



Sécurité maritime

NUMÉRO 7 ✪ ÉTÉ 2000

en rubrique

Le Canada et les États-Unis se rencontrent à Gananoque

Les 18 et 19 juillet 2000, des représentants principaux de la sécurité maritime du Canada et des États-Unis se sont rencontrés à Gananoque, en Ontario (Canada) pour examiner les initiatives de sécurité maritime en cours dans leurs pays respectifs ainsi que pour harmoniser les futures mesures de réglementation et d'application.

À la tête des délégations se trouvaient, pour les États-Unis, le contre-amiral Robert C. North, commandant adjoint, Sécurité maritime et Protection de l'environnement, Garde côtière américaine, et pour le Canada, M. Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada.

Les discussions ont porté sur le contrôle par l'État du port, la qualité du transport maritime, les espèces aquatiques nuisibles, la reconnaissance mutuelle de l'équipement de sécurité, les normes sur les petites embarcations commerciales et l'amélioration de la sécurité des navires-citernes.

Au terme de la rencontre, les participants se sont entendus sur un certain nombre de mesures, dont :

- une coopération accrue dans les inspections de navires étrangers arrivant dans les ports canadiens ou américains;
- des objectifs mieux ciblés sur les programmes d'inspection pour le contrôle par l'État du port en vue d'insister sur les navires les plus susceptibles de ne pas respecter les normes (ex. : les vieux vraquiers) ou les navires dont la fiche de sécurité est déplorable;
- des récompenses : une bonne publicité, des certificats au mérite et des inspections moins fréquentes sur la qualité des navires (c.-à-d. ceux avec des dossiers d'inspection supérieurs);
- des partenariats pour résoudre les questions liées aux espèces aquatiques nuisibles par des stratégies telles que des lignes directrices et des procédures harmonisées sur le changement des eaux de ballast; et
- des échanges professionnels pour les inspecteurs maritimes canadiens et américains en vue de faciliter l'harmonisation des normes d'inspection dans les deux pays.

Bien qu'aucune entente officielle n'ait été signée, les deux pays se sont entendus en principe sur les mesures susmentionnées; ils planifient de se rencontrer à nouveau d'ici six à neuf mois pour mesurer les progrès réalisés et s'entendre sur les prochaines mesures. Un protocole d'entente entre les deux pays sur ces mesures pourrait alors être envisagé.

Après la rencontre, on a affirmé que ce type d'échange se poursuivrait et que des efforts seraient déployés en vue d'un système de sécurité maritime nord-américain harmonieux et transparent, ce qui supposerait aussi l'ouverture d'un dialogue avec les autorités maritimes mexicaines. ✪



Table des matières

Message du directeur général	2
La formation aux fonctions d'urgence en mer – une expérience pratique	3
Conseil consultatif maritime canadien – Proposition de changement	4
Quoi de neuf	5
Un siècle de navigation canadienne	6
Des documents essentiels pour les gens de mer	8
Projet de réforme de la réglementation	8

Sécurité maritime en rubrique est une publication trimestrielle, publiée par la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada. On y trouve de l'information intéressante sur la communauté maritime en générale, qu'il s'agisse de législation maritime, d'études et de projets spéciaux en cours ou d'événements connexes.

Enquêtes

Veuillez adresser vos commentaires, demandes d'information, idées à :

Rédacteur en chef
Sécurité maritime en rubrique
Transports Canada, Sécurité maritime
Tour C, Place de Ville
330, rue Sparks, 11^e Étage
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0N8

Téléphone : (613) 990-6653
Télécopieur : (613) 990-6191

Courriel :
securitemaritime@tc.gc.ca

Site web :
www.tc.gc.ca/Securitemaritime

Corrections

Sécurité maritime en rubrique s'excuse des erreurs suivantes qui se sont glissées dans le numéro 6 – printemps 2000 :

Dans l'article intitulé « Un architecte naval heureux de son travail sur le terrain » (p. 12) dans la légende de la photo « 9. Bernard Lachance », aurait dû se lire « 9. Marcel Dubé ».

