de sécurité maritime dans les opérations quotidiennes et appuiera l'application cohérente et appropriée des SGS dans le secteur maritime, en plus de contribuer à réduire la probabilité et la gravité des accidents et incidents maritimes à bord des navires commerciaux exploités dans les eaux canadiennes, ce qui se traduira par une diminution du nombre de morts, de blessures graves et d'incidents de pollution².

Mars 2023 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Transports Canada (TC) a publié au préalable le projet de *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* (RSGSM) dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2022, et il s'attend à publier le Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada* à l'automne 2023. Une fois que les modifications proposées au RSGSM auront été publiées, cette lacune de sécurité aura été considérablement atténuée.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M04-01 dénote une **intention satisfaisante**.

État du dossier

Le BST continuera à surveiller les progrès réalisés par Transports Canada.

Le présent dossier est **actif**.

² Les réponses présentées sont celles des intervenants du BST dans le cadre de communications écrites et sont reproduites intégralement. Le BST corrige sans indiquer les erreurs typographiques dans le contenu qu'il reproduit, mais utilise des crochets [] pour indiquer d'autres changements ou montrer qu'une partie de la réponse a été omise parce qu'elle n'était pas pertinente.