



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M08-02

Préparatifs préalables à l'abandon d'un navire

Contexte

Le 21 mars 2006 à 20 h, le roulier à passagers et véhicules *Queen of the North* appareille de Prince Rupert (Colombie-Britannique) à destination de Port Hardy (Colombie-Britannique) avec 59 passagers et 42 membres d'équipage à son bord. Après s'être engagé dans le passage Wright à partir du chenal Grenville, le navire heurte la côte nord-est de l'île Gil le 22 mars vers 0 h 21. Le navire subit des avaries considérables à la coque et, privé de sa capacité de propulsion, dérive pendant environ 1 heure et 17 minutes avant de couler par 430 m de profondeur. Les passagers et l'équipage abandonnent le navire avant que celui-ci ne coule. Deux passagers sont portés disparus après l'abandon du navire. Ils ont été déclarés morts depuis lors.

Le Bureau a terminé son enquête. Le rapport d'enquête M06W0052 a été publié le 12 mars 2008.

Recommandation M08-02 du Bureau (mars 2008)

Lors de l'événement, les membres d'équipage du *Queen of the North* ont fait évacuer 57 des 59 passagers pendant les 30 minutes qui se sont écoulées entre le heurt et le moment où les membres d'équipage responsables sont montés dans la dernière embarcation de sauvetage. En vertu de ses certificats, le navire pouvait transporter un maximum de 474 passagers – un chiffre beaucoup plus élevé qui, vu le peu de temps dont on a disposé pour se préparer à abandonner le navire, n'aurait fait qu'aggraver les difficultés qui ont été signalées dans le présent événement lors du rassemblement et du dénombrement des passagers et de l'abandon proprement dit. Par conséquent, la formation et l'expérience de l'équipage revêtent une importance primordiale quand il s'agit d'assurer la sécurité des passagers des navires, surtout quand le ratio passagers- membres d'équipage est élevé.

Lorsque survient une véritable situation d'urgence, la réaction des équipages qui ont reçu la formation voulue et se sont exercés est plus automatique et exige moins d'interprétation et de décisions. Le fait de ne pas renforcer cette formation au moyen d'exercices et d'évaluations diminue les avantages rendus possibles par la formation originale. Étant donné les risques associés à une coordination insuffisante des préparatifs préalables à l'évacuation d'un grand nombre de passagers, le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports établit des critères, y compris sur la tenue d'exercices réalistes, à partir desquels les exploitants de navires à passagers pourront évaluer la mesure dans laquelle leurs équipages sont préparés à gérer efficacement l'intervention auprès des passagers pendant une situation d'urgence.

Recommandation M08-02 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation M08-02 (juin 2008)

Transports Canada indique qu'il est d'accord avec la recommandation. La réponse fait référence au *Règlement sur le personnel maritime* en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* prescrivant que les officiers et l'équipage d'un bâtiment qui transporte plus de 12 passagers, qui a une jauge brute de plus de 500 et qui effectue un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées soient titulaires d'un brevet ou d'un visa de gestion de la sécurité des passagers. Les officiers supérieurs et les autres membres d'équipage responsables doivent également être titulaires d'un brevet ou d'un visa de gestion spécialisée de la sécurité des passagers. Ces exigences sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2007, et elles s'appliqueront à la flotte des navires à passagers canadiens à compter du 7 novembre 2011.

Transports Canada affirme avoir déjà approuvé deux cours de formation obligatoire. Le 3 mars 2008, la BC Ferries a demandé à Transports Canada d'approuver une formation pour le cours de gestion de la sécurité des passagers. Après évaluation, le cours a été approuvé le 21 mai 2008.

Dans d'autre correspondance avec Transports Canada, il a été communiqué que le nouveau cours de gestion de la sécurité des passagers traite de tous les éléments compris dans les lignes directrices de l'Organisation maritime internationale (OMI) et la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée en 1995 (Convention STCW) et a formé la base du TP 13024¹.

En outre, Transports Canada continue de travailler avec la BC Ferries et d'autres exploitants canadiens afin de mettre sur pied des exercices d'urgence qui pourraient comprendre des exercices réalistes. Toute la formation fournie par la BC Ferries est fondée sur des scénarios réalistes. Transports Canada continue de surveiller la formation en fonctions d'urgence en mer et la formation en matière de sécurité des passagers de la BC Ferries et d'autres exploitants canadiens. Ces cours comptent des exercices d'urgence qui comprennent des exercices réalistes. Par contre, Transports Canada a déclaré que la présence d'un grand nombre de personnes pour rendre l'exercice plus réaliste est difficile à organiser pour chaque cours.

