



## Recommandation M95-10 du BST

### Démonstration des aptitudes en GRP par tous les officiers de navigation avant l'obtention d'un certificat de maintien des compétences

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports exige que tous les officiers de navire fassent la preuve de leurs compétences en gestion des ressources à la passerelle avant de se voir délivrer des certificats de maintien des compétences.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	<a href="#">SM9501</a>
Date à laquelle la recommandation a été émise	11 octobre 1995
Date de la dernière réponse	Décembre 2022
Date de la dernière évaluation	Mars 2023
<a href="#">Évaluation</a> de la dernière réponse	Attention non satisfaisante
<a href="#">État</a> du dossier	Actif

#### Résumé de l'événement

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a publié son rapport final sur *l'étude de sécurité portant sur les rapports de travail entre les capitaines et officiers de quart, et les pilotes de navire*. Cette étude avait pour but de déterminer les lacunes en matière de sécurité liées au travail d'équipe à la passerelle, y compris les échanges entre les pilotes et les capitaines ou les officiers de quart, sur les navires canadiens et étrangers d'au moins 5000 tonneaux de jauge brute (TJB) sous la conduite d'un pilote dans les zones où le pilotage est obligatoire au Canada.

L'étude a été réalisée en deux phases. La première phase comprenait l'analyse de 273 événements survenus dans les eaux canadiennes assujetties au pilotage et mettant en cause des navires se trouvant sous la conduite d'un pilote. La plupart de ces événements ont été causés par un malentendu, de l'inattention ou un manque de communication. De ces 273 événements, 87 % mettaient en cause des navires de plus de 5000 TJB.

Ces 273 événements se répartissent en cinq types :

- **Abordages** : 43 cas de navires entrant en collision alors qu'ils faisaient route.
- **Échouements** : 88 navires ont heurté des hauts-fonds, touché le fond ou un récif sous-marin, et sont demeurés échoués jusqu'à ce qu'ils soient renfloués.
- **Heurts violents** : 95 navires ont heurté un objet fixe, comme un navire immobile, un quai ou une autre installation fixe.
- **Contacts** : 46 navires ont touché légèrement un autre navire, une bouée ou le fond (talonnage).
- **Naufrage** : Un navire a été submergé à la suite d'une voie d'eau sous la flottaison et a coulé par le fond.

Préoccupé par la fréquence et les conséquences possibles de tels événements, le Bureau a procédé à une analyse préliminaire comprenant un examen de ces 273 événements. Pour chaque événement, on a cerné le facteur contributif le plus important.

On a répertorié 200 accidents où intervient le facteur humain. De ce nombre, 84 (42 %) ont été causés par un malentendu entre le pilote et le capitaine, par l'inattention du pilote ou de l'officier de quart, ou encore par un manque de communication entre le pilote et l'officier de quart. En outre, dans 91 des cas (46 %), il y a eu erreur de jugement de la part du pilote ou du capitaine. Des lacunes sur le plan de la communication ou du travail d'équipe à la passerelle semblent caractériser bon nombre de ces événements maritimes.

À la suite de son analyse préliminaire, le Bureau a décidé de se pencher sur les situations ou les méthodes qui sont à l'origine des anomalies relevées, dans le but de constater les manquements à la sécurité sous-jacents.

Au cours de la deuxième phase de l'étude, des questionnaires ont été distribués à 1300 personnes, dont des pilotes, des capitaines et des officiers, afin de cerner les problèmes liés à l'interaction entre les membres du personnel à la passerelle. Après réception des réponses aux questionnaires, des entrevues supplémentaires ont été réalisées avec des représentants des administrations de pilotage du Canada, et des membres de l'industrie du transport maritime et de la Garde côtière. De plus, des événements maritimes récents ont été examinés à la lumière des expériences dont il est fait état dans les réponses au questionnaire. Les constatations clés qui ressortent de l'étude comprennent les éléments suivants : travail d'équipe inadéquat à la passerelle; hésitation des membres de l'équipe à la passerelle à remettre en question les décisions du pilote; nature déficiente des renseignements transmis par le pilote au capitaine ou à l'officier de quart et vice-versa; fausse impression que l'autre intervenant dispose de toute l'information dont il a besoin; connaissance inadéquate de la langue de travail, empêchant une communication efficace entre le pilote et l'équipe à la passerelle du navire; désaccords sur la mesure dans laquelle l'officier de quart doit surveiller les mouvements du navire lorsque le pilote en a la conduite; absence de formation en gestion des ressources à la passerelle (GRP) au Canada.

