



ÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION SUR LA SÉCURITÉ MARITIME M96-09

Protection contre l'incendie dans les tunnels à bord des navires autodéchargeurs canadiens

Contexte

Au petit matin le 31 décembre 1994, un incendie s'est déclaré dans le convoyeur de déchargement du vraquier MV *Ambassador* pendant le déchargement d'une cargaison de phosphorite. Le feu s'est par la suite propagé jusqu'aux emménagements, et il a fallu quelque 28 heures d'efforts à l'équipage et à plusieurs services d'incendie basés à terre pour maîtriser et éteindre l'incendie. Les installations portuaires n'ont pas été endommagées, personne n'a été grièvement blessé et aucune pollution n'a été signalée par suite de l'événement.

Le Bureau a déterminé qu'une section d'une des bandes transporteuses a pris feu lorsque les convoyeurs ont été arrêtés, probablement parce que la bande est entrée en contact avec un rouleau surchauffé. Le rouleau avait probablement surchauffé par suite de la rupture d'un palier ou d'un blocage causé par des déchets, lesquels ont pu prendre feu à cause de la surchauffe engendrée.

Recommandation M96-09 du BST (25 novembre 1996)

Compte tenu du risque inhérent d'incendie dans les tunnels des navires autodéchargeurs ainsi que de l'inefficacité démontrée des systèmes de protection contre l'incendie qu'on retrouve actuellement à bord des navires, le Bureau recommande que :

Le ministère des Transports révisé les exigences concernant les systèmes de protection contre l'incendie dans les tunnels à bord des navires autodéchargeurs canadiens afin de s'assurer que ces derniers sont en mesure de combattre de gros incendies.

Recommandation M96-09 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation M96-09

Commentaire de Transports Canada, 20 février 1997

La Direction générale de la sécurité maritime collabore avec le secteur maritime depuis quelques années afin de développer des exigences portant sur les systèmes fixes de lutte contre l'incendie dans les tunnels et dans les secteurs connexes. Cet effort a en partie entraîné l'installation et l'essai d'un système prototype (système d'extincteurs) à bord du vraquier autodéchargeur MV *James Norris*. Ces essais à bord du MV *James Norris* ont été probants.

Le choix du système de lutte contre l'incendie à utiliser à bord de ce type de navire est préoccupant. Cette préoccupation se rapporte principalement à l'ampleur du secteur en question, à la disposition irrégulière des secteurs et au fait qu'un type de matière (l'eau) pourrait nuire à la stabilité du navire si elle se retrouvait en grande quantité dans les secteurs en question. Une compagnie maritime canadienne a mené d'autres essais à bord de l'un de ses vraquiers autodéchargeurs portant sur une mousse à grand foisonnement comme matière, et les résultats sont fort prometteurs. La compagnie en question projette d'installer un système complet d'extincteurs à mousse à grand foisonnement dans le secteur du tunnel à bord de l'un de ses vraquiers autodéchargeurs. Cette démarche permettra de mener d'autres essais de mise au point. Mis à part l'excellente qualité d'extinction des flammes de la matière, l'avantage du système d'extincteurs à mousse à grand foisonnement par rapport au système à eau est qu'il n'entraîne pas de problème de stabilité lorsqu'il décharge une quantité importante de matière.

Commentaire de Transports Canada, 20 février 1997

Le ministre des Transports est d'accord avec cette recommandation. Il est prévu qu'au terme de notre examen qui est en cours, nous développerons des exigences provisoires portant sur l'installation de systèmes d'extincteurs fixes dans les tunnels et les secteurs connexes à bord de vraquiers autodéchargeurs.

Évaluation par le Bureau (26 mai 1997)

TC collabore depuis un certain temps avec le secteur maritime pour développer de nouvelles exigences portant sur les systèmes fixes de lutte contre l'incendie dans les tunnels et dans les secteurs connexes. Une fois qu'il aura examiné les résultats d'essais d'un système prototype, TC formulera des exigences provisoires pour les systèmes d'extincteurs. TC indique que des discussions sont en cours avec la Garde côtière des États-Unis pour garantir la compatibilité des exigences canadiennes et américaines relativement à ces systèmes. TC affirme également qu'il demandera l'appui de l'OMI pour soulever la question, à l'échelle internationale, de la nécessité d'avoir de meilleurs systèmes de détection et d'extincteurs d'incendie dans les tunnels de vraquiers autodéchargeurs.

En ce qui a trait à la question de la préparation des postes d'incendie à bord des vraquiers autodéchargeurs, un Bulletin de la sécurité des navires sera diffusé pour porter cette préoccupation à l'attention des parties responsables. Toutes les mesures ci-dessus pourraient corriger les lacunes de sécurité soulevées dans les recommandations M96-09 à M96-12 du Bureau. Par contre, une fois de plus, aucune indication n'a été donnée quant à la date prévue d'exécution de ces mesures.

Le Bureau considère néanmoins que la réponse de TC dénote une **intention satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier a été classé **inactif** en 1997. Le 17 décembre 2013, le BST l'a classé **actif** et a demandé à Transports Canada de faire le point sur l'état de la présente recommandation.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M96-09 (29 janvier 2014)

Transports Canada a entrepris une étude de recherche en six étapes entre 2001 et 2003 pour évaluer la recommandation. Dans le cadre de l'étude, on a examiné la faisabilité des options en matière de protection contre l'incendie dans le cas des tunnels à bord des navires auto-déchargeurs canadiens. On a conclu que la meilleure option consistait à utiliser la détection des incendies, et les robinets d'incendie armés pour maîtriser les incendies dans les tunnels, et à mettre l'accent sur les capacités efficaces de lutte manuelle contre les incendies. Pour rejoindre les préoccupations des intervenants en ce qui a trait à la poursuite de l'élaboration de normes, le Comité de direction et d'examen de la R et D de la Sécurité maritime a décidé qu'il y avait lieu d'effectuer une étude de faisabilité avant de prendre la décision d'aller de l'avant avec l'élaboration d'autres normes.

L'étude de faisabilité achevée en mars 2004 a permis de conclure, après l'examen des rapports précédents et des entretiens avec des intervenants, qu'il n'avait pas été démontré qu'il existât une installation fixe de détection ou de lutte contre les incendies efficace, ce qui serait nécessaire pour en justifier les coûts de mise en place, et que les approches procédurales améliorées de la prévention des incendies adoptées volontairement par les exploitants ces dernières années semblent atténuer les risques de manière efficace. Transports Canada avait réfléchi à la conclusion de l'étude en 2004 et avait été d'accord avec les constatations; par conséquent, il n'avait pas persévéré dans l'intention de modifier la réglementation.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M96-09 (31 mars 2014)

Le Bureau prend note de la réponse de Transports Canada selon laquelle les « approches procédurales améliorées de la prévention des incendies adoptées volontairement par les exploitants ces dernières années semblent atténuer les risques de manière efficace ». Conformément à ce qui avait été recommandé, Transports Canada a examiné les exigences relatives aux installations de protection contre les incendies des tunnels à bord des navires auto-déchargeurs canadiens et s'est assuré que les procédures à bord de ces navires incluent des procédures relatives à l'extinction de grands feux.

Par conséquent, le Bureau a changé l'évaluation de la réponse à la recommandation M96-09 pour **entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier est maintenant **clos**.

