



Recommandation M25-01 du BST

Lignes directrices pour les représentants autorisés

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports fournit aux représentants autorisés des lignes directrices exhaustives décrivant pleinement leur champ de responsabilités. Ces lignes directrices doivent aider les représentants autorisés à comprendre et à respecter la réglementation applicable, et ainsi réduire le risque que les navires et les équipages soient en activité sans profiter des mesures de sécurité minimales prévues par la réglementation.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	M22A0258
Date à laquelle la recommandation a été émise	23 juillet 2025
Date de la dernière réponse	Octobre 2025
Date de la dernière évaluation	Décembre 2025
<u>Évaluation</u> de la dernière réponse	Intention satisfaisante
<u>État</u> 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 et les problèmes d'accessibilité 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 traversier *Holiday Island* effectuait un trajet de 75 minutes au cours duquel il devait traverser le détroit de Northumberland entre Caribou (Nouvelle-Écosse) et Wood Islands (Île-du-Prince-Édouard [Î.-P.-É.]). Le 22 juillet 2022, le navire est parti pour Wood Islands dans le cadre de son 2^e voyage de la journée. Alors que le navire s'approchait de Wood Islands, l'alarme d'incendie a retenti en réponse à un incendie qui s'était déclaré dans la salle des machines. Les moteurs ont été arrêtés immédiatement et les vannes d'alimentation en carburant ont été fermées peu après. Le capitaine a délibérément fait échouer le navire sur un banc de sable situé à l'ouest du chenal, à l'extérieur de l'entrée du terminal de Wood Islands, et les deux ancrages ont été jetées. L'équipage a tenté de lutter contre l'incendie sur place, mais en vain. En partie à cause de la fumée et de la chaleur, les événements d'admission d'air sur le pont du rouf supérieur

n'ont pas été fermés. Le déclenchement à distance du système fixe d'extinction d'incendie au dioxyde de carbone (CO₂) n'a pas fonctionné. Lorsque l'équipage s'en est aperçu, le système a été activé manuellement et a fonctionné, mais en partie seulement. L'équipe de lutte contre l'incendie du navire a par la suite entamé le refroidissement du périmètre.

Les préparatifs d'évacuation des passagers et des membres d'équipage non essentiels ont commencé pendant que l'équipe de lutte contre l'incendie était à l'œuvre. Les membres d'équipage ont aidé les passagers à descendre jusqu'aux radeaux de sauvetage à l'aide des dispositifs d'évacuation en mer. Les équipages des navires à proximité ont évacué les passagers et les membres d'équipage non essentiels vers les radeaux de sauvetage et les ont amenés au point de réception situé au quai de Wood Islands. Environ 1,5 heure après le déclenchement de l'alarme d'incendie, tous les passagers et les membres d'équipage qui ne participaient pas à la lutte contre l'incendie avaient quitté le navire.

Alors que les pompiers à terre montaient à bord du navire pour apporter leur aide, le refroidissement du périmètre a été étendu au pont du rouf supérieur et au pont de cheminée, et les pompiers ont commencé à surveiller les températures. À ce moment-là, une importante quantité de fumée s'échappait des événements d'admission d'air et des événements d'évacuation de la salle des machines.

À l'approche de la marée haute de 18 h 50, la poupe du *Holiday Island* s'est dégagée. Le *Holiday Island* gîtait d'environ 2° à 3° sur bâbord, et ce, depuis le début de l'après-midi. À 20 h 17, la gîte avait augmenté à environ 5°, et à 20 h 44, le navire gîtait d'environ 10° sur bâbord.

À 21 h 48, par souci pour leur sécurité, les personnes qui se trouvaient encore à bord (environ 40) ont été évacuées. Le feu a continué à brûler et la fumée provenant des événements et de la cheminée de la salle des machines est restée visible jusqu'au milieu de l'après-midi du 23 juillet. Le matin du 24 juillet, le *Holiday Island* a été remorqué jusqu'au terminal de Wood Islands, et les véhicules à bord ont été déchargés plus tard ce jour-là. Le navire a par la suite été déclaré perte réputée totale.