Le Bureau a constaté que les divergences de perception entre les capitaines et officiers de quart et les pilotes, et les différences dans les attentes de ces deux groupes, contribuent à un manque de compréhension mutuelle. En raison de la gravité potentielle des conséquences, le BST a conclu que des mesures rigoureuses doivent être prises pour améliorer l'efficacité de l'équipe à la passerelle grâce à un meilleur échange d'information. Le Bureau a formulé deux recommandations en ce sens : l'une exige la tenue d'un échange de renseignements en bonne et due forme entre le capitaine et le pilote lorsqu'un pilote prend son service, et l'autre vise à s'assurer que la formation des officiers et pilotes de navires canadiens comprenne des exercices pratiques sur les méthodes de relève à la conduite du navire.

Le Bureau estime qu'une surveillance étroite et constante de la progression du navire en fonction d'un plan de traversée préétabli est essentielle à la conduite sûre du navire. Pour surveiller efficacement les mouvements du navire, l'officier de quart doit connaître le plan de pilotage du pilote. En décembre 1994, le Bureau a recommandé à Transports Canada (TC) que les administrations de pilotage publient des plans de pilotage en bonne et due forme pour faciliter la surveillance du travail du pilote par l'équipe à la passerelle du navire. Depuis lors, le Bureau a également recommandé que dans le cadre de l'échange de renseignements au moment de la relève à la conduite du navire, le pilote obtienne l'accord du capitaine concernant le plan de pilotage prévu et invite l'officier de quart à vérifier à intervalles réguliers la position du navire en fonction du plan convenu. La gestion des ressources sur la passerelle, c'est-à-dire la gestion des ressources humaines et techniques dans un milieu maritime opérationnel, est une fonction à plusieurs volets. Elle comprend, entre autres, des communications efficaces, des réunions et séances d'information ainsi que la création d'un milieu où tous les membres de l'équipe à la passerelle se sentent libres de remettre en question les hypothèses et les gestes posés.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport SM9501 le 11 octobre 1995.

### **Justification de la recommandation**

Des malentendus entre les membres de l'équipe à la passerelle, le manque d'échange d'information adéquate, une mauvaise compréhension des manœuvres prévues, une mauvaise appréciation de la situation et l'absence de surveillance de la progression du navire, etc., comme le montrent les données sur les événements maritimes au Canada, sont symptomatiques de problèmes plus fondamentaux dans les pratiques à la passerelle. De tels facteurs sous-entendent des lacunes dans les méthodes actuelles de gestion des ressources à la passerelle dans les zones de pilotage obligatoire.

L'absence de travail d'équipe sur la passerelle des navires dans des eaux assujetties au pilotage au Canada continue de compromettre la sécurité de la navigation. Le manque de communication et de collaboration apparaît comme des facteurs dans les récents événements mettant en cause le *Concert Express*, le *Lake Anina*, le *Malinska*, le *Halifax* et le *Irving Nordic*.

Comme il l'a déjà mentionné, le Bureau continue de croire qu'en mettant davantage l'accent sur l'échange d'information et la collaboration, on pourrait améliorer la gestion de l'équipe à la passerelle et, par conséquent, la sécurité de la navigation. La formation systématique des officiers de navire et des pilotes maritimes sur les méthodes et pratiques de fonctionnement destinées à améliorer l'échange d'information et la collaboration entre tous les membres de l'équipe à la passerelle est nécessaire.

Une majorité écrasante des pilotes, des capitaines et des officiers de pont qui ont répondu au questionnaire du BST ont affirmé que le travail d'équipe est aussi important que les compétences techniques pour la sécurité de la navigation. Cependant, moins de la moitié des répondants ont indiqué qu'ils travaillaient toujours en équipe. Les données sur les accidents confirment que les méthodes et pratiques actuelles sur la passerelle font souvent ressortir l'absence de travail d'équipe.

Lorsqu'il a rejeté la recommandation M94-34 du Bureau concernant les plans de pilotage, le ministère des Transports a déclaré (22 mars 1995) :

Nous croyons toutefois qu'un système plus efficace de gestion des ressources à la passerelle (incluant de meilleures communications entre le pilote et l'officier de quart), plutôt qu'un plan de pilotage, aurait pu contribuer à éviter l'incident.

Le Bureau constate que le ministère des Transports a l'intention de mettre sur pied des cours facultatifs de formation en matière de gestion des ressources sur la passerelle. Cependant, le Bureau est préoccupé par le fait qu'il se peut que la formation facultative n'ait pas l'effet souhaité au sein de l'industrie. Les principaux intervenants de l'industrie maritime ne se sont pas tous montrés vraiment en faveur d'une telle formation.

La gestion des ressources sur la passerelle, c'est-à-dire la gestion des ressources humaines et techniques dans un milieu maritime opérationnel, est une fonction à plusieurs volets. Elle comprend, entre autres, des communications efficaces, des réunions et séances d'information ainsi que la création d'un milieu où tous les membres de l'équipe à la passerelle se sentent libres de remettre en question les hypothèses et les gestes posés.

