



Sécurité maritime

NUMÉRO 9 ✪ PRINTEMPS — ÉTÉ 2001

en rubrique

Prix 2001 de sécurité maritime de Transports Canada

M Johnny E. Watt, pilote de navire à la retraite et l'un des cinq gouverneurs du Nunavik, dans le Nord du Québec, est le récipiendaire du Prix de sécurité maritime de Transports Canada pour 2001. Le prix lui a été remis par M^{me} Margaret Bloodworth, Sous-ministre de Transports Canada, lors de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien, en mai, à Ottawa.

M. Watt a œuvré dans le secteur maritime pendant plus de 32 ans. Ayant piloté pendant toutes ces années des navires jusqu'à Kuujuaq, près de la baie d'Ungava, et fait la traversée de la rivière Koksoak, il a contribué beaucoup à la formation des futurs pilotes dans la région.

M. Watt a également aidé la Garde côtière canadienne à installer des poteaux de guidage le long de la Koksoak. Sa connaissance poussée de ce cours d'eau, surtout au reflux, a été inestimable pour l'emplacement stratégique de ces poteaux, qu'utilisent encore, aujourd'hui, les pilotes qui guident les bateaux sur la rivière.

Transports Canada salut son dévouement et sa contribution à la cause de la sécurité maritime.

La création du Prix de sécurité maritime Transports Canada, en 1997, visait à sensibiliser la population et à souligner le travail des personnes et des groupes qui ont contribué de façon exceptionnelle à atteindre cet objectif. Nous vous invitons à soumettre le nom de quelqu'un qui mérite ce prix. Voici l'adresse où l'on peut se procurer le formulaire de mise en candidature :

Administrateur, Prix de sécurité maritime (AMSX)
Transports Canada, Sécurité maritime
Place de Ville, 330, rue Sparks, Tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Pour en savoir plus sur le prix, consultez le site internet du Conseil consultatif maritime canadien. On peut y accéder sur le site www.tc.gc.ca/securitemaritime, en cliquant sur Conseil consultatif maritime canadien, sous *Liens rapides*. ↘

Collaboratrice : Linda Brazeau, agente des consultations et des communications, Ottawa



Table des matières

Remarques du Directeur général	2
Le ministre des transports présente la version modernisée de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>	3
Le point sur la santé et la sécurité au travail dans le secteur maritime	4
Quoi de neuf côté technologie?	6
TC s'affirme aux antipodes	7
Présentation du rapport final du groupe d'experts	8
Nouvelles publications en direct de Transports Canada	9
Du nouveau pour le CCMC	10
Gouvernement en direct et vous	11
Ententes historiques avec des sociétés de classification des navires	12

Sécurité maritime en rubrique est une publication de la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada. On y trouve de l'information intéressante pour la communauté maritime en général, qu'il s'agisse de la législation maritime, de recherches de projets ou d'événements.

Soumissions

Nous serions heureux de recevoir vos idées d'articles, qu'il s'agisse de textes, de photos ou de suggestions. Veuillez indiquer vos noms, adresses et numéros de téléphone. L'équipe de la rédaction se réserve le droit de réviser les articles pour des questions de longueur, de clarté et de style.

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

Nos remerciements spéciaux
aux collaborateurs suivant :

Doug Gillen, Réglementation
et affaires internationales, Ottawa
Meena Khanna,
Service de l'information, Ottawa
William Henderson, Normes
d'inspection et d'exploitation, Ottawa
Terrance Hounsell, Navires arctique
et petits bateaux de pêche, Ottawa
Naim Nazha, Marchandises
et Interface navire-port, Ottawa
Ken Ryan, Assurance de la qualité, Ottawa

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.

Remarques du Directeur général

Le partage de l'information constitue le thème principal du programme de Sécurité maritime pour cet été. Bon nombre de gros projets se termineront bientôt et il y a plusieurs consultations importantes des intervenants en perspective.



Bud Streeter

La sécurité des petits navires de pêches commerciales reste la priorité de la Direction générale. Parmi les nombreuses initiatives et recommandations, Sécurité maritime a décidé de procéder à des modifications réglementaires et d'améliorer le processus d'inspection et de certification. Elle a également créé le Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments et conçu un site Internet donnant de l'information sur les petits navires commerciaux.

