



Recommandation M23-03 du BST

Surveillance des dispenses de pilotage par l'Administration de pilotage du Pacifique

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que l'Administration de pilotage du Pacifique vérifie si les exigences d'admissibilité sont respectées avant d'accorder des dispenses de pilotage aux compagnies qui exploitent des remorqueurs dans des zones de pilotage obligatoire.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	M21P0030
Date à laquelle la recommandation a été émise	8 mars 2023
Date de la dernière réponse	30 mai 2023
Date de la dernière évaluation	Août 2023
Évaluation de la dernière réponse	Intention satisfaisante
État du dossier	Actif

Les réponses présentées sont celles des intervenants du BST dans le cadre de communications écrites et sont reproduites intégralement. Le BST corrige sans indiquer les erreurs typographiques dans le contenu qu'il reproduit, mais utilise des crochets [] pour indiquer d'autres changements ou montrer qu'une partie de la réponse a été omise parce qu'elle n'était pas pertinente.

Résumé de l'événement

Le 10 février 2021, le remorqueur *Ingenika*, avec 3 membres d'équipage à bord, remorquait le chaland chargé *Miller 204* dans le canal Gardner lorsque le remorqueur a coulé à environ 16 milles marins à l'ouest-sud-ouest de la baie Kemano (Colombie-Britannique). Le chaland a ensuite dérivé et s'est échoué à environ 2,5 milles marins au sud-ouest de l'endroit où le remorqueur avait coulé. L'opération de recherche et sauvetage a permis de retrouver 1 membre d'équipage survivant sur terre et de récupérer les corps des 2 autres membres d'équipage dans l'eau. Le chaland a été récupéré; le remorqueur n'a pas été retrouvé. Au moment de l'événement, le remorqueur avait 3500 L de carburant diesel dans des réservoirs à bord.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M21P0030 le 8 mars 2023.

Justification de la recommandation

Au moment de l'événement, l'*Ingenika* était exploité dans une zone de pilotage obligatoire qui relève de la responsabilité de l'Administration de pilotage du Pacifique (APP). L'APP est une société d'État qui a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer des services de pilotage sécuritaires et efficaces en Colombie-Britannique. Les services de pilotage sont fournis par des pilotes brevetés, qui sont des navigateurs hautement qualifiés qui mettent à profit leur connaissance des eaux locales pour diriger un navire et le faire naviguer en utilisant la route la plus sûre.

L'APP a un système de dispense de pilotage en vertu duquel certains navires, principalement les remorqueurs, peuvent obtenir des dispenses qui les exemptent de l'obligation d'embarquer un pilote breveté dans les zones de pilotage désignées si les exploitants et les remorqueurs répondent à certaines exigences. Cependant, lorsqu'une compagnie demande une dispense de pilotage, l'APP ne vérifie pas les renseignements présentés pour s'assurer qu'ils répondent aux exigences réglementaires, et l'APP compte sur les exploitants pour s'assurer qu'ils respectent les conditions de la dispense une fois celle-ci accordée. En Colombie-Britannique, il y a actuellement 364 remorqueurs, appartenant à 85 compagnies différentes, qui sont exploités en vertu de dispenses de pilotage.

L'enquête a révélé que, même si le capitaine de l'*Ingenika* avait obtenu une dispense de pilotage, il était titulaire d'un brevet réservé aux navires à passagers exploités par une compagnie particulière et, à ce titre, il n'aurait pas dû être admissible à une dispense pour un navire remorqueur. De plus, l'un des matelots de pont avait, à diverses occasions, été chargé d'un quart à la passerelle sur l'*Ingenika*, sans toutefois être titulaire d'un brevet ou d'une dispense de pilotage. En outre, le remorqueur n'était pas équipé d'un système d'alarme de quart à la passerelle et n'avait pas de système d'identification automatique de classe A, deux exigences applicables à un navire exploité en vertu d'une dispense.

Cette enquête n'est pas la première à relever des lacunes dans le processus d'octroi de dispenses de l'APP et dans la façon dont cette dernière compte sur les compagnies pour assurer le respect continu des conditions des dispenses. Le BST a constaté des problèmes similaires dans des événements mettant en cause le remorqueur *Ocean Monarch* en 2017¹ et le remorqueur *Nathan E. Stewart* en 2016².