Au cours de l'événement, différents nombres de passagers et de membres d'équipage ont été enregistrés. Le capitaine a tout d'abord déclaré 182 passagers et 23 membres d'équipage (un total de 205 personnes). Au total, 236 passagers ont été dénombrés au point d'accueil.

L'enquête a permis de déterminer qu'une série de réparations temporaires avaient été effectuées sur une rampe d'alimentation en carburant qui fuyait au cours d'une période d'environ un mois avant l'événement, à l'aide de matériaux et de méthodes non standards, alors que le navire restait en service. Lorsque la dernière réparation temporaire de la rampe d'alimentation en carburant qui fuyait a échoué, du carburant a été pulvérisé sur les composants chauds du moteur et s'est enflammé.

L'enquête a également révélé ce qui suit :

- Au début de la lutte contre l'incendie, l'eau acheminée par un tuyau d'incendie a probablement eu pour résultat de répandre le carburant brûlant dans la salle des machines et a contribué à la propagation de l'incendie.
- Un composant non lubrifié de l'ensemble du robinet de carburant a empêché celui-ci de se fermer complètement, ce qui a permis au contenu du réservoir de jour de sortir par la rampe d'alimentation en carburant endommagée et d'alimenter l'incendie dans la salle des machines.
- L'équipage pensait avoir activé le système d'extinction d'incendie au CO₂, car la résistance ressentie lorsque l'on a tiré sur le câble du mécanisme de libération du dioxyde de carbone (CO₂) a donné une idée fausse de succès.
- L'orientation affichée n'était pas explicite. Par conséquent, la libération de CO₂ a été retardé, ce qui a permis à l'incendie de se développer. Lorsque le CO₂ a été libéré, la salle des machines n'était pas complètement étanche. De l'air a continué à pénétrer dans l'espace par les événements ouverts, ce qui a probablement eu pour effet de déplacer le CO₂ libéré et d'ajouter de l'oxygène au feu. Par conséquent, le feu a continué à brûler.
- Le raccord flexible entre le système de refroidissement et la machine principale avant n'était pas protégé contre la chaleur et le feu. Lorsque le raccord flexible a été endommagé par l'incendie, l'eau de mer provenant du système de refroidissement du navire est entrée et a commencé à envahir la salle des machines fermée.

L'enquête a révélé des lacunes de sécurité liées aux politiques et aux procédures d'intervention et de communication en cas d'urgence de la part de l'équipage, de l'exploitant du navire et des premiers intervenants. Plus précisément, l'enquête a également révélé des lacunes de sécurité liées au dénombrement des passagers dans une situation d'urgence. En dernier lieu, l'enquête a mis au jour des lacunes de sécurité liées à la surveillance exercée par le représentant autorisé (RA) ou son délégué, ce qui a incité le Bureau à formuler une recommandation.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport M22A0258 le 23 juillet 2025.

Justification de la recommandation

En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le RA, qui est typiquement le propriétaire du navire, est la personne chargée d'agir à l'égard de toute question relative au bâtiment dont aucune autre personne n'est responsable. Le RA doit se tenir au courant de l'évolution des connaissances, des normes et de la réglementation en matière de sécurité. Lorsque des questions sont confiées à un autre rôle, comme celui de capitaine, en vertu de la réglementation, le RA continue d'assurer sa supervision. En plus de veiller à la conformité réglementaire, le RA ou son délégué joue un rôle proactif pour assurer la sécurité. Compte tenu de la portée des responsabilités du RA, la relation entre le capitaine et le RA est cruciale, et la collaboration est essentielle au maintien de l'exploitation sécuritaire du navire. Par exemple, cette collaboration nécessite une évaluation continue de la part du capitaine et du RA pour veiller à ce que les procédures soient comprises et suivies, qu'elles représentent fidèlement toutes les opérations et qu'elles soient conformes à la réglementation.

Comme le démontrent la présente enquête et de nombreuses autres, le rôle du RA n'est pas toujours bien compris. Transports Canada s'attend à ce que le RA comprenne la portée de son

rôle, c'est-à-dire qu'il prenne des mesures proactives pour connaître la réglementation qui s'applique à son bâtiment et la façon de la respecter.