Le Conseil consultatif maritime canadien s'est de nouveau réuni, ce qui nous a fourni l'occasion de nous rencontrer, de réfléchir aux changements importants et de planifier pour l'avenir.

Parmi les changements récents de cette année, il y a le projet de loi C-14, portant sur la nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada*, déposé à la Chambre des communes, au début de mars. Présenté ensuite au Sénat, en mai, ce projet de loi représente une étape importante pour le transport maritime au Canada et tient compte du point de vue de nos intervenants.

Le ministre des Transports David Collenette annonçait que la première de plusieurs ententes permettant à la société de classification des navires d'effectuer des inspections de sécurité maritime et d'émettre des certificats statutaires — au nom du gouvernement du Canada en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* avait été conclue. Les nouvelles ententes ont été signées avec Lloyds

Register of Shipping en décembre 2001, l'American Bureau of Shipping en mars 2001 et Germanischer Lloyd en septembre 2001. Les négociations se poursuivent, avec plusieurs autres sociétés afin de formaliser des ententes similaires. Jusqu'à

maintenant, un nombre de vauquiers ont vu leurs inspections statutaires transférées à une société de classification autorisée, depuis que les ententes ont été signées, et tous ces navires continueront d'être soumis à des vérifications par la Sécurité maritime à l'avenir.

Une nouvelle ronde de consultations auprès des intervenants pour l'amélioration et la simplification des règlements de sécurité maritime peut commencer. Elle fait suite au travail du comité d'experts qui a examiné les difficultés de notre réglementation à fixer des priorités à court et à long terme.

La nouvelle technologie offre de nouvelles possibilités de communiquer avec nos clients et nos intervenants. Sécurité maritime participe à Gouvernement en direct, une initiative de grande envergure qui permettra au gouvernement du Canada de donner de l'information et des services sur l'Internet. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos collègues de Transports Canada ainsi que Pêches et Océans Canada et Environnement Canada pour créer un portail des services maritimes qui offrira de meilleurs services à notre clientèle du secteur maritime.

Nous comptons obtenir l'avis de tous nos intervenants à ce sujet au cours des semaines et des mois à venir. ✎

Bud Streeter

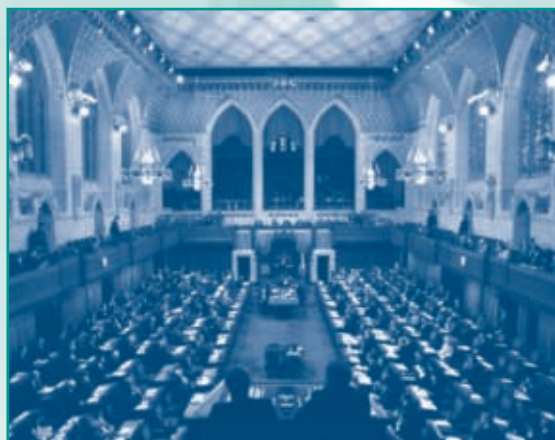
Le ministre des transports présente la version modernisée de la *Loi sur la marine marchande du Canada*

Le ministre des Transports David Collenette a présenté, le 1^{er} mars 2000, à la Chambre des communes le projet de loi C-14, Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, qui modernise la marine marchande et la navigation et modifie la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (LDCM). Le projet de loi a été présenté au sénat le 15 mai 2001, après sa deuxième lecture en Chambre.

La *Loi sur la marine marchande* (LMMC) a été restructurée, mise à jour et grandement simplifiée pour la rendre plus claire et facile à comprendre. Elle précise également les responsabilités du ministre des Transports et du ministre des Pêches et des Océans.

