



## RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M94-28

### Embarcations rapides – Lignes directrices et formation en matière d'exploitation

#### 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 M94-28 du Bureau (novembre 1994)

Les équipages d'engins à grande vitesse doivent posséder les connaissances, les compétences et la formation que nécessitent les caractéristiques spéciales des engins à grande vitesse, et les lignes directrices pour l'exploitation doivent assurer un environnement sûr. Par conséquent, le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports établisse des lignes directrices pour l'exploitation des embarcations rapides à passagers qui tiennent compte des conditions d'exploitation locales et de l'infrastructure générale de la navigation.

**Recommandation M94-28 du BST**

#### Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-28 (février 1995)

Le ministre des Transports accepte la recommandation. Le *Recueil international des règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse* exige qu'aucun engin à grande vitesse ne serve au transport de passagers à moins d'avoir reçu un permis d'exploiter; le Recueil contient des instructions détaillées et exhaustives sur les exigences propres à la route en cause qui doivent être satisfaites avant qu'un permis ne soit délivré. En outre, les engins à grande vitesse doivent respecter les dispositions pertinentes du *Règlement sur les abordages*, en particulier les règles 2, 5 et 6.

#### Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-28 (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 M94-28 (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 M94-28 (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. Le Recueil aborde le certificat de mention de type, et il est prévu que les capitaines et les membres d'équipage d'engins à grande vitesse soient traités de façon identique. Les engins à grande vitesse ne « devraient » pas être exploités commercialement à moins qu'un permis d'exploiter ne soit délivré et en vigueur, en plus du certificat de sécurité pour engin à grande vitesse. Cependant, les engins à grande vitesse faisant des voyages intérieurs ne sont pas tenus de se conformer au Recueil mais peuvent le faire.

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

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-28 (décembre 2005)**

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. Le Recueil prévoit l'élaboration de manuels techniques, y compris un manuel d'exploitation de la route et un manuel d'exploitation de l'embarcation. Il aborde aussi le certificat de mention de type, et il est prévu que les capitaines et les membres d'équipage d'engins à grande vitesse soient traités de façon identique. Cependant, les engins à grande vitesse faisant des voyages intérieurs ne sont pas tenus de se conformer au Recueil mais peuvent le faire. Le nouveau Règlement sur le personnel maritime proposé exige

que les conducteurs réussissent des examens oraux ou écrits et des examens pratiques propres à l'engin et à l'itinéraire afin d'obtenir un brevet de qualification de type d'engin à grande vitesse. Les mesures proposées, si elles sont pleinement mises en œuvre, ne s'appliqueront pas aux navires à grande vitesse canadiens.

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

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-28 (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 M94-28 (novembre 2006)**

Le nouveau Règlement sur le personnel maritime proposé a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* en novembre 2006. Il est proposé que le nouveau règlement exige des certificats de mention de type pour engin à grande vitesse, mais uniquement pour les engins à grande vitesse capables d'atteindre une vitesse d'exploitation d'au moins 25 nœuds et qui sont construits conformément aux exigences du Recueil. Il est aussi proposé qu'un examen pratique en fonction de l'engin et de l'itinéraire soit également exigé. Les conducteurs de navires existants et de nouveaux navires capables de grandes vitesses qui ne sont pas construits conformément au Recueil ne seront pas tenus de satisfaire aux exigences prescrites pour les certificats de mention de type pour engin à grande vitesse.

Rien n'indique que Transports Canada exigera que les navires capables de grandes vitesses, autres que ceux construits conformément au Recueil, respectent des dispositions semblables à celles contenues dans le Recueil. Les mesures prises réduiront la lacune mais ne la réduiront pas de façon importante et ne l'élimineront pas.

Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse est **en partie satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-28 (juin 2008)**

Cet incident est survenu avant l'adoption du Recueil de l'OMI de 1996 et du Recueil de 2000. Depuis lors, les engins à grande vitesse canadiens ont été autorisés, par le biais du Bureau d'inspection des navires à vapeur, à observer les exigences du Recueil avec ses modifications canadiennes au lieu d'observer la réglementation intérieure. Le Recueil aborde aussi le certificat de mention de type, et il est prévu que les capitaines et les membres d'équipage d'engins à grande vitesse soient traités de façon identique.