Sous la rubrique « Quoi de neuf » dans l'article « Un tribunal du transport multimodal » (p. 7) il aurait fallu lire « ...Transports Canada a entrepris une démarche visant à mieux cibler son rôle dans l'élaboration des politiques et dans la surveillance de la réglementation. » et « ...à élargir son envergure pour englober différents modes de transport, de manière à fournir un moyen juste et efficace pour réexaminer les décisions administratives. »

Les articles ne reflètent pas nécessairement les politiques ou les points de vue officiels de la Direction générale de la sécurité maritime. Sauf avis contraire, on peut reproduire le contenu de la publication pourvu que l'on mentionne *Sécurité maritime en rubrique* comme source.

Message du directeur général

En début d'automne, une fois la période estivale derrière nous, il convient de nous replonger dans nos activités. Nous devons aussi nous rappeler les principes d'excellence : coopération, communication, service et diligence. Ceci est particulièrement vrai dans le cas de nos activités d'inspection. Il nous faut conserver une norme de sécurité élevée pour le transport maritime au Canada.

Notre engagement permanent à travailler avec le nombre croissant de propriétaires de petits bâtiments commerciaux demeure une priorité absolue. Les naufrages des petits bateaux de pêches se succèdent et les petits bâtiments commerciaux continuent de faire parler d'eux dans les rapports d'accident et d'incident et sont un rappel tragique que nous devons de toute urgence intensifier nos efforts pour réduire les risques dans nos eaux. À cette fin, la Sécurité maritime a proposé une initiative concernant les petits bâtiments à passagers, qui a été approuvée en principe. Des travaux sont en cours pour que le personnel et les fonds nécessaires soient affectés pour mettre en œuvre avec succès cette initiative. Nous ferons des mises à jour sur ce dossier urgent au besoin.

Nous perséverons plus que jamais dans la réforme du droit maritime canadien en accordant une grande attention au projet de Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada, dont la première lecture avait lieu



Bud Streeter

en juin. De plus, nous avons eu des rencontres avec la Garde côtière américaine cet été et ce fut l'occasion de resserrer la collaboration en vue d'harmoniser les normes canadiennes et américaine relatives à la gestion des eaux de ballast, au contrôle des navires par l'État du port et aux petits bateaux.

Nous nous sommes engagés à maintenir une communication ouverte avec nos intervenants et le public, et nous vous encourageons à nous faire part de vos observations, suggestions et questions (securitemaritime@tc.gc.ca).

Bud Streeter
Directeur général
Sécurité maritime

...Légende de la page 1

La rencontre à Gananoque. De gauche à droite :

- 1) Terrance Hounsell;
- 2) Donald J. Kerling;
- 3) Capt Jonathan Sarubbi;
- 4) Contre-amiral R.C. North;
- 5) Bud Streeter;
- 6) Berthier Pineau;
- 7) John Clarkson;
- 8) LCdr Them Lafferty;
- 9) Kathleen-Ann Desjardins;
- 10) Richard Day.

La formation aux fonctions d'urgence en mer – une expérience pratique

Les mesures prises par l'équipage d'un navire sont plus importantes que tout autre facteur durant une urgence en mer. Les membres d'équipage sont souvent les seuls sur place lorsqu'il se produit un incident et leur capacité de réagir dans les premières minutes peut être cruciale pour leur sécurité.

C'est pour cette raison que la division Normes du personnel maritime et pilotage veille à ce qu'il y ait des installations et de l'équipement d'urgence convenables à l'échelle du Canada. Ces installations fournissent de la formation sur les fonctions d'urgence en mer (FUM), notamment en ce qui a trait à la lutte contre les incendies et la survie, ainsi que de la formation sur les procédures d'urgence.

Un centre de formation FUM offre des cours théoriques, une formation pratique à bord d'embarcations de sauvetage pour recréer les situations d'urgence à bord d'un navire, ainsi que des simulations d'incendies.

