



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M96-04

NORMES DE CONSTRUCTION ET INSPECTION PAR TRANSPORTS CANADA

Introduction

Le 11 août 1993, le *Tan 1*, un bateau en fibre de verre non ponté de 5 tonneaux de jauge brute (tjb), emmenant 12 passagers en expédition d'observation des baleines, s'est échoué dans le brouillard. Le 12 septembre 1993, à la suite d'une défaillance mécanique, le *Tan 1* a chaviré après que des lames se sont abattues sur l'arrière; les passagers se sont retrouvés à l'eau, mais tous ont été recueillis.

Le Bureau a conclu ses enquêtes et publié les rapports M93L0003 et M93L0004 le 25 avril 1996.

Recommandation M96-04 du Bureau (le 25 avril 1996)

En l'absence d'exigences réglementaires, les experts maritimes de Transports Canada n'ont pas les instruments réglementaires nécessaires pour accroître la sécurité de ces embarcations. Vu l'existence d'activités dangereuses et le manque d'inspections, le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports exige que toutes les embarcations qui transportent des passagers payants fassent l'objet d'inspections de sécurité afin de s'assurer qu'elles sont en état de navigabilité et qu'elles sont exploitées en toute sécurité.

M96-04

Réponse à M96-04 (le 15 juillet 1996)

Le ministre des Transports prend note de la recommandation. À la suite d'une évaluation de la sécurité effectuée par Transports Canada en réponse à une recommandation préalable du BST, on a conclu que dans l'ensemble, la norme de sécurité de l'industrie des petits navires à passagers est de beaucoup supérieure à celle de tout autre mode de l'activité maritime et, de fait, à celle de tout autre mode de transport. Les modifications actuellement apportées à la *Loi sur la Maritime marchande du Canada* (LMM), qui hausseront la limite inférieure des navires transportant moins de 12 passagers à 15 tjb, seraient donc tout à fait justifiées. Néanmoins, Transports Canada appuie actuellement une initiative prise par des représentants de l'industrie des petits navires à passagers visant à élaborer des normes de conception, de construction et d'exploitation de ces navires, lesquelles pourraient être appliquées sur une base volontaire.

Évaluation par le Bureau de la réponse à M96-04 (le 13 septembre 1996)

À la suite d'une recommandation précédente du BST concernant la sécurité des petits bâtiments affrétés (M94-01), Transports Canada a commandité une évaluation de la sécurité des bateaux affrétés et petits navires à passagers sur la côte ouest. Cette étude terminée en 1996 formulait six recommandations, dont une suggérant que l'industrie adopte l'auto-réglementation à l'égard des petits navires à passagers et bateaux affrétés, y compris en ce qui concerne la formation et la certification des conducteurs, l'inspection des navires, le contrôle des conducteurs et l'accréditation, en prévoyant une certaine surveillance ponctuelle par le gouvernement. À la lumière de cette recommandation, Transports Canada est en voie de modifier la *Loi sur la marine marchande du Canada* de façon à supprimer l'exigence d'une inspection pour tous les navires faisant moins de 15 tjb. Transports Canada a aussi indiqué être en faveur d'une initiative de représentants de l'industrie des petits navires à passagers visant à élaborer des normes qui seraient appliquées à titre volontaire.

Les mesures proposées éliminant l'inspection réglementaire de tous les petits navires vont à l'encontre de l'esprit de la recommandation. Si l'expérience passée avec les programmes de conformité volontaire indique ce qui sera accompli au moyen d'une telle initiative, Transports Canada ne partage apparemment pas la perception du Bureau qu'il existe une lacune en ce qui concerne la navigabilité et l'exploitation en toute sécurité des petits navires à passagers. [En 1993, à titre de mesure parallèle au programme volontaire de conformité des petits navires à passagers qui avait entre-temps été annulé, la Garde côtière canadienne de Québec avait inspecté au hasard 18 petits bateaux d'excursion dans la région de Tadoussac. Il s'est avéré qu'aucun de bateaux n'était conforme à la réglementation, en raison d'équipement de sécurité soit défectueux, soit manquant.] En fait, Transports Canada soutient que la norme globale de sécurité dans le secteur des petits navires à passagers est meilleure que celle de tout autre mode de transport. [Il semble que Transports Canada tire cette généralisation de son étude d'évaluation de la sécurité des bateaux affrétés et petits navires à passagers sur la côte ouest, qui ne comparait que le total des pertes de vie sur la côte ouest dans les transports maritimes, les transports de surface et les transports aériens. Il n'y avait aucune prise en compte des taux d'activité, c'est-à-dire par exemple pas de données sur le nombre de morts par mille-passager.]

