



## RÉÉVALUATION DES RÉPONSES À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M09-01

### Continuité des registres d'entretien et de pannes

#### Introduction

Le 11 avril 2007 à 17 h 30, heure avancée de l'Est, le chimiquier/transporteur de produits *Sichem Aneline*, chargé de benzène, connaît une panne d'appareil à gouverner et s'échoue sur le côté sud du mouillage de Pointe-aux-Trembles dans le fleuve Saint-Laurent. Le navire est renfloué le 15 avril 2007 et remorqué au port de Montréal. L'événement n'a fait ni victime ni pollution. Le navire a subi de petites avaries.

Le Bureau a publié la recommandation en matière de sécurité le 23 avril 2009.

#### Recommandation M09-01 du Bureau (le 23 avril 2009)

L'historique des registres d'entretien et des renseignements sur les pannes de l'équipement critique pour la sécurité (incluant la gouverne, l'alimentation électrique, la propulsion, les engins de sauvetage et la limitation des avaries) est un élément clé pour l'armateur gérant et l'équipage d'un navire dans l'évaluation du rendement d'un système et dans la planification de l'entretien préventif fondé sur le risque. Dans le présent événement, à la suite d'un récent changement d'armateur gérant du navire, l'armateur gérant précédent a conservé les registres historiques de pannes et d'entretien. De ce fait, le nouvel armateur gérant et l'équipage n'avaient pas facilement accès aux registres et renseignements pertinents sur les pannes et les réparations antérieures de l'appareil à gouverner.

Ce n'est pas la première fois que le BST désigne le manque de registres d'entretien continus comme étant une question de sécurité. L'enquête sur un événement survenu au *Millenium Yama* en 2001 a révélé que le navire avait changé cinq fois d'armateur gérant. Au moment de l'événement, on n'a trouvé à bord aucune documentation de référence qui aurait pu permettre au personnel machine de déterminer la condition et l'origine d'une bielle défailante. Le nouvel armateur gérant avait ainsi été privé d'information suffisante pour prendre des décisions éclairées sur l'entretien et assurer le maintien de la sécurité.

Le Canada n'est pas le seul pays à relever le problème de la continuité des registres d'entretien. Après un événement survenu en 2002 à une embarcation de sauvetage immédiatement après un changement d'armateur gérant, la Marine Accident Investigation Branch du Royaume-Uni avait indiqué que tous les registres du navire autres que les plans du navire avaient été retirés du navire. Le Royaume-Uni a soulevé la question auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) en 2004, mais il y a eu peu de progrès en la matière depuis lors.

Du fait de ces lacunes de sécurité et de leur reconnaissance par d'autres États du pavillon, le Bureau est préoccupé de constater que l'OMI n'a pas pris de mesures pour gérer les risques encourus quand les registres appropriés d'entretien et de pannes ne sont pas disponibles. Par conséquent, le Bureau recommande que :

Le ministère des Transports propose à l'Organisation maritime internationale (OMI) des mesures efficaces afin d'assurer que les registres d'entretien et de pannes soient conservés à bord pendant toute la durée de vie du navire.

M09-01

### **Réponse à M09-01 (le 23 juillet 2009)**

Dans sa lettre du 23 juillet 2009, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a indiqué être d'accord en principe avec la recommandation.

La réponse indiquait qu'actuellement, le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) n'exige pas le transfert des registres d'entretien d'un navire lorsqu'il est vendu ou transféré. Le ministère mènera des recherches dans les documents déposés antérieurement sur cette question par d'autres États du pavillon. Une fois ce travail achevé, le ministère collaborera avec le Bureau de la sécurité des transports pour rédiger un document d'information à remettre à l'OMI, qui sera présenté au Sous-Comité de l'application des instruments par l'État de pavillon lorsqu'il se réunira à l'été 2010.

### **Évaluation par le Bureau de la réponse à M09-01 (le 4 septembre 2009)**

Si elle est mise en œuvre, la mesure proposée par Transports Canada de soumettre à l'OMI un document d'information préconisant des mesures efficaces afin que les registres d'entretien et de pannes soient conservés à bord d'un navire pendant toute sa durée de vie satisfait à l'esprit de la recommandation.

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

### **Réponse à M09-01 (décembre 2009)**

La mise à jour de Transports Canada datée de décembre 2009 indiquait que le Code ISM n'exige pas actuellement le transfert des registres d'entretien d'un navire lorsqu'il est vendu ou transféré à un autre exploitant.

Par conséquent, Transports Canada analyse la possibilité d'exiger le transfert des registres d'entretien. Les recherches sont terminées, et le ministère élabore actuellement un document d'information qui serait présenté à l'OMI avec l'appui d'autres membres de l'organisme. Le ministère coopérera étroitement avec le BST à la mise au point du document d'information. Le Sous-Comité de l'application des instruments par l'État de pavillon étudiera la recommandation lors de sa prochaine réunion prévue du 5 au 9 juillet 2010.