À la suite d'une réunion avec des représentants de Transports Canada, les modifications proposées au *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie* ont été fournies. En ce qui concerne les exercices réalistes, le règlement exigera que les membres d'équipage soient chargés de fonctions précises et que des dispositions soient prévues pour trouver et secourir les passagers qui sont emprisonnés dans leur cabine ou qui par ailleurs manquent à l'appel pendant une urgence. Le capitaine veillera dans la mesure du possible à ce que les exercices soient effectués comme s'il s'agissait d'une urgence véritable. Le règlement indique que, dans le cas des exercices d'incendie, les membres d'équipage exécuteront les fonctions qui leur sont affectées dans le contexte, y compris rassembler les passagers ainsi que trouver et secourir les passagers qui seraient emprisonnés dans leur cabine ou qui par ailleurs manqueraient à l'appel.

¹ TP 13024, Normes de formation du personnel à bord des bâtiments transportant des passagers

Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M08-02 (août 2008)

Dans son rapport final sur le *Queen of the North*, le Bureau a noté que, bien qu'on offre des cours sur la gestion de la sécurité des passagers qui se basent sur les dispositions du Code STCW, il s'agit pour la plupart uniquement de cours en classe. Pour que les connaissances acquises puissent être utilisées en tant que compétences, des exercices réguliers doivent avoir lieu de façon à ce que les équipages puissent avoir confiance et être préparés à effectuer leurs fonctions d'urgence.

Le Bureau avait déjà exprimé son inquiétude quant à la pertinence de la formation sur la gestion de la sécurité des passagers, surtout en l'absence d'exigence d'effectuer des exercices comprenant des fonctions de contrôle des foules pendant une évacuation. L'enquête sur le *Queen of the North* a aussi révélé que les exercices ne mettaient pas en jeu tout l'éventail des aptitudes nécessaires pour rassembler et contrôler de grands nombres de passagers. En conséquence, le Bureau avait recommandé de prévoir des critères qui permettraient aux exploitants d'évaluer l'état de préparation de leurs équipages à la gestion efficace des passagers pendant une urgence. Le fait que les membres d'équipage n'aient pas d'expérience en contrôle des foules et en rassemblement des passagers augmente le risque auquel les passagers sont exposés puisque les membres d'équipage peuvent être incapables de les rassembler ou de trouver les passagers manquant à l'appel.

Le Bureau reconnaît l'intention positive du projet visant le *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie* et du TP 13024 sur la sécurité des passagers. Le projet de règlement prévoit que :

- des exercices aussi réalistes que possible doivent être effectués comme s'il s'agissait d'une urgence véritable;
- des dispositions doivent être prévues pour trouver et secourir les passagers, et elles doivent être mises en œuvre pendant les exercices;
- les membres d'équipage doivent exécuter leurs fonctions durant un exercice, y compris le rassemblement des passagers.

Si elle est entièrement mise en œuvre, la mesure proposée réduira sensiblement la lacune de sécurité associée à l'état de préparation des équipages pour gérer efficacement les passagers pendant une urgence. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST (août 2008)

Le BST surveillera l'évolution de l'élaboration et de la mise en œuvre de la réglementation proposée et réévaluera la lacune chaque année ou lorsque ce sera nécessaire.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M08-02 (mars 2010)

Lors de sa mise à jour, Transports Canada a indiqué que le *Règlement sur le personnel maritime* exige que les officiers et l'équipage d'un bâtiment qui transporte plus de 12 passagers, qui a une jauge brute de plus de 500 et qui effectue un voyage autre qu'un voyage en eaux abritées soient titulaires d'un brevet ou d'un visa de gestion de la sécurité des passagers. Les officiers supérieurs et les autres membres d'équipage responsables doivent également être titulaires d'un brevet ou d'un visa de gestion spécialisée de la sécurité des passagers.

Ces exigences sont entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2007, et elles s'appliqueront à la flotte des

navires à passagers canadiens à compter du 7 novembre 2011. Aucune mise à jour supplémentaire n'est nécessaire pour l'instant.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation M08-02 (juillet 2010)

En plus de l'obligation pour les officiers et l'équipage d'être titulaire d'un brevet ou d'un visa de gestion de la sécurité des passagers, le nouveau *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie*, qui s'applique aux bâtiments qui transportent plus de 12 passagers et qui ont une jauge brute de plus de 500, publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 12 mai 2010 est maintenant en vigueur.

En ce qui a trait à l'amélioration de la préparation opérationnelle de l'équipage, les nouveaux règlements exigent que le capitaine du navire évalue tout l'équipage lors de chaque entraînement pour assurer leur compétence et pour s'assurer qu'ils seront prêts lors d'une situation d'urgence. On exige maintenant au rôle d'appel de trouver et secourir les passagers emprisonnés dans leur cabine ou qui par ailleurs manquent à l'appel, ainsi que de contrôler les déplacements des passagers à leurs stations de rôle d'appel. Les rôles d'appel contiennent également des descriptions de tâches précises qui doivent être exécutées par chaque membre de l'équipage lorsque le son de l'alarme est entendu.

La mesure proposée réduira sensiblement la lacune de sécurité associée à l'état de préparation des équipages pour gérer efficacement les passagers pendant une urgence. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse dénote une **attention entièrement satisfaisante**.