En l'absence d'un processus efficace permettant de vérifier que les membres d'équipage et les navires satisfont aux exigences en matière de dispense de l'APP, il y a un risque que la non-conformité avec les exigences de la dispense passe inaperçue et compromette la sécurité dans les zones de pilotage obligatoire. Compte tenu de la nécessité de s'assurer que les navires dispensés sont exploités à un niveau de sécurité comparable à celui que procure un pilote breveté, le Bureau recommande que

¹ Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M17P0244 du BST.

² Rapport d'enquête maritime M16P0378 du BST.

l'Administration de pilotage du Pacifique vérifie si les exigences d'admissibilité sont respectées avant d'accorder des dispenses de pilotage aux compagnies qui exploitent des remorqueurs dans des zones de pilotage obligatoire.

Recommandation M23-03 du BST

Réponses et évaluations antérieures

S.O.

Réponse et évaluation les plus récentes

Mai 2023 : réponse de l'Administration de pilotage du Pacifique

L'Administration de pilotage du Pacifique (APP) a examiné et accepté la recommandation M23-03. Avant d'accorder des dispenses de pilotage aux navires, l'APP s'assure que les officiers de navigation satisfont à toutes les exigences du paragraphe 25.10(3) du *Règlement général sur le pilotage*³ et des Normes de prudence pour les dispenses de pilotage de l'APP.⁴ Les exploitants commerciaux qui demandent des dispenses de pilotage pour leurs navires doivent présenter des brevets valides pour leurs officiers, le formulaire « *Déclaration de conformité — nouveaux officiers* » (mis à jour en avril 2023) signé par un représentant autorisé, et fournir une preuve du temps de quart pour chaque officier qui est ajouté à la dispense. Les exploitants commerciaux doivent également présenter le formulaire « *Déclaration de conformité — renouvellement et nouvelles demandes* » (mis à jour en avril 2023) signé par un représentant autorisé, indiquant qu'ils acceptent de se conformer en permanence aux conditions de la dispense. L'APP utilise une liste de contrôle pour suivre les progrès de chaque exploitant au cours du processus de demande, et les enregistrements sont téléversés dans la base de données des dispenses de l'APP.

Il est important de noter que l'exigence réglementaire relative aux dispenses de pilotage qui concerne le service en mer des officiers n'appuie pas favorablement les navires côtiers nationaux qui naviguent dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique. L'APP collabore avec Transports Canada dans le but de trouver une solution permanente à cette lacune.

Août 2023 : évaluation de la réponse par le BST (intention satisfaisante)

Dans sa réponse, l'Administration de pilotage du Pacifique (APP) indique qu'elle est d'accord avec la recommandation et qu'elle a mis à jour ses exigences relatives aux documents que les représentants autorisés doivent présenter pour étayer les demandes de dispenses de pilotage. Ses formulaires destinés aux exploitants commerciaux qui demandent une dispense de pilotage, tant pour les nouveaux officiers que pour les renouvellements, ont été mis à jour en avril 2023 et précisent désormais que les brevets doivent être adaptés au navire. L'APP indique également

³ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2000-132/page-10.html#h-1350326>

⁴ <https://www.app-ppa.gc.ca/standard/pilotage/2022-09/Normes%20de%20prudence%20-%20dispenses%20de%20pilotage%20-%202015%20septembre%202017.pdf>

que l'exigence réglementaire actuelle en matière de dispense de pilotage concernant le service en mer des officiers fait l'objet de discussions avec Transports Canada.

Le Bureau fait observer qu'une fois mises en œuvre, les mesures prises par l'APP pour donner suite à cette recommandation viendront atténuer considérablement la lacune de sécurité sous-jacente. Le fait d'exiger des représentants autorisés qu'ils présentent des brevets et qu'ils fournissent une preuve du temps de quart permettra de démontrer si les candidats satisfont ou non aux conditions d'obtention d'une dispense de pilotage. Le Bureau continuera de surveiller les progrès accomplis par l'APP et estime que la réponse à la recommandation M23-03 dénote une **intention satisfaisante**.

État du dossier

Le BST surveillera les mesures prises par l'Administration de pilotage du Pacifique.

Le présent dossier est **actif**.