Des discussions avec le BST indiquent que l'organisme a élargi la portée de cette recommandation de façon à viser des navires à passagers capables de vitesses supérieures à 25 nœuds, comme le *Famille Dufour II* (M04L0105).

Les dispositions du Recueil satisfont complètement à l'objet de la recommandation initiale. Le *Règlement sur le personnel maritime* exige que les conducteurs réussissent un examen oral ou écrit

et un examen pratique propre à l'embarcation et à l'itinéraire afin d'obtenir un brevet de qualification de type applicable aux engins à grande vitesse.

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-28 (septembre 2008)**

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, version révisée du 12 décembre 2006, a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Le projet de nouveau règlement élargit la définition d'« engin à grande vitesse » de façon à viser un navire canadien ne répondant pas aux critères du Recueil mais pouvant atteindre une vitesse d'exploitation d'au moins 25 nœuds et qui effectue des voyages en eaux abritées ou des voyages à proximité du littoral, classe 2. Il est proposé que le nouveau règlement exige des brevets de qualification de type d'engin à grande vitesse pour les capitaines et les autres officiers qui peuvent être appelés à assumer la conduite de l'embarcation. Les brevets de qualification de type seront propres à chaque embarcation et à la route sur laquelle il est exploité. Les mesures proposées, si elles sont pleinement mises en œuvre, pallieront largement la lacune. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-28 (novembre 2009)**

La mise à jour de Transports Canada (TC) datée de novembre 2009 indiquait qu'il considère que le BST a élargi la portée de sa recommandation de façon à viser les navires à passagers capables de vitesses supérieures à 25 nœuds. Les dispositions du Recueil satisfont complètement à l'objet de la recommandation initiale.

Le *Règlement sur le personnel maritime* exige que les conducteurs réussissent un examen oral ou écrit et un examen pratique propre à l'embarcation et à l'itinéraire afin d'obtenir un brevet de qualification de type applicable aux engins à grande vitesse. Aucune mise à jour supplémentaire ne sera communiquée.

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

Le *Règlement sur le personnel maritime* exige que les conducteurs réussissent un examen oral ou écrit et un examen pratique propre à l'embarcation et à l'itinéraire afin d'obtenir un brevet de qualification de type applicable aux engins à grande vitesse. Cependant, l'exigence s'applique aux engins à grande vitesse certifiés conformes aux exigences du Recueil. Les exploitants de navires canadiens qui ne sont pas reconnus comme respectant les exigences du Recueil ne sont pas tenus d'obtenir un brevet de qualification de type. Cependant, comme il y a moins de navires en service aujourd'hui, le risque est considéré comme étant faible. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

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

## **Mise à jour de Transports Canada concernant la recommandation M94-28 (décembre 2014)**

La mise à jour de novembre 2009 de TC correspond bien à notre position actuelle. Il est également important de noter qu'à l'heure actuelle, un seul navire canadien est certifié comme navire à passagers à grande vitesse.

Par conséquent, le Bureau a attribué l'état **actif** au présent dossier de lacune le 1<sup>er</sup> avril 2015.

## **Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-28 (décembre 2015)**

Les renseignements fournis sont toujours exacts. Un seul navire canadien est certifié comme navire à passagers à grande vitesse. À l'heure actuelle, on exploite ce navire à une vitesse maximale de 22 nœuds. Ce navire est conforme à l'édition de 1994 du *Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse* (Recueil HSC). De plus, le service Sécurité et sûreté maritimes est en train d'apporter des modifications au *Règlement sur le personnel maritime*; les exigences selon lesquelles les exploitants doivent obtenir un brevet de qualification de type d'engin à grande vitesse demeureront inchangées.

## **Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M94-28 (mars 2016)**

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 n'avaient pas à 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 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 (GCC) construits selon le Recueil HSC, et 1 de ces 9 navires a également été construit selon le *Code de sécurité concernant les engins à sustentation dynamique* (Recueil DSC). Le seul navire 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 doit être 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 selon le 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 conformément au 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**.