À la suite des problèmes relevés dans la présente étude concernant l'absence d'échange de renseignements au moment de la relève à la conduite du navire et la surveillance inefficace de la position du navire, et compte tenu de la fréquence des événements mettant en cause des manquements démontrés aux règles établies du travail d'équipe, le Bureau recommande que

le ministère des Transports exige que tous les officiers de navire fassent la preuve de leurs compétences en gestion des ressources à la passerelle avant de se voir délivrer des certificats de maintien des compétences.

**Recommandation M95-10 du BST**

## Réponses et évaluations antérieures

### Janvier 1996 : réponse de Transports Canada

Les règlements relatifs aux examens de certification des capitaines et des officiers de pont ne traitent pas du maintien des compétences. Le *Règlement sur la délivrance des brevets et certificats* publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* traite du maintien des compétences. Après son entrée en vigueur, ce règlement introduira un processus de maintien des compétences pour les certificats de compétences délivrés au Canada.

À l'heure actuelle, la section du *Règlement sur la délivrance des brevets et certificats* qui concerne le maintien des compétences n'exige pas des membres actifs du personnel maritime qu'ils fassent la preuve de leurs compétences. Seuls les gens de mer qui ne détiennent pas de certification professionnelle conformément aux différentes options de service sont assujettis à des examens ou à des cours appropriés de maintien des compétences.

Certaines discussions officieuses ont été tenues lors des réunions du CCMC concernant la nécessité d'instaurer, dans le cadre du processus de maintien des compétences, une formation ou des examens obligatoires concernant les éléments essentiels à la sécurité. Cependant, ces éléments n'ont pas encore été pris en compte en bonne et due forme, ce qui permettrait de les inscrire à l'ordre du jour des travaux d'un sous-comité.

Le ministre des Transports accepte la recommandation.

Le ministère des Transports favorisera l'élaboration et la prestation de cours en gestion des ressources à la passerelle par les établissements de formation maritime du Canada. Il est possible que le ministère exige la réussite préalable d'un tel cours lorsqu'il sera offert au Canada. Le ministère des Transports a aussi indiqué qu'il introduira progressivement cette exigence selon les groupes de brevets et de certificats (MM, CFGS, ON1, CN1 et CP pour ce groupe) (ON2, CN2, WKM et CP pour ce groupe) et (CFLR, 1MFLR, CHT 350, CHT 350S et CP pour ce groupe) (CFV1, CFV2 et CP pour ce groupe).

### Mars 1996 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Dans ses réponses aux recommandations M95-09 et M95-10, TC indique que les cours actuels sur les techniques radars abordent les questions relatives à la gestion des ressources à la passerelle. Des discussions tenues récemment avec des membres du personnel de l'Institut maritime du Québec (IMQ) ont fait ressortir que les cours NES 1 et NES 2 ne consacrent que très peu de temps à la GRP. (Le cours NES 1 met l'accent sur l'évitement des abordages, tandis que le cours NES II traite de la navigation radar et des mesures d'évitement des abordages.) C'est pourquoi l'IMQ élabore des cours distincts sur la GRP à l'intention des pilotes et des capitaines et officiers de navires. D'autre part, même si la formation en gestion des ressources à la passerelle n'est pas obligatoire à l'heure actuelle, TC a l'intention de promouvoir la création et la prestation de cours en GRP et prévoit introduire progressivement cette exigence pour les certificats des niveaux les plus élevés.

En ce qui a trait à la recommandation M95-11, TC et les administrations de pilotage ont l'intention de promouvoir l'intégration de cours en GRP aux programmes de formation destinés aux détenteurs de brevets et de certificats de pilotage et aux aspirants pilotes. Jusqu'à maintenant, TC a indiqué qu'il préfère inclure une telle exigence aux certificats de compétence et aux mentions de maintien des compétences. Même si elle ne contient aucun plan d'action spécifique et ne rend pas la formation en GRP obligatoire, la réponse de TC est considérée être une approche positive.

Le BST estime que la réponse de TC à la recommandation M95-09 (ainsi qu'aux recommandations M95-10 et M95-11) dénote une **attention en partie satisfaisante**.

#### **Janvier 2014 : réponse de Transports Canada**

Selon la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (STCW), rien n'exige que la formation en gestion des ressources à la passerelle (GRP) soit obligatoire pour le renouvellement des certificats de compétence. La GRP est obligatoire seulement pour la délivrance d'un certificat de compétence.

Cependant, conformément aux exigences mentionnées dans le règlement I/14 de la Convention STCW ainsi que dans les articles 205 et 206 du *Règlement sur le personnel maritime*, il incombe aux entreprises d'affecter des gens de mer au service à bord de leurs navires et de s'assurer que ceux qui sont affectés à tout navire ont reçu la formation de recyclage et à jour exigée par la Convention, et qu'ils connaissent bien les fonctions à remplir de même que tous les systèmes et les équipements ainsi que toutes les installations, les procédures et les caractéristiques du navire nécessaires aux tâches courantes ou d'urgence.