Par conséquent, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports fournit aux représentants autorisés des lignes directrices exhaustives décrivant pleinement leur champ de responsabilités. Ces lignes directrices doivent aider les représentants autorisés à comprendre et à respecter la réglementation applicable, et ainsi réduire le risque que les navires et les équipages soient en activité sans profiter des mesures de sécurité minimales prévues par la réglementation.

Recommandation M25-01 du BST

Réponses et évaluations antérieures

Sans objet.

Réponse et évaluation les plus récentes

Octobre 2025 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec la recommandation sur la sécurité M25-01. Le rôle du représentant autorisé est essentiel pour garantir la sécurité, la conformité et l'intégrité opérationnelle des navires canadiens. La portée de ses responsabilités est clairement stipulée dans l'article 14 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), selon lequel tout bâtiment canadien doit relever d'un représentant autorisé qui est chargé d'agir à l'égard de toute question relative au bâtiment dont aucune autre personne (p. ex. le capitaine, les membres de l'équipage, autres) n'est responsable.

TC reconnaît que les directives destinées aux représentants autorisés doivent clairement définir leurs responsabilités, et que ces directives doivent les aider, eux et leurs représentants désignés, à comprendre et à respecter la réglementation applicable. TC est d'accord qu'il est essentiel de réduire le risque que les navires et les équipages exercent des activités sans tirer parti des mesures de sécurité minimales prévues par la réglementation.

Les récentes modifications apportées à la LMMC 2001 permettent désormais au(x) propriétaire(s) du navire qui ne participe(nt) pas directement à l'exploitation du navire de désigner un représentant autorisé. La LMMC 2001 précise également que le propriétaire du navire a la responsabilité ultime de tout manquement du représentant autorisé désigné.

En réponse à la recommandation M25-01, TC élaborera des directives de haut niveau décrivant les obligations légales fondamentales et les principes sous-jacents des responsabilités des représentants autorisés, des propriétaires, des exploitants et des autres acteurs. Les directives expliqueront clairement comment les responsabilités du représentant autorisé peuvent être déléguées à un tiers lorsque le propriétaire du navire n'en est pas l'exploitant. Les directives seront partagées avec les intervenants par divers moyens, comme une page Web dédiée, un

bulletin de la sécurité des navires, des messages sur les réseaux sociaux, et le Conseil consultatif maritime canadien.

Décembre 2025 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Le Bureau voit d'un bon œil le plan de Transports Canada visant à élaborer des lignes directrices de haut niveau qui décrivent les obligations légales et les responsabilités des représentants autorisés, et le fait que ces lignes directrices doivent aider ces derniers, afin de s'assurer que les propriétaires comprennent et respectent la réglementation applicable.

Cependant, bien que la description juridique des responsabilités du RA figure à l'article 14 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), la portée de ces responsabilités inclut toutes les questions qui ne relèvent d'aucune autre personne. Du point de vue des opérations et de la sécurité, ces questions ne sont pas bien définies, obligeant chaque RA à développer sa propre compréhension de son champ de responsabilités défini par la Loi. Le Bureau met en garde contre le fait que les directives de haut niveau peuvent ne pas contenir les détails dont l'industrie a besoin.

Les récentes modifications apportées à la LMMC 2001 permettant de déléguer les responsabilités du RA, le Bureau souligne l'importance de maintenir clarté et responsabilisation. Puisque la responsabilité ultime incombe au propriétaire du navire, il sera essentiel d'établir des directives détaillées sur les responsabilités spécifiques qu'il délègue et sur la manière dont la délégation fonctionnera en pratique, car sans cela, un risque de manquement de la part de l'AR persiste. Les mêmes directives détaillées sont nécessaires pour les propriétaires de navires qui ne délèguent pas la fonction de RA, afin de s'assurer que toutes les personnes occupant ce rôle comprennent l'étendue de leurs responsabilités relatives aux opérations et à la sécurité.

Le Bureau attend avec impatience de pouvoir examiner les lignes directrices et souhaite savoir quand leur publication est prévue.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse de TC à la recommandation M25-01 dénote une **intention satisfaisante**.

État du dossier

Le présent dossier est **actif**.