Le bureau estime que la réponse est **non satisfaisante**.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M96-04 (le 15 septembre 2004)

La *Loi sur la marine marchande du Canada* a été modifiée en 1998 de façon à augmenter le seuil entraînant l'obligation d'une inspection annuelle de 5 tjb à 15 tjb. Transports Canada a lancé le Programme de surveillance et d'inspection des petits bâtiments, qui vise à mettre en place un régime d'inspection et de vérification pour les petits bâtiments commerciaux. Les navires doivent être soumis à une première inspection avant d'entrer en service. Transports Canada considère que le dossier de cette recommandation est clos, mais ces navires ne sont toujours pas soumis à des inspections régulières (annuelles) par Transports Canada.

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

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M96-04 (le 7 décembre 2005)

La *Loi sur la marine marchande du Canada* a été modifiée en 1998 de façon à rehausser le plafond de la dispense des inspections annuelles, de 5 tjb à 15 tjb. Transports Canada a lancé le Programme de surveillance et d'inspection des petits bâtiments, qui vise à mettre en place un régime d'inspection et de vérification pour les petits bâtiments commerciaux de moins de 15 tjb et ne transportant pas plus de 12 passagers. Les navires doivent être soumis à une première inspection avant d'entrer en service. Ces navires ne sont toujours pas soumis à des inspections régulières (annuelles) par Transports Canada.

La conformité à la réglementation des petits navires à passagers est assurée par l'auto-inspection effectuée par les propriétaires, qui ne connaissent pas nécessairement à fond toutes les exigences en matière de sécurité. Comme Transports Canada estime qu'il y a environ 10 000 petits navires à passagers, les mesures prises ne réduiraient pas sensiblement les lacunes de sécurité décrites dans M96-04.

Aucun changement important n'a été effectué depuis la dernière réévaluation pour pallier la lacune de sécurité.

Suivi exercé par le BST (le 7 décembre 2005)

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

Réponse à M96-04 (novembre 2006)

La mise à jour de Transports Canada datée de novembre 2006 indiquait que le ministère a lancé le Programme de surveillance et d'inspection des petits bâtiments, qui vise à mettre en place un régime d'inspection et de vérification pour les petits bâtiments commerciaux faisant moins de 15 tjb et ne transportant pas plus de 12 passagers. Transports Canada a comme politique d'inspecter tous les navires d'une longueur supérieure à 8 mètres ou transportant plus de 6 passagers. Les navires se trouvant sous ces seuils doivent être examinés pour déterminer le risque relatif de leur exploitation, et ils peuvent être soumis à une inspection. Tous les navires sont soumis à une surveillance soit aléatoire, soit ciblée.

Comme il incombe au propriétaire et au capitaine des petits navires à passagers d'assurer la conformité à la réglementation, Transports Canada s'attache à fournir des outils qui favoriseront et faciliteront la vérification de la conformité au moyen d'auto-inspections régulières. Il y a actuellement 820 navires pour lesquels des détails sur l'inspection ont été inscrits dans le Système d'inspection des petits bâtiments de Transports Canada.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M96-04 (novembre 2006)

La conformité à la réglementation des petits navires à passagers est assurée par l'auto-inspection effectuée par les propriétaires, qui ne connaissent pas nécessairement à fond toutes les exigences en matière de sécurité. Comme Transports Canada estime qu'il y a environ 10 000 petits navires à passagers, les mesures prises ne réduiraient pas sensiblement les lacunes de sécurité décrites dans M96-04.

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

Suivi exercé par le BST (novembre 2006)

Le personnel du BST continuera de surveiller les activités de Transports Canada à l'égard des risques visés par la recommandation M96-04.