#### **Mars 2014 : évaluation par le BST de la réponse (en partie satisfaisante)**

Les modifications apportées à la Convention STCW à Manille en 2010 incluaient l'exigence d'introduire la formation obligatoire en gestion des ressources, en leadership et en compétences en travail d'équipe au niveau opérationnel, de même qu'en leadership et en connaissances de gestion au niveau de la direction. Les gens de mer titulaires d'un certificat délivré en conformité avec les dispositions de la Convention STCW doivent suivre la formation requise pour l'obtention de leur certificat de compétence au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Bien qu'on remarque que Transports Canada prend des mesures pour obliger les gens de mer qui cherchent à obtenir un nouveau certificat de compétence à suivre la formation en gestion des ressources à la passerelle (GRP), aucune information n'indique si les titulaires d'un certificat de compétence existant bénéficieront d'une clause d'antériorité et ne seront donc pas tenus de se perfectionner de façon continue en GRP.

Par conséquent, le Bureau estime toujours que la réponse à la recommandation M95-10 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

## Décembre 2014 : réponse de Transports Canada

La réponse de Transports Canada a réitéré l'information fournie dans sa réponse de janvier 2014 et indiquait ceci :

Selon la Convention STCW, rien n'exige que la formation en gestion des ressources à la passerelle (GRP) soit obligatoire pour le renouvellement des certificats de compétence. La GRP est obligatoire seulement pour la délivrance d'un certificat de compétence.

Cependant, conformément aux exigences mentionnées dans le règlement I/14 de la Convention STCW ainsi que dans les articles 205 et 206 du *Règlement sur le personnel maritime*, il incombe aux entreprises d'affecter des gens de mer au service à bord de leurs navires et de s'assurer que ceux qui sont affectés à tout navire ont reçu la formation de recyclage et à jour exigée par la Convention et qu'ils connaissent bien les fonctions à remplir, de même que tous les systèmes et les équipements ainsi que toutes les installations, les procédures et les caractéristiques du navire nécessaires aux tâches courantes ou d'urgence.

La rédaction du RPM a commencé en septembre 2014. TC a l'intention de publier les modifications proposées au RPM dans la Partie I de la *Gazette du Canada* d'ici la fin de 2015. Une fois que ce règlement sera en vigueur, il s'appliquera à tous les certificats, nouveaux et renouvelés.

## Mars 2015 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

La réponse de TC comprenait peu d'information nouvelle substantielle. Conformément à l'exigence visant la formation en GRP de la Convention STCW internationale, qui vise uniquement les nouveaux certificats de compétence, les modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime* rendront obligatoire la formation en GRP pour obtenir un nouveau certificat de compétence. Toutefois, compte tenu du fait qu'en vertu de la Convention les entreprises ont également la responsabilité de s'assurer que les équipages reçoivent la formation de recyclage et à jour exigée et d'assurer la communication efficace à bord du navire, et du fait que plus de gens de mer ont reçu une formation en GRP depuis que la recommandation a été faite, une fois que TC aura modifié le règlement pour tenir compte de l'exigence de la Convention STCW relative à la formation en GRP, la lacune de sécurité mentionnée dans la recommandation sera substantiellement atténuée.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M95-10 dénote désormais une **intention satisfaisante**.

## Mars 2016 : réponse de Transports Canada

Dans sa réponse, Transports Canada a indiqué que la publication TP 4958, *Cours de navigation électronique simulée* était en cours de modification, pour faire en sorte que les compétences et connaissances en GRP soient obligatoirement intégrées à la formation en navigation électronique simulée (NES), et ce, aux niveaux de l'exploitation (officiers de quart) et de la

direction (capitaines et premiers officiers de pont). Selon ses prévisions, TC présentera un état d'avancement des modifications au Conseil consultatif maritime canadien lors de la réunion d'avril 2016 et produira un avant-projet de la publication d'ici à septembre 2016.

TC a également souligné le début de la rédaction du *Règlement sur le personnel maritime* en septembre 2014 et la publication prévue des modifications proposées au RPM d'ici à la fin de 2016. Une fois en vigueur, les modifications apportées au RPM s'appliqueront à tous les certificats, nouveaux et renouvelés.

### **Mars 2016 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)**

Une fois que les modifications apportées à la publication TP 4958, *Cours de navigation électronique simulée* seront en vigueur, une formation obligatoire en GRP sera incorporée à tous les cours NES qui sont requis pour l'obtention et le renouvellement des certificats. Une fois que TC aura imposé que tous les officiers de navire fassent la preuve de leurs compétences en GRP avant de se voir délivrer des certificats de maintien des compétences, on aura remédié à la lacune de sécurité à l'origine de cette recommandation.

