



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M94-05

ACCESSIBILITÉ DE L'ÉQUIPEMENT D'URGENCE

Introduction

Le 2 avril 1992, un petit bateau affrété non ponté ayant quatre personnes à bord a chaviré au large de Mara Rock (Colombie-Britannique), projetant les quatre occupants dans l'eau froide (rapport M92W1031 du BST). Deux personnes sont mortes d'hypothermie. Les deux survivants ont été repêchés après avoir passé environ 23 heures à l'eau, souffrant d'hypothermie aiguë.

En 1992 sur le lac Huron, sur six personnes à bord d'une vedette de croisière affrétée quatre ont péri par noyade, y compris le conducteur. L'embarcation qui était en expédition de pêche s'est prise dans un filet, a été envahie par l'eau et a chaviré (rapport M92C0001 du BST). Aucun des deux copropriétaires exploitant l'embarcation n'était titulaire d'un certificat de compétence. La vedette ne transportait pas un équipement adéquat de sauvetage et de survie, non plus que des signaux pyrotechniques ou autres moyens de communication.

Depuis nombre d'années, des bateaux de pêche et des yachts de plaisance sont affrétés ou loués pour transporter des passagers. Les dimensions de certains de ces navires sont suffisantes pour qu'ils fassent partie de la catégorie des navires de plus de 100 tjb, ce qui les obligerait normalement à respecter les exigences réglementaires en matière d'inspections et de certificats. Cependant, nombreux sont les navires sous affrètement qui peuvent être exploités commercialement et qui ne sont assujettis ni aux exigences de la *Loi sur la Maritime marchande au Canada* (LMMC) concernant les inspections de sécurité et les brevets des équipages, ni aux règlements régissant le transport des passagers.

Le Bureau a formulé la recommandation provisoire M94-05 le 9 février 1994. Le Bureau a conclu ses enquêtes et publié les rapports M92C0001 et M92W1031, respectivement le 23 août 1994 et le 17 janvier 1995.

Recommandation M94-05 du Bureau (le 9 février 1994)

Le Bureau s'inquiétait de ce que les présentes méthodes d'exploitation ainsi que l'insuffisance de la réglementation des opérations sous affrètement ne mettent en danger la vie humaine. À titre provisoire, le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports entreprenne des travaux de recherche et développement sur les façons d'assurer que tout l'équipement d'urgence demeure accessible, même après le chavirement du navire.

M94-05

Réponse à M94-05 (le 2 mai 1994)

Le ministre des Transports accepte la recommandation. Des recherches sont en cours à l'échelle nationale et internationale sur l'accessibilité et la disponibilité d'équipement de sauvetage d'urgence. Les résultats seront transmis au BST lorsqu'ils seront disponibles.

Évaluation par le Bureau de la réponse à M94-05 (le 28 juillet 1994)

La réponse indique que des projets de recherche sur l'accessibilité et la disponibilité d'équipement de sauvetage d'urgence sont en cours à l'échelle nationale et internationale. Le personnel du BST a pu repérer des recherches menées au Canada sur les berceaux de radeaux de sauvetage, la récupération aisée des radeaux de sauvetage, la mise au point d'un radeau de sauvetage SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer), les gilets de sauvetage et la radiobalise de localisation des sinistres (RLS).

Le ministère a offert de transmettre les résultats des recherches au BST lorsqu'ils seront disponibles. D'après ce qu'on sait de leur portée et de leurs objectifs, il est difficile de déterminer si ces recherches mèneront à la meilleure accessibilité et la meilleure disponibilité d'équipement de sauvetage d'urgence que demande la recommandation. Cependant, elles mèneront sans doute à de l'équipement d'urgence et de sauvetage mieux conçu et mieux mis au point, ce qui pourrait améliorer leur accessibilité et leur disponibilité. Le Bureau estime que la réponse est **en partie satisfaisante**.

Réponse à M94-05 (décembre 2000)

La recherche a été annulée, mais une étude ultérieure sur l'accessibilité de l'équipement de sécurité à bord de petits navires commerciaux a été réalisée. Elle ne répondait pas entièrement aux questions de lacunes de sécurité préoccupant le BST. La question de l'accessibilité de l'équipement de sauvetage sera examinée dans l'optique du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* et du *Règlement sur les petits bâtiments*, dans le cadre du projet de réforme de la réglementation de la *Loi sur la marine marchande du Canada* mené par Transports Canada.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M94-05 (le 15 septembre 2004)

Des modifications apportées au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* exigent que tous les navires de moins de 25 mètres de longueur qui transportent des gilets de sauvetage soient dotés de gilets de sauvetage qui se dégagent librement en cas de naufrage, et d'un équipement de sauvetage qui est aisément accessible. Des modifications proposées au *Règlement sur les petits bâtiments* exigeront que les navires transportent des gilets de sauvetage d'une taille adéquate pour chaque personne à bord.