« La *Loi sur la marine marchande du Canada* témoigne de l'engagement du gouvernement du Canada à moderniser la législation du transport maritime et à promouvoir la croissance économique de l'industrie du transport maritime », a déclaré M. Collenette. « Cette législation permettra à l'ensemble du secteur maritime de fonctionner de façon plus sécuritaire, plus efficace, plus respectueuse de l'environnement et plus attentive aux besoins des Canadiens dans une économie mondiale. »

La LMMC vise à promouvoir la sécurité et la performance économique de l'industrie maritime, ainsi qu'à assurer la sécurité des utilisateurs d'embarcations de plaisance. Parmi les modifications clés, on note des améliorations aux dispositions qui protègent et appuient les équipages, assurent la sécurité des passagers et des navires, et protègent le milieu marin des dommages causés par la navigation et le transport maritime.



Reproduit avec la permission de la Bibliothèque du Parlement



L'honorable David M. Collenette, Ministre des Transports.

« La Loi sur la marine marchande du Canada 2001 est le fruit de consultations importantes menées auprès d'un grand éventail d'intervenants du secteur maritime », a dit le ministre des Pêches et des Océans Herb Dhaliwal. « C'est un excellent exemple des partenariats que le gouvernement du Canada entretient avec ses intervenants. »

Le projet de loi C-14 propose de modifier la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (LDCM) afin de maintenir l'harmonie entre la législation canadienne sur les conférences et la législation de ses principaux partenaires commerciaux.

La LDCM décrit les règles en vertu desquelles les conférences — groupes de compagnies maritimes océaniques œuvrant ensemble, en vertu d'une entente, pour fournir des services réguliers sur des routes commerciales selon des taux et des services fixés d'un commun accord — sont autorisées à exercer leurs activités au Canada. Les conférences jouent un rôle important en matière de

commerce étranger au Canada, en offrant des services de navigation maritime stables et fiables aux expéditeurs, aux importateurs et aux exportateurs canadiens.

« Les modifications de la LDCM proposées favoriseront la concurrence et simplifieront l'administration de la Loi », a ajouté M. Collenette. « Elles assureront également que la législation du Canada régissant les conférences maritimes reste équilibrée par rapport à celles de nos principaux partenaires commerciaux. » ↘

Le point sur la santé et la sécurité au travail dans le secteur maritime

Près de 200 modifications au *Code canadien du travail* touchant les employeurs et les travailleurs du secteur maritime sont entrées en vigueur le 30 septembre 2000.

Sécurité maritime a donné à ses agents de sécurité (maintenant appelés agents de santé et de sécurité) une formation sur les normes du *Code modifié* afin qu'ils aient les connaissances et les compétences requises pour s'acquitter efficacement de leurs fonctions. Les superviseurs et les gestionnaires ayant des responsabilités hiérarchiques ou fonctionnelles quant à l'administration et à l'application du Code ont également reçu une formation.

Depuis la proclamation de la modification, nous avons rencontré les employeurs et les syndicats pour leur parler des modifications et de la façon dont Sécurité maritime administre le programme de santé et de sécurité au travail. Au cours des rencontres, nous informons les intéressés de leur rôle et de leurs responsabilités et de la façon dont se déroulent en général les visites des agents de santé et de sécurité. Nous examinons aussi les mécanismes d'observation dont disposent les agents et discutons des limites de leurs pouvoirs à cet égard.

APERÇU DES CHANGEMENTS

Processus de règlement interne des plaintes

Les parties doivent avoir utilisé les deux paliers que prévoit la procédure de règlement des questions de santé et de sécurité avant de faire appel à un agent. Elles peuvent invoquer leur droit au refus de travailler en cas de danger ou présenter une plainte à un agent de santé ou de sécurité



Les conditions de travail dangereuses à bord de navires, comme celles-ci (en haut et en bas à droite), sont assujetties au Code canadien du travail, partie II, ainsi qu'au Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires).

en cas d'infraction en vertu du Code. Les agents peuvent intervenir seulement après que tous les recours des deux mécanismes ont été utilisés.

Comités d'orientation et représentants en matière de santé et de sécurité

Les employeurs ayant 300 employés et plus à leur service doivent désormais avoir un comité d'orientation en matière de santé et de sécurité, tandis que ceux qui en comptent de 20 à 299 doivent avoir un comité de sécurité au travail. Les employeurs comptant moins de 20 employés doivent, quant à eux, avoir un représentant en matière de santé et de sécurité. Des représentants autres que de la direction doivent être présents à toutes les interventions des agents de santé et de sécurité.