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

### **Mai 2016 : réponse de Transports Canada**

Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC) a donné des détails sur la publication de transport TP4958 au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) d'avril 2016. Une ébauche de la TP4958 sera publiée d'ici septembre 2016. L'ébauche d'une publication de transport sur l'exercice de l'autorité et le travail en équipe sera aussi disponible en septembre 2016. Les exigences relatives aux compétences en gestion des ressources à la passerelle qui font l'objet des modifications apportées à la Convention STCW à Manille en 2010 seront satisfaites au niveau opérationnel (officier de quart) une fois que les candidats auront suivi la formation sur l'exercice de l'autorité et le travail en équipe ainsi que le cours de navigation électronique simulée (NES O). Au niveau de la direction, les candidats (capitaine et premier officier de pont) acquerront des connaissances et des compétences en gestion des ressources à la passerelle (GRP) durant les formations sur l'exercice de l'autorité et la gestion et le cours de navigation électronique simulée (NES D).

Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC) prévoit publier le *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) dans la Partie I de la *Gazette du Canada* d'ici juin 2017. Une fois qu'elles seront adoptées, les formations sur l'exercice de l'autorité seront obligatoires seulement pour l'obtention d'un nouveau certificat de compétence.

Entre-temps, une politique sera élaborée pour exiger que toute personne qui souhaite obtenir un nouveau certificat de compétence ou un certificat de compétence de niveau supérieur suive la formation requise sur l'exercice de l'autorité. Elle exigera aussi que les candidats suivent un cours de navigation électronique simulée du niveau approprié.



## **Décembre 2016 : réponse de Transports Canada**

Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC) a donné des détails sur la publication de transport TP 4958 au CCMC d'avril 2016. Les fournisseurs de cours peuvent obtenir une ébauche de la TP4958 afin de préparer la nouvelle formation. De plus, l'ébauche d'une publication de transport sur l'exercice de l'autorité, le travail en équipe et la gestion a été remise aux fournisseurs de cours afin qu'ils préparent les nouvelles formations sur l'exercice de l'autorité et le travail en équipe et sur l'exercice de l'autorité et la gestion.

Les compétences et les connaissances que doivent posséder les officiers de quart en matière de gestion des ressources à la passerelle en vertu de la Convention STCW (et des modifications apportées à la Convention STCW à Manille en 2010) seront acquises au niveau opérationnel (officier de quart) une fois qu'un candidat aura suivi le cours de navigation électronique simulée (NES O) et la formation sur l'exercice de l'autorité et le travail en équipe.

Les compétences et les connaissances que doivent posséder les capitaines et les premiers officiers de pont en matière de gestion des ressources à la passerelle en vertu de la Convention STCW (et des modifications apportées à la Convention STCW à Manille en 2010) seront acquises au niveau de la direction une fois qu'un candidat aura suivi le cours de navigation électronique simulée (NES D) et la formation sur l'exercice de l'autorité et la gestion.

Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC) prévoit publier le *Règlement sur le personnel maritime* dans la Partie I de la *Gazette du Canada* d'ici 2018. Une fois que le RPM sera en vigueur, un candidat qui souhaite obtenir un nouveau certificat de compétence ou un certificat de compétence de niveau supérieur devra suivre les formations sur l'exercice de l'autorité, le travail en équipe et la gestion.

En attendant, Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada a préparé une politique qui prescrit l'entrée en vigueur, immédiatement après le 1<sup>er</sup> janvier 2017, des exigences obligatoires relatives aux formations sur l'exercice de l'autorité, le travail en équipe et la gestion. En vertu de cette politique, toute personne qui souhaite obtenir un nouveau certificat de compétence ou un certificat de compétence de niveau supérieur doit suivre les formations pertinentes sur l'exercice de l'autorité, le travail en équipe et la gestion.

## **Mars 2017 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

TC a révisé la publication TP 4958 pour élaborer les nouvelles formations requises sur l'exercice de l'autorité, le travail en équipe et la gestion qui seront obligatoires pour tous les candidats qui souhaitent obtenir un nouveau certificat de compétence ou un certificat de compétence de niveau supérieur. L'entrée en vigueur du programme de formation proposé dans la TP 4958 corrigera la lacune soulevée dans la recommandation M95-10. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, TC a une politique qui oblige les personnes qui souhaitent obtenir un nouveau (c'est-à-dire un premier) certificat de compétence ou un certificat de compétence de niveau supérieur à suivre la formation pertinente sur l'exercice de l'autorité, le travail en équipe et la gestion.