Les instituts maritimes provinciaux utilisent ces installations pour offrir des cours FUM approuvés par la Sécurité maritime qui aident les gens de mer à respecter les exigences de formation établies dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC), et les conventions internationales comme la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Cette formation est une exigence obligatoire pour les brevets du personnel maritime subalterne et supérieur en vertu de la LMMC, et obligatoire pour tous les gens de mer comptant moins de six mois de service en mer.



Un étudiant du Centre de formation des fonctions d'urgence en mer à Port Colborne, en Ontario, se pratique à redresser un radeau de sauvetage qui a chaviré.



Les étudiants du cours de fonctions d'urgence en mer acquièrent une expérience pratique en combattant des incendies majeurs comme celui-ci au Justice Institute Fire and Safety Training Centre à Maple Ridge, en Colombie-Britannique.

Des 19 centres FUM au Canada qui offrent l'ensemble ou une partie des cours FUM approuvés, 14 ont reçu de l'aide financière de Transports Canada l'an dernier. Deux de ces installations – à Port Colborne,

en Ontario, et Saint-Romuald, au Québec – appartiennent au gouvernement fédéral. ↘

*Collaboratrice : Mary Lamontagne,
Gestionnaire de programme,
Soutien des installations FUM, Ottawa*

Conseil consultatif maritime canadien – Proposition de changement

Plus de 360 délégués ont participé à la réunion semestrielle du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) qui s'est tenue à Ottawa du 2 au 4 mai 2000. La plénière d'ouverture a été coprésidée par Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime (Transports Canada), et Anne O'Toole, directrice générale intérimaire, Gestion intégrée des activités, Garde côtière canadienne (Pêches et Océans Canada). La plénière de clôture a été coprésidée par Bill Elliot, Sous-commissaire, Garde côtière canadienne, et Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté (Transports Canada).

Les intervenants ont été informés des progrès concernant la Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada, le projet de réforme de la réglementation, la redéfinition de la flotte de base de la Garde côtière canadienne et l'établissement de services rentables. De nombreux sujets ont été discutés aux diverses réunions de comité permanent et de groupe de travail.

Plusieurs délégués ont exprimé leur frustration de ne pouvoir participer à d'importantes réunions de comité permanent et de groupe de travail en raison de l'horaire très serré. En réponse aux préoccupations des intervenants, Transports Canada propose de commencer les futures réunions un après-midi plus tôt que d'habitude. C'est ainsi que la réunion

du CCMC de mai 2001 commencerait avec la plénière d'ouverture le lundi 7 mai à 13 h (HNE) pour se terminer avec la plénière de clôture le jeudi 10 mai à 16 h environ (HNE). Ce programme prolongé sur quatre jours devrait améliorer l'efficacité générale de ce forum de consultation.

Nous vous invitons à nous transmettre vos observations sur cette proposition ou toute amélioration que vous souhaitez suggérer,

par courriel (quinmn@tc.gc.ca), télécopieur (613) 991-5670, téléphone (613) 991-3159, ou Internet (www.tc.gc.ca/securitemaritime).

Ensemble, nous pouvons faire en sorte que le CCMC puisse mieux vous servir! ✎

Collaboratrice : Elisabeth Bertrand, coordonnatrice, Consultations et Communications, Ottawa



NOMINATIONS POUR LE PRIX DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Le Prix de la sécurité maritime de Transports Canada a été créé pour promouvoir la sécurité maritime au Canada et rendre hommage à ceux qui ont contribué de manière exceptionnelle à la réalisation de cet objectif.

Transports Canada vous invite à soumettre des nominations pour le prix de 2001 au plus tard le 15 mars 2001. Le prix sera présenté à la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) qui se tiendra en mai 2001.

Pour de plus amples renseignements, veuillez visiter notre site web (www.tc.gc.ca/securitemaritime)

Collaborateur : Ian Sherwood, Agent, secrétariat du CCMC, Ottawa

NOUVEAU LOGICIEL QUI FACILITE LES CALCULS DE STABILITÉ

Malgré l'importance vitale que revêt la détermination de la stabilité d'un navire, les calculs en cause ont toujours été laborieux.