## **Réévaluation par le Bureau de la réponse à M09-01 (mai 2010)**

Un document d'information proposant une exigence que les registres d'entretien et de pannes soient conservés à bord d'un navire lorsqu'il est vendu a été soumis au Sous-Comité de l'application des instruments par l'État de pavillon. Il est proposé que le Sous-Comité étudie une modification éventuelle au Code ISM qui exigerait le transfert de ces registres. Le document contient une proposition de modification.

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

## **Réponse à M09-01 (décembre 2010)**

La mise à jour de Transports Canada datée de décembre 2010 indiquait que le ministère a présenté une proposition de modification au Code international de gestion de la sécurité lors de la réunion de juillet 2010 du Sous-Comité de l'application des instruments par l'État de pavillon de l'OMI, selon laquelle la conservation des registres d'entretien serait exigée lors d'un changement de propriété. Certains pays membres ont appuyé la proposition, et le Canada a été invité à la présenter au Comité de la sécurité maritime comme nouveau projet de travail pour examen.

## **Réévaluation par le Bureau de la réponse à M09-01 (mars 2011)**

Étant donné que le Canada a été invité à présenter au Comité de la sécurité maritime une proposition comme nouveau projet de travail pour examen, le Bureau estime encore que l'évaluation dénote une **intention satisfaisante**.

## **Suivi exercé par le BST (mars 2012)**

Le Bureau surveillera la mise en œuvre de la mesure proposée par Transports Canada ainsi que de toute mesure ultérieure que prendra l'OMI face au risque en cause, afin de déterminer si des mesures de suivi sont opportunes.

Le présent dossier est classé **actif**.

## **Réponse à la recommandation M09-01 (décembre 2011)**

Le Code international de gestion de la sécurité n'exige pas actuellement le transfert des registres d'entretien au moment de la vente ou du transfert d'un navire à un nouvel exploitant.

Transports Canada (TC) a proposé un changement au Code international de la gestion de la sécurité lors de la réunion de juillet 2010 du Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon. Cette modification rendrait obligatoire la conservation des registres d'entretien malgré le changement de propriétaire. Certains pays membres ont appuyé la proposition, et le Canada a été invité à la présenter au Comité de la sécurité maritime comme nouveau projet de travail pour examen. TC est en train d'examiner la proposition en vue de la présenter à la prochaine réunion du Comité de la sécurité maritime, qui aura lieu en mai 2012.

## **Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M09-01 (mars 2012)**

Le BST estime que la réponse continue de dénoter une **intention satisfaisante**.

### **Suivi exercé par le BST (mars 2012)**

Le Bureau surveillera la mise en œuvre de l'action proposée ainsi que toute mesure prise ultérieurement par l'OMI à l'égard du risque connexe signalé dans cette recommandation.

Le présent dossier est déclaré **actif**.

## **Réponse à la recommandation M09-01 (décembre 2012)**

Le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) n'exige pas actuellement le transfert des registres d'entretien au moment de la vente ou du transfert d'un navire à un nouvel exploitant.

Transports Canada a proposé un changement au Code international de gestion de la sécurité lors de la réunion de juillet 2010 du Sous-Comité de l'application des instruments par l'État de pavillon (FS118) selon lequel la conservation des registres d'entretien serait exigée lors d'un changement de propriété. Certains pays membres ont appuyé la proposition, et le Canada a été invité à la présenter au Comité de la sécurité maritime comme nouveau projet de travail pour examen à la 90<sup>e</sup> réunion du Comité de la sécurité maritime (MSC 90).

En mai 2012, à la 90<sup>e</sup> réunion du CSM, Transports Canada, en collaboration avec la Corée du Sud, a proposé la modification de l'article 10 du Code international de gestion de la sécurité pour y ajouter le transfert des registres d'entretien et de panne des éléments essentiels à la sécurité au moment de la vente d'un navire. Le comité a convenu de transmettre la proposition au Sous-comité des normes de formation et de veille (STW) afin qu'elle soit évaluée dans le cadre de l'amélioration de l'efficacité et de la convivialité du Code ISM. La proposition est inscrite à l'ordre du jour provisoire de la 44<sup>e</sup> réunion du sous-comité.

Transports Canada ayant présenté à l'OMI une proposition qui reprend la recommandation du BST juge que le dossier est clos.

## **Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation M09-01 (mars 2013)**

En 2012, Transports Canada a proposé à l'Organisation maritime internationale (OMI) des mesures efficaces afin d'assurer que les registres d'entretien et de pannes soient conservés à bord pendant toute la durée de vie du navire. Même s'il figure toujours à l'ordre du jour provisoire, ce manquement à la sécurité est maintenant connu sur la scène internationale et ainsi, le Bureau estime que cette réponse est maintenant **Entièrement satisfaisante**.

Le présent dossier est classé **inactif**.