Toutefois, les personnes qui souhaitent renouveler leur certificat de compétence (le renouvellement est requis tous les cinq ans) ne seront toujours pas tenues de suivre une formation sur la gestion des ressources à la passerelle. Ainsi, le Bureau estime que la réponse dénote maintenant une **attention en partie satisfaisante**.

#### **Décembre 2017 : réponse de Transports Canada**

Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC) a donné des détails sur la publication de transport TP 4958 au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) d'avril 2016. Les fournisseurs de cours peuvent obtenir une ébauche de la TP 4958 qui les aidera à préparer la nouvelle formation. Les compétences et les connaissances décrites dans la publication TP 4958, que doivent posséder les officiers de quart en matière de gestion des ressources à la passerelle en vertu de la Convention STCW (y compris les modifications apportées à la Convention STCW à Manille en 2010), seront acquises au niveau opérationnel (officier de quart) une fois qu'un candidat aura suivi le cours de navigation électronique simulée (NES O). Les compétences et les connaissances que doivent posséder les capitaines et premiers officiers de pont en matière de gestion des ressources à la passerelle en vertu de la convention STCW (et des modifications apportées à la Convention STCW à Manille en 2010) seront acquises au niveau de la direction une fois que les candidats auront suivi le cours de navigation électronique simulée (NES D).

De plus, l'ébauche de la publication TP 15337 sur l'exercice de l'autorité, le travail en équipe et la gestion a été remise aux fournisseurs de cours pour les aider à préparer les nouvelles formations sur ces compétences. À la suite de la diffusion de l'ébauche de la publication TP 15337, depuis avril 2017, de nombreux fournisseurs de cours canadiens ont été autorisés à offrir ces activités de formation. Transports Canada exige que tous les gens de mer qui souhaitent obtenir un nouveau certificat de compétence délivré par le ministère possèdent les compétences requises sur l'exercice de l'autorité et le travail en équipe (niveau opérationnel) ainsi que sur l'exercice de l'autorité et la gestion (niveau de la direction).

Aux fins de commodité pour les gens de mer, la formation sur la gestion des ressources à la passerelle demeurera un cours distinct dans la publication TP 13117.

#### **Mars 2018 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

Transports Canada a commencé la rédaction du *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) en septembre 2014 avec l'intention de publier, avant la fin de 2016, les modifications proposées au RPM, notamment la Convention STCW, y compris les amendements de Manille (2010), la Convention STCW-F et les amendements de 2014 à la Convention du travail maritime, 2006. Après la récente consultation des intervenants lors de la réunion du CCMC, le 20 avril 2016, Transports Canada prévoit maintenant que le RPM sera prépublié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à la fin de 2018.

Dans le cadre du processus de modification réglementaire, TC a aussi présenté des ébauches des publications TP 4958, TP 15337 et TP 13117 pour donner aux fournisseurs de cours des renseignements sur les nouvelles exigences en matière de formation.

Même si, une fois adoptées, ces modifications au RPM s'appliqueront aussi bien aux nouveaux certificats de compétence qu'aux certificats renouvelés, le TP 15337 fera en sorte que seuls les gens de mer qui demandent un nouveau certificat devront posséder les compétences requises sur l'exercice de l'autorité et le travail en équipe (niveau opérationnel) ainsi que sur l'exercice de l'autorité et la gestion (niveau de la direction). Toutefois, cette exigence en matière de formation ne visera pas les titulaires d'un certificat de compétence existant, qui doit être renouvelé tous les cinq ans, puisque TC considère qu'ils bénéficient de droits d'antériorité et qu'ils se conforment aux modifications apportées à la Convention STCW à Manille en 2010. Transports Canada n'a pas fourni au BST le nombre de gens de mer qui seront exemptés des nouvelles exigences en matière de formation.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **attention en partie satisfaisante**.

#### **Janvier 2019 : réponse de Transports Canada**

Transports Canada est en partie d'accord avec cette recommandation. En attendant que le *Règlement sur le personnel maritime* soit modifié, Transports Canada (TC) a inclus les nouvelles exigences de formation obligatoires sur l'exercice de l'autorité et le travail en équipe et sur l'exercice de l'autorité et la gestion dans le Bulletin de la sécurité des navires 09/2017, intitulé « Mise à jour sur la manière de se conformer aux exigences de la Convention STCW Manille 2010 », qui a été publié le 27 novembre 2017.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, des certificats de compétence ont été délivrés uniquement à des personnes qui ont suivi la formation obligatoire requise, conformément à la Convention STCW et au BSN 09/2017. TC prévoit entamer le processus de publication des modifications du *Règlement sur le personnel maritime* dans la *Gazette du Canada* au printemps 2019. La publication de ces modifications devrait satisfaire à la recommandation.