Depuis 1994, la Sécurité maritime a délégué aux régions le mandat d'approuver les calculs de stabilité à l'état intact et après avarie. Les propriétaires de navire et les architectes navals sont responsables de l'exactitude des données de base, mais il incombe aux inspecteurs de la sécurité maritime de vérifier les résultats finaux et, parfois, d'examiner les scénarios de stabilité de plus près.

Grâce aux ordinateurs et à l'évolution des logiciels, il est maintenant possible de simplifier ces calculs. Une fois la forme du navire définie électroniquement, diverses applications sont utilisées pour tester différentes conditions de stabilité. Pour aider les inspecteurs de la sécurité maritime, on évalue actuellement un nouveau logiciel qui pourrait remplacer les applications existantes. Cette évaluation vise essentiellement à déterminer la convivialité et la capacité de traiter les données de stabilité après avarie dérivées de la méthode probabiliste (norme de rechange de l'Organisation maritime internationale). Le logiciel sera évalué sur une période de 10 mois, qui commencera avec une séance de formation de base à Vancouver cet été. ↘

Collaborateur : Jerzy Trzesicki, inspecteur principal de la sécurité maritime, Vancouver



Des inspecteurs de la sécurité maritime participent à une séance de formation de base à Vancouver. De gauche à droite : 1. James Williamson, Québec, QC; 2. Colin Curragh, Sarnia, ON; 3. Malcolm Buchanan, Victoria, CB; 4. Gary Totten, Dartmouth, NÉ; 5. Kin Tue-Fee, Ottawa, ON; 6. Terrance Hounsell, Ottawa, ON; 7. Makhan Chowdrey, Vancouver, CB; 8. Bradley Dale, gestionnaire, Service à la clientèle, Authoship Systems Corp.; 9. Kenneth Hardiman, St. John's, TN; 10. Guy Bussièrès, Québec, QC; 11. John Haswell, Nanaimo, CB; 12. Peter Timonin, Ottawa, ON; 13. David Huston, Vancouver, CB; 14. Jerzy Trzesicki, Vancouver, CB.

Photo courtoisie de Jerzy Trzesicki.

Un siècle de navigation canadienne

Une bonne partie du charme de la mer réside encore dans les voiles des grands voiliers. Lorsque les Canadiens évoquent le tournant du siècle, ils pensent souvent à ces majestueux navires soigneusement construits par des chantiers navals des Maritimes. Même aujourd'hui, les mordus de la navigation comme ceux qui s'emploient à restaurer le voilier *Canada* sont séduits par cette partie de notre passé nautique.

Mais l'ère moderne de la navigation au Canada n'était pas faite pour les grands voiliers. Une révolution s'est en effet produite dans ce secteur, qui a sonné le glas de la puissance du Canada comme grand constructeur de navires, mais qui a aidé le pays de bien d'autres façons.

Certains prétendent que la révolution a débuté lorsque le *Turbina*, petit vapeur à turbine britannique, construit en 1894, s'est ingéré dans la régata de la Royal Navy sur la Tamise à Londres, en décrivant des cercles autour de tous les navires à la vitesse de 35 nœuds, vitesse incroyable à l'époque.

Au Canada, Samuel Cunard de Halifax s'est fait un nom dans le milieu de la marine marchande grâce à son célèbre service transocéanique qui a dominé l'Atlantique au milieu du 19^e siècle, et, en 1878, le Canada s'est hissé au quatrième rang des grandes puissances mondiales d'armateurs.

Les nouveaux navires se démarquaient nettement par rapport à leurs prédécesseurs. Entre 1800 et 1900, la durée de la traversée de l'Atlantique est passée de 38 à 6 jours, soit un changement remarquable.

Le Canada a continué de construire des navires en bois jusque vers 1920, mais les nouveaux navires étaient construits à l'extérieur du Canada, et les chantiers navals du Québec et de l'Atlantique se sont progressivement adaptés à de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques.

