



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M94-24

Sécurité des passagers – Arrimage des objets potentiellement dangereux

Contexte

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

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

Recommandation M94-24 du Bureau (novembre 1994)

Afin de réduire la gravité des blessures et d'augmenter les chances de survie des passagers à bord d'engins à grande vitesse, le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports exige qu'une procédure soit prévue pour arrimer les bagages, l'équipement et autres objets potentiellement dangereux dans les aires des passagers à bord d'engins à grande vitesse.

Recommandation M94-24 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-24 (février 1995)

Le ministre des Transports accepte la recommandation. Le *Recueil international des règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse* (le Recueil) contient des dispositions sur le rangement et la sécurité des bagages, de l'équipement et des provisions dans les aires des passagers. Le Recueil fixe aussi des exigences visant la formation et la certification des membres d'équipage, et la Garde côtière canadienne veillera à ce que la formation porte sur le contrôle de la sécurité des bagages et de l'équipement dans les aires des passagers.

Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-24 (mai 1995)

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

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

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-24 (avril 2000)

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

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-24 (septembre 2004)

En avril 2000, Transports Canada avait mis le Recueil en application par la voie d'une décision du Bureau d'inspection des navires à vapeur. Cependant, les engins à grande vitesse faisant des voyages intérieurs ne sont pas tenus de se conformer au Recueil mais peuvent le faire. Le Recueil peut être appliqué avec ses modifications canadiennes, conformément à la décision n° 5837 du Bureau d'inspection.

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

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-24 (décembre 2005)

Il n'y a aucun changement de fond par rapport à la réévaluation de septembre 2004.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-24 (novembre 2006)

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

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-24 (novembre 2006)

La mise à jour de Transports Canada de novembre 2006 n'apporte aucune nouvelle information par rapport à sa réponse initiale et ses mises à jour ultérieures. Il faut noter que le nouveau Règlement sur le personnel maritime proposé a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 18 novembre 2006. Le projet de nouveau règlement définit un « engin à grande

vitesse » comme un engin capable d'atteindre une vitesse d'exploitation d'au moins 25 nœuds et construit conformément aux exigences du Recueil. Cependant rien n'indique que Transports Canada exigera que ces navires se conforment aux dispositions du Recueil traitant du rangement et de l'arrimage des bagages et des provisions. Ces navires peuvent se conformer au Recueil de 1994 à titre volontaire. Le Recueil peut aussi être appliqué avec ses modifications canadiennes, conformément à la décision n° 5837 du Bureau d'inspection. Les mesures prises réduiront la lacune mais ne la réduiront pas de façon importante et ne l'élimineront pas.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-24 (juin 2008)

La mise à jour de Transports Canada datée de juin 2008 indiquait que les engins à grande vitesse faisant des voyages intérieurs ne sont pas tenus de se conformer au Recueil mais peuvent le faire à titre volontaire. Le Recueil peut aussi être appliqué avec ses modifications canadiennes, conformément à la décision n° 5837 du Bureau d'inspection. Transports Canada appliquera le Recueil aux engins à grande vitesse faisant des voyages intérieurs dans le cadre du projet de règlements et normes sur la construction et l'équipement des bâtiments. La prépublication de ce projet dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue au printemps 2011.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-24 (septembre 2008)

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-24 (novembre 2009)

La mise à jour de Transports Canada datée de novembre 2009 indiquait que les engins à grande vitesse faisant des voyages intérieurs ne sont pas tenus de se conformer au Recueil mais peuvent le faire à titre volontaire. Le Recueil peut aussi être appliqué avec ses modifications canadiennes, conformément à la décision n° 5837 du Bureau d'inspection.

Transports Canada appliquera le Recueil aux engins à grande vitesse faisant des voyages intérieurs dans le cadre du projet de règlements et normes sur la construction et l'équipement des bâtiments. La prépublication de ce projet dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue à l'hiver 2011.

Le complément d'information communiqué par Transports Canada en février 2010 indiquait que le projet de *Règlement sur la construction des bâtiments* est en voie d'élaboration et qu'il est trop tôt pour savoir quelles dispositions ou modifications canadiennes précises pourraient ou non être prévues. La liste de modifications canadiennes figurant dans la décision n° 5837 du Bureau d'inspection ne contient pas de dispositions précises exigeant d'arrimer les bagages et autres objets dangereux.

La prépublication du Règlement sur la construction des bâtiments dans la partie I de la *Gazette du Canada* est maintenant prévue en mars 2012.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-24 (28 juillet 2010)

Il est prévu que le projet de *Règlement sur la construction des bâtiments* remplacera un certain nombre de règlements et normes existants, y compris le *Règlement sur la construction de coques*, le *Règlement sur les machines de navires*, le *Règlement sur l'inspection des coques* et les *Normes d'électricité régissant les navires* (TP 127). Il est aussi prévu que le règlement proposé s'appliquera aux navires de plus de 24 mètres de longueur.

La mise à jour de Transports Canada indiquait que le Recueil s'appliquera aux engins à grande vitesse faisant des voyages intérieurs, dans le cadre du projet de *Règlement sur la construction des bâtiments*. Il reste toutefois actuellement de l'incertitude sur la mesure dans laquelle les dispositions du Recueil sur la procédure visant l'arrimage des bagages et autres objets dangereux seront d'application. En revanche, étant donné les coûts de l'exploitation de navires à passagers capables de grandes vitesses, il y a moins de tels navires en service aujourd'hui et le risque est considéré comme étant faible. Le Bureau estime donc encore que la réponse est **en partie satisfaisante**.

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

Mise à jour de Transports Canada concernant la recommandation M94-24 (décembre 2014)

Le Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments (RCEB) proposé incorporera par renvoi le chapitre X de la convention SOLAS, intitulé « **Mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse** », et les chapitres sur la construction et l'équipement du **Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse** (HSC) de l'OMI, et s'appliquera à tous les nouveaux navires canadiens de plus de 24 mètres. En vertu du RCEB, le Recueil HSC s'appliquera également aux engins à grande vitesse exploités au Canada seulement. Il convient de noter que le nombre d'engins à grande vitesse au Canada est très faible et qu'on ne s'attend pas à ce que ce nombre augmente dans un avenir rapproché. À l'heure actuelle, un seul navire à passagers est exploité comme un engin à grande vitesse, et le Bureau d'examen technique en matière maritime (BETMM) a déterminé qu'il était conforme au Recueil HSC.

On prévoit maintenant publier le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à la fin de 2016.

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

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-24 (décembre 2015)

Il n'y a aucun changement dans la réponse de Transports Canada par rapport à sa réponse de décembre 2014.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-24 (mars 2016)

S'il est entièrement mis en application, le *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse* (Recueil HSC) de l'OMI s'appliquera aux navires de plus de 24 mètres de longueur exploités dans les eaux du Canada seulement. Le Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments comprendra les parties du Recueil HSC relatives à la conception, la construction et la structure des navires (y compris l'aménagement et la finition des zones destinées aux passagers), mais elles ne s'appliqueront qu'aux nouveaux navires.

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

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

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

Comme les risques sont faibles, on juge que la recommandation est **entièrement satisfaisante** dans le cadre de la réévaluation.

Suivi exercé par le BST (mars 2016)

Le présent dossier est **fermé**.