#### **Mars 2019 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)**

Le Bureau prend note qu'en attendant la modification du *Règlement sur le personnel maritime*, TC a inclus les nouvelles exigences de formation obligatoires sur l'exercice de l'autorité et le travail en équipe et sur l'exercice de l'autorité et la gestion dans le Bulletin de la sécurité des navires 09/2017.

Toutefois, le Bureau demeure préoccupé par le fait que ces exigences ne s'appliquent qu'aux gens de mer qui souhaitent obtenir un nouveau certificat de compétence. Elles ne visent pas ceux qui sont déjà titulaires d'un certificat de compétence (et qui doivent le renouveler tous les 5 ans). TC n'a pas fourni au BST le nombre de gens de mer qui demandent un renouvellement de leur certificat par rapport à ceux qui demandent un nouveau certificat. Sans cette information, le Bureau est incapable d'évaluer le risque résiduel.

Par conséquent, le Bureau estime toujours que la réponse dénote une **attention en partie satisfaisante**.

#### Janvier 2020 : réponse de Transports Canada

Transports Canada accepte cette recommandation. On prévoit maintenant publier les modifications au *Règlement sur le personnel maritime* dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2020.

#### Mars 2020 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Le Bureau prend note qu'en attendant la modification du *Règlement sur le personnel maritime*, Transports Canada (TC) a inclus les nouvelles exigences relatives à la formation obligatoire dans le Bulletin de la sécurité des navires 09/2017.

Cependant, le Bureau est toujours préoccupé par le fait que ces exigences s'appliquent uniquement aux gens de mer qui demandent un nouveau certificat de compétence, et non à ceux qui souhaitent renouveler un tel certificat (requis tous les 5 ans). TC n'a encore fourni au BST aucune donnée lui indiquant combien de gens de mer demandent le renouvellement d'un certificat de compétence et combien en demandent un nouveau. Sans cette information, le Bureau est incapable d'évaluer le risque résiduel.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **attention en partie satisfaisante**.

#### Février 2021 : réponse de Transports Canada

Transports Canada est d'accord avec cette recommandation. Les modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime* devraient être publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à la fin de 2021, et seront publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* à l'été 2022. Une fois que ce règlement sera publié, le risque cerné dans cette recommandation devrait être atténué.

#### Mars 2021 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Transports Canada (TC) indique que la publication des modifications au *Règlement sur le personnel maritime* dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est maintenant prévue à la fin de 2021. En plus des modifications réglementaires proposées afin d'exiger une formation sur la gestion des ressources à la passerelle pour les gens de mer à qui un certificat de compétence est délivré, TC a indiqué que les navigateurs ayant un certificat de compétence existant bénéficieront de droits acquis; la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (STCW) fournit un mécanisme permettant aux gens de mer de répondre aux exigences par l'entremise du service en mer.

Le Bureau fait remarquer qu'il s'est écoulé près de cinq ans depuis l'achèvement de la période de mise en œuvre de la Convention STCW avec les modifications de Manille de 2010. Comme les certificats de compétence doivent être renouvelés tous les cinq ans, les gens de mer dont la

formation comprenait les éléments de gestion des ressources à la passerelle requis en vertu de la Convention STCW commenceront à renouveler leur certificat de compétence. Si TC fournit les données requises au BST, le Bureau sera en mesure d'évaluer le risque résiduel en comparant le nombre de gens de mer demandant un certificat de compétence qui ont suivi une formation sur la gestion des ressources à la passerelle et le nombre de gens de mer qui répondent à l'exigence par l'entremise du service en mer. Cette évaluation permettra au Bureau de déterminer si d'autres mesures sont nécessaires de la part de TC pour donner suite à la recommandation M95-10.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M95-10 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

### Décembre 2021 : réponse de Transports Canada

La publication des modifications proposées au *Règlement sur le personnel maritime* est maintenant prévue dans la :

- Partie I de la *Gazette du Canada* en décembre 2022;
- Partie II de la *Gazette du Canada* à l'été 2023.

Dans le cadre de la réunion nationale du Comité permanent sur le personnel du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) qui aura lieu le 1<sup>er</sup> décembre 2021, Transports Canada (TC) discutera en détail du *Règlement de 2023 sur le personnel maritime* proposé.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, un total de 1949 gens de mer canadiens ont renouvelé leur brevet marin prévu dans la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* (STCW). Comme l'autorise la Convention STCW, ces gens de mer satisfont aux exigences figurant à la colonne 3 du tableau A-II/1 de la Convention puisqu'ils possèdent une expérience en service approuvée sur la gestion des ressources à la passerelle.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, un total de 1403 gens de mer canadiens ont obtenu un nouveau brevet marin prévu dans la Convention STCW. Pour se voir délivrer ce brevet, les gens de mer doivent notamment avoir réussi un cours approuvé par TC, soit sur l'exercice de l'autorité et le travail en équipe, soit sur l'exercice de l'autorité et la gestion, et ce, selon le type de brevet désiré. Ces deux cours approuvés permettent d'acquérir les compétences et les connaissances que doivent posséder les officiers de quart en matière de gestion des ressources à la passerelle en vertu de la Convention STCW.