Même en 1900, la majorité des Canadiens voyageaient toujours en bateau et la plupart d'entre eux n'avaient jamais vu une automobile. On ne pouvait choisir un meilleur moment qu'il y a un siècle, en dépit du déclin de la construction navale au Canada, pour illustrer toute l'importance de la navigation dans l'édification de ce pays.

C'est à cette époque que l'on assista à l'émergence de la révolution du blé au Canada, un phénomène qui allait donner un essor à l'éveil industriel du Canada. Les Prairies commençaient alors d'être colonisées. Des centaines et des centaines d'Européens sont arrivées par navire dans l'Est du Canada à la fin des années 1890 et ont pris la route de l'Ouest pour défricher et cultiver la terre. Et peu de temps plus tard, des cargaisons et des

cargaisons de blé empruntaient la route de l'Europe et d'autres régions du monde.

N'oublions pas non plus que les navires ont acheminé des Canadiens partis se battre au front lors des deux grandes guerres mondiales, sans parler des efforts héroïques de la marine marchande du Canada qui a appuyé la Grande-Bretagne et les alliés durant la Deuxième Guerre mondiale.

L'essor économique de l'après-guerre amène des expéditeurs de partout dans le monde à chercher de nouveaux moyens de transporter leurs biens à destination ou en provenance des marchés florissants de l'Amérique du Nord. Puis, le 26 juin 1959, en présence de la reine Élisabeth, du président Eisenhower et du premier ministre John Diefenbaker, la voie maritime du Saint-Laurent entre officiellement en activité. Cette réalisation offrait ainsi une porte d'entrée maritime tout à fait unique pour accéder aux vastes marchés intérieurs du continent, ce qui allait transformer à tout jamais le visage du commerce nord-américain par voie d'eau et marquer un tournant pour la coopération canado-américaine. La voie maritime a aussi joué un



Annapolis Royal (N.-É.), J.F.W. Des Barres.



Navire entrant dans les écluses étagées du canal de Welland, et un autre les quittant.



Des marins de la flotte de commerce et de la marine de guerre, survivants de deux torpillages, rejoignent St. John's (T.-N.) en 1942.



La Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (Canada)

La voie maritime du Saint-Laurent a donné accès au cœur du continent en 1959.

rôle important sur le plan social, en servant de point d'entrée au Canada et aux États-Unis pour plusieurs immigrants.

À l'aube de l'an 2000, les plupart des Canadiens ne pensent sans doute pas autant à la marine marchande que leurs ancêtres en 1900. Il n'en reste pas moins qu'en 1998, les ports canadiens ont manutentionné plus de 376 millions de tonnes de marchandises. Notre système portuaire continue de jouer un rôle important dans la réussite économique du Canada, et nous ne devons pas oublier l'importance de la marine marchande, que ce soit pour l'histoire de ce pays ou pour son bien-être économique actuel.

La sécurité des navires ne s'est jamais si bien portée : le taux d'accidents mettant en cause des navires canadiens est à son niveau le plus bas en une décennie. La sécurité de nos navires a beaucoup évolué dans un siècle qui a été le témoin de l'une des plus grandes catastrophes maritimes

de l'histoire, et très certainement l'une des plus célèbres : le naufrage du *Titanic* en 1912.

L'efficacité de la marine marchande au 20^e siècle a été un véritable cadeau du ciel pour un pays bordé par trois océans et tributaire des exportations, et qui avait besoin de nouveaux citoyens pour l'aider à bâtir une nouvelle économie florissante.

Mais à l'exception du *Bluenose*, la célèbre goélette qui orne la pièce de 10 cents du Canada, les navires du 20^e siècle n'évoquent pas le même esprit d'aventure que leurs ancêtres du 19^e siècle. Nous dirons à leur défense qu'ils n'avaient pas la tâche facile. ↘



Extrait d'une publication de Transports intitulé : « Un millénaire de transports au Canada » – (TP 13526F)

Des documents essentiels pour les gens de mer

La division Normes du personnel maritime et pilotage de la Sécurité maritime veille à ce que les gens de mer du Canada aient les documents essentiels qui leur permettront d'établir leur identité et fournir une attestation de service.