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

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M94-05 (le 7 décembre 2005)

À titre subsidiaire, des modifications ont été apportées au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* afin d'exiger que l'équipement de sauvetage soit aisément accessible à bord de tous les navires de moins de 25 m de longueur. Des modifications proposées au *Règlement sur les petits bâtiments* exigeront que les navires transportent des gilets de sauvetage d'une taille adéquate pour chaque personne à bord. Une évaluation des risques dans le domaine des appels de détresse visant à évaluer la nécessité d'une capacité d'alerte de détresse plus efficace à bord des petits navires commerciaux devrait être menée à bien permettre la prise d'une décision à ce sujet avant la fin de 2005.

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

Suivi exercé par le BST (le 7 décembre 2005)

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

Réponse à M94-05 (novembre 2006)

La mise à jour de Transports Canada datée de novembre 2006 indiquait que le ministère a produit son rapport sur l'évaluation du risque dans le domaine des appels de détresse maritime et le présentera au Comité exécutif de la Sécurité maritime. À la lumière du rapport et de son étude par le Comité, le BST sera informé des mesures prises par la Sécurité maritime.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M94-05 (novembre 2006)

La mise à jour de Transports Canada indiquait que son évaluation des risques dans le domaine des appels de détresse visant à évaluer la nécessité d'une capacité d'alerte de détresse plus efficace à bord des petits navires commerciaux a été achevée et que la haute direction l'examinera.

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

Suivi exercé par le BST (novembre 2006)

Le personnel du BST examinera les résultats issus du rapport et de l'examen par le Comité exécutif de la Sécurité maritime.

Réponse à M94-05 (juin 2008)

La mise à jour de Transports Canada datée de juin indiquait que le Bulletin de la sécurité des navires 07/2007, *Radeaux de sauvetage et plates-formes de sauvetage gonflables, arrimage et accès approprié*, a été publié en août 2007. Le Bulletin indique aux propriétaires et exploitants de navires que l'exigence relative aux dispositifs à dégagement libre visant les radeaux de sauvetage (y compris les radeaux sous bossoir) sera proposé à titre obligatoire dans le cadre du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé et du *Règlement sur les petits bâtiments* proposé. L'exigence deviendrait aussi impérative en vertu du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*. (Un complément d'information a indiqué que le *Règlement sur les petits bâtiments*

proposé devrait être prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2009, le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé, à l'automne ou à l'hiver 2009-2010, et le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, au printemps ou à l'été 2010.)

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M94-05 (septembre 2008)

L'exigence proposée de dispositifs à dégagement libre, si elle est pleinement mise en œuvre, réduira sensiblement les risques associés aux radeaux de sauvetage qui ne sont pas prévus pour un dégagement libre.

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

Suivi exercé par le BST (septembre 2008)

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

Réponse à M94-05 (mars 2010)

La mise à jour de Transports Canada datée de mars 2010 indiquait que le contenu du Bulletin de la sécurité des navires 07/07 publié en août 2007 sera proposé à titre obligatoire pour tous les navires dans le cadre du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé et du *Règlement sur les petits bâtiments* proposé. Ces dispositions deviendront aussi obligatoires en vertu du projet de règlement sur les engins et dispositions de sauvetage.

Le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé devrait être prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* au quatrième trimestre de 2011. Le *Règlement sur les petits bâtiments* proposé a été prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 25 avril 2009. L'approbation finale et la publication dans la partie II de la *Gazette du Canada* sont prévues au deuxième trimestre de 2010. Aucune date n'a pour le moment été fixée pour la publication du projet de règlement sur les engins et dispositions de sauvetage; cependant, des consultations officielles ont débuté auprès des parties intéressées lors des réunions régionales et nationale d'automne 2009 du Conseil consultatif maritime canadien.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M94-05 (28 juillet 2010)

Vu l'achèvement de l'évaluation des risques dans le domaine des appels de détresse visant à évaluer la nécessité d'une capacité d'alerte de détresse plus efficace, l'entrée en vigueur du *Règlement sur les petits bâtiments* le 12 mai 2010 exigeant que les gilets de sauvetage soient rangés à bord d'une façon qui permet leur dégagement automatique ainsi que les modifications proposées à divers règlements, la lacune de sécurité associée à l'inaccessibilité de l'équipement de sécurité sera sensiblement réduite.

Le Bureau estime que la réponse est **pleinement satisfaisante**.