Réponse à M96-04 (juin 2008)

La mise à jour de Transports Canada datée de juin 2008 indiquait que comme il incombe au propriétaire et au capitaine des petits navires à passagers d'assurer la conformité à la réglementation, Transports Canada s'attache à fournir des outils qui favoriseront et faciliteront la vérification de la conformité au moyen d'auto-inspections régulières. Il y a actuellement 1440 navires pour lesquels des détails sur l'inspection ont été inscrits dans le Système d'inspection des petits bâtiments de Transports Canada.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M96-04 (septembre 2008)

La conformité à la réglementation des petits navires à passagers est assurée par l'auto-inspection effectuée par les propriétaires, qui ne connaissent pas nécessairement à fond toutes les exigences en matière de sécurité. Comme Transports Canada estime qu'il y a environ 10 000 petits navires à passagers, les mesures prises ne réduiraient pas sensiblement les lacunes de sécurité décrites dans M96-04.

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

Suivi exercé par le BST (septembre 2008)

Le personnel de la Direction des enquêtes (Marine) du BST continuera de surveiller les activités de Transports Canada à l'égard des risques visés par la recommandation M96-04.

Réponse à M96-04 (novembre 2009)

La mise à jour de Transports Canada datée de novembre 2009 indiquait que comme il incombe au propriétaire et au capitaine des petits navires à passagers d'assurer la conformité à la réglementation, Transports Canada s'attache à fournir des outils qui favoriseront et faciliteront la vérification de la conformité au moyen d'auto-inspections régulières, y compris une version révisée du *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* tenant compte du *Règlement sur les petits bâtiments* modifié. Le guide sera envoyé à chaque propriétaire d'un petit navire non commercial immatriculé. Il y a actuellement 1440 navires pour lesquels des détails sur l'inspection ont été inscrits dans le Système d'inspection des petits bâtiments de Transports Canada.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à M96-04 (28 juillet 2010)

Lors de l'entrée en vigueur en 2007 de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*, l'exigence que les propriétaires de navires commerciaux soumettent leurs navires à une première inspection avant la mise en service a été supprimée. Il a été déterminé que l'exigence était

pratiquement impossible à respecter vu le grand nombre de navires commerciaux. Cependant, la nouvelle loi exige que tous les petits navires commerciaux soient immatriculés. Par conséquent, Transports Canada préconise que les propriétaires et exploitants de petits navires commerciaux effectuent des auto-inspections, ce qui permettra au ministère de concentrer ses efforts sur l'inspection des navires considérés comme étant à haut risque.

Le *Règlement sur les petits bâtiments*, qui a été approuvé et publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 12 mai 2010, exige aussi que le propriétaire d'un navire commercial informe Transports Canada avant sa première mise en service. Transports Canada sera ainsi au courant de l'existence de ces navires.

Transports Canada estime maintenant qu'il y a environ 93 000 navires commerciaux d'une longueur de 8 mètres ou moins (le *Tan 1* faisait 7,62 m). Même si Transports Canada n'a pas encore déterminé le nombre de petits navires à passagers d'une telle taille, le ministère a supposé, afin d'évaluer les coûts directs du nouvel équipement de sécurité nécessaire en vertu des nouvelles exigences du *Règlement sur les petits bâtiments*, que 50 % de ces navires sont des navires à passagers. Afin de faciliter le recensement des petits navires commerciaux qui sont déjà en exploitation, Transports Canada coopère avec diverses autorités y compris les organismes policiers provinciaux et locaux, le ministère des Pêches et Océans, les organismes de protection de l'environnement et les municipalités.

Le *Règlement sur les petits bâtiments* comprend des exigences visant à rehausser la protection des passagers, à améliorer l'équipement de sécurité et l'entretien des navires, à clarifier l'application des normes de stabilité à la construction de divers types de navires, et à garantir que les équipages sont compétents et connaissent bien l'utilisation de l'équipement de sauvetage. Par ailleurs, la présentation du nouveau règlement est innovatrice. De nombreuses exigences touchant l'équipement de sécurité sont présentées sous forme de tableaux, ce qui devrait en faciliter la compréhension par les propriétaires et les exploitants de navires.

Même s'il faudra du temps pour s'assurer que tous les exploitants de petits navires à passagers connaissent et observent les nouvelles exigences, les mesures prises par Transports Canada réduiront sensiblement les lacunes de sécurité associées au manque d'inspections visant à assurer la navigabilité et la sécurité opérationnelle.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse est **pleinement satisfaisante**.