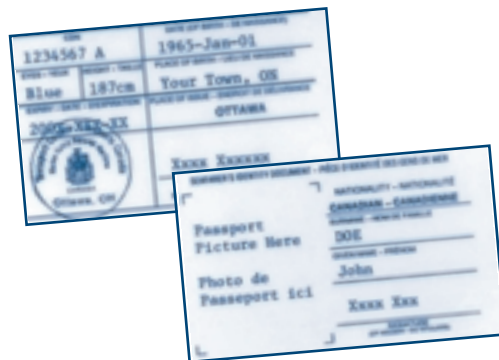
NUMÉRO DE PIÈCE D'IDENTITÉ DES MARINS

Tous ceux qui satisfont aux exigences de délivrance de documents maritimes doivent avoir un numéro de marin, communément appelé un numéro CDN. Les gens de mer peuvent obtenir un numéro CDN en s'adressant aux bureaux de la Sécurité maritime partout au Canada (voir notre site web à www.tc.gc.ca/securemaritime vous y trouverez une liste d'adresses et le nom des personnes-ressources) ou à Normes du personnel maritime et pilotage,

10^e étage, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa, ON K1A 0N8 (Tél. : (613) 998-0616, (613) 998-0614, et (613) 998-0635).

LIVRET DE SERVICE

Ce livret comprend une couverture, les renseignements personnels concernant le détenteur (y compris son numéro CDN) et une attestation de service. Les enrôleurs remettent un livret à quiconque travaille ou travaillera sous peu en mer. Le capitaine du bâtiment garde le livret pendant la durée de l'emploi du détenteur et lui rend avec une attestation de service à jour à la fin de son emploi.



PIÈCE D'IDENTITÉ DES MARINS

Cette pièce d'identité spéciale est délivrée aux marins canadiens qui se rendent dans des ports étrangers conformément à la convention de l'Organisation internationale du travail sur les pièces d'identité des gens de mer. Les marins sont tenus d'avoir en leur possession un passeport canadien, en plus de cette pièce d'identité pour les voyages à l'étranger.

Amélioration pour l'avenir –

Les pièces d'identité des gens de mer seront intégrées à la mise à niveau du système automatisé d'accréditation et d'examen ayant pour but de créer une base de données électronique centrale pour toutes les fonctions de gens de mer. Une étude de faisabilité sera entreprise prochainement. ↗

*Collaboratrice :
Mary Lamontagne, Gestionnaire
de programme, Soutien des
installations FUM, Ottawa*

Projet de réforme de la réglementation

Le 8 juin 2000, l'honorable David Collenette, ministre des Transports, a déposé le projet de loi C-35 à la Chambre des communes. Ce projet de loi, la Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada (LMMC 2000), est en fait une nouvelle version de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui a été restructurée, modernisée et simplifiée avec la collaboration des intervenants. Comme la LMMC 2000 est une loi habilitante, la majorité des détails se trouveront dans les règlements. Il reste donc beaucoup à faire pour mettre à jour, réorganiser

et améliorer les règlements qui formeront le nouveau cadre d'application de la LMMC 2000.

Le projet de réforme de la réglementation vise l'élaboration de règlements raisonnables, efficaces, clairs et faciles à comprendre. À cette fin, le Ministère fera appel à l'expertise et aux connaissances des intervenants dans une série de consultations. Les premières consultations commenceront prochainement et porteront sur des questions qui sous-tendent la plupart des règlements.

Pour les tout derniers renseignements concernant la LMMC 2000, vous n'avez qu'à visiter le site web de la Réforme de la Loi sur la marine marchande du Canada et de ses règlements (www.tc.gc.ca/securemaritime). ↗

*Collaboratrice : Elisabeth Bertrand,
coordonnatrice, Consultations
et Communications, Ottawa*