### Mars 2022 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

La réponse de Transports Canada indique que la publication du nouveau *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, prévue à la fin de 2021, a de nouveau été reportée, cette fois à la fin de 2022. La réponse précise également que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, 1949 gens de mer canadiens ont renouvelé leur brevet prévu dans la Convention STCW, laquelle stipule que l'exigence en matière de formation sur la gestion des ressources à la passerelle peut être satisfaite au moyen d'une expérience en service approuvée.

Pour valider leur expérience, les gens de mer doivent avoir exercé leurs fonctions pendant un certain temps; selon le type de poste, il y a trois seuils de service, comme le précise l'article 106 du RPM.

Le Bureau craint qu'un risque résiduel demeure pour cette lacune de sécurité étant donné que ce mécanisme ne permet pas d'évaluer le caractère adéquat de l'expérience en service en matière de gestion des ressources à la passerelle. La recommandation M95-10 a été émise afin d'exiger la formation depuis que le rapport d'enquête maritime du BST (rapport n° SM9501) a révélé que « [l]es données sur les accidents confirment que les méthodes et pratiques actuelles sur la passerelle font souvent ressortir l'absence de travail d'équipe ». Comme il a été démontré dans plusieurs événements ayant fait l'objet d'une enquête du BST depuis la publication de ce rapport d'enquête maritime, le temps passé au sein d'une équipe à la passerelle ne procure pas nécessairement aux gens de mer une expérience adéquate en matière de gestion des ressources à la passerelle.

Le Bureau craint également qu'il y ait d'autres retards dans la mise en œuvre du RPM, lequel est nécessaire pour reconnaître sur le plan juridique les modifications apportées à la Convention STCW à Manille. Le Bureau estime que la réponse à la recommandation M95-10 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

## Réponse et évaluation les plus récentes

### Décembre 2022 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) continue de faire avancer les travaux visant à modifier le *Règlement sur le personnel maritime* pour donner suite à cette recommandation. Des consultations avec les principaux intervenants sont en cours, notamment à la réunion du 10 novembre 2022 du Comité permanent du personnel du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Les cibles révisées des modifications au *Règlement sur le personnel maritime* comprennent la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 2023 et dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en 2024. En attendant que les modifications soient apportées, et compte tenu de l'importance des compétences de gestion des ressources à la passerelle, Transports Canada a établi, dans le Bulletin de la sécurité des navires 09/2017, des exigences particulières en matière de compétences en leadership et en travail d'équipe, ainsi que d'autres formations obligatoires pour les marins qui doivent se conformer à la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille*, telle que modifiée par la Conférence de Manille de 2010 (STCW)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> 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.

Depuis janvier 2017, une condition de délivrance d'un nouveau certificat de compétence nautique en vertu de la STCW est la réussite d'un cours approuvé par TC sur le leadership et le travail d'équipe ou sur le leadership et les compétences en gestion. Ces cours englobent les compétences et les connaissances relatives aux officiers de quart décrites dans la STCW pour la gestion des ressources à la passerelle.

### **Mars 2023 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)**

La réponse de Transports Canada (TC) indique que la publication préalable du nouveau *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) dans la Partie I de la *Gazette du Canada* a été encore une fois retardée, passant de la fin de 2022 à l'automne 2023; les réponses précédentes de TC avaient d'abord fait état d'une publication préalable prévue en 2015. TC mentionne également le Bulletin de la sécurité des navires (BSN) 09/2017. Toutefois, le BSN n'inclut aucune exigence concernant la démonstration des compétences en gestion des ressources à la passerelle (GRP) avant le renouvellement d'un certificat de compétence. En vertu du BSN, les marins titulaires de certificats de compétence existants délivrés en vertu de la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille* sont considérés comme répondant aux exigences propres aux modifications de Manille, qui autorisent l'expérience en service comme moyen de démontrer les compétences en GRP. Le Bureau est préoccupé par le fait qu'il subsiste un risque résiduel, étant donné que TC n'évalue pas l'adéquation de l'expérience en service de la GRP.

Le Bureau est également préoccupé par les retards qui s'ajoutent avant la publication du nouveau RPM. Ces retards persistants font en sorte que certains marins canadiens continuent de naviguer sans avoir reçu une formation adéquate en matière de GRP.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation M95-10 dénote une **attention non satisfaisante**.

### **État du dossier**

Le BST continuera de surveiller les progrès réalisés par Transports Canada.

Le présent dossier est **actif**.