Le droit au refus de travailler en cas de danger

En vertu de ce droit, les agents de santé et de sécurité doivent dorénavant rendre leurs décisions par écrit,

avant de quitter le lieu de travail. On a modifié la définition de « danger » pour tenir compte des dangers réels ou éventuels ou des situations et des activités actuelles ou futures. Il s'agit d'une différence importante par rapport à la définition précédente, selon laquelle l'agent devait évaluer l'imminence d'un danger pour en déterminer l'existence.

Le droit de recours

Ce droit protège les employeurs contre tout abus du droit au refus de travailler en cas de danger et les employés, contre toute mesure disciplinaire arbitraire liée à l'exercice de leurs droits.

Employées enceintes ou allaitantes

Cette disposition du code offre aux employées enceintes ou allaitantes une protection temporaire contre l'exposition à un danger au travail, pourvu qu'elles aient un certificat médical. Dans ce cas, l'employeur doit affecter temporairement l'employée à un autre poste et protéger son poste.

Obligations des employeurs

Les modifications de cette disposition accroissent passablement les obligations actuelles des employeurs. Ainsi, ils doivent désormais donner une formation aux gestionnaires ou superviseurs qui ont des responsabilités en matière de santé et de sécurité au travail.

Processus d'appel et d'examen

L'agent d'appel, doit désormais examiner la directive des appels et les avis « d'absence de danger » émis par des agents de santé et sécurité. L'agent régional de sécurité, s'occupait précédemment du processus des examens. L'agent d'appel, détenteur d'un pouvoir quasi judiciaire, est indépendant des Opérations de la main-d'œuvre de Développement des ressources humaines Canada. En plus d'avoir tous les pouvoirs de l'agent de santé et de sécurité, l'agent d'appel peut :

- convoquer des témoins et les citer à comparaître;
- faire prêter serment;
- recevoir des déclarations solennelles;
- modifier, annuler ou confirmer la décision de l'agent de santé et de sécurité;

- donner des directives; et
- revoir les décisions concernant l'absence de danger.

Ses décisions sont définitives et irrévocables et ne peuvent être révisées par un tribunal.

Obligations et pouvoirs des agents de santé et de sécurité

Comme nous l'avons indiqué, les agents de santé et de sécurité ont entre autres obligations absolues celle de rendre leurs décisions par écrit à la fin d'une intervention, avant de quitter le lieu de travail. Ils doivent également enquêter en cas de décès pour déterminer les causes et entamer des poursuites s'il y a infraction.

Responsabilités et pénalités accrues

L'employeur a désormais trois responsabilités absolues. Ce changement aussi est important, car il permet à l'agent de santé et de sécurité d'opter pour le mécanisme d'observance le plus approprié dans un cadre de responsabilité stricte. Dans la plupart des cas, les amendes ont été portées à un million de dollars, mais la durée de la peine d'emprisonnement reste la même. On a ajouté une nouvelle disposition au paragraphe 149(2), « Infractions et peine », qui

détermine qui, au sein du gouvernement ou d'une entreprise, est responsable d'une action ou d'une négligence.

Des dispositions précises fixent la procédure à suivre par les parties, y compris les agents de santé et de sécurité. Ainsi, lorsqu'une partie refuse de prendre des mesures en cas d'infraction, les agents de santé et de sécurité doivent suivre le processus prescrit, dont le recours à un mécanisme d'observance. Elles prévoient aussi l'obligation pour les agents de santé et de sécurité, dans certains cas, de fixer le calendrier nécessaire et limitent leurs pouvoirs quant à ces obligations. Ces obligations peuvent être modifiées seulement par le parlement et exigent l'interprétation des précédents par l'agent d'appel ou la Cour fédérale du Canada.

Pour plus d'information sur les modifications du Code, communiquez avec le Centre de sécurité maritime de Transports Canada de votre localité. ↗

*Collaborateur : Bob Gowie,
Santé et sécurité au travail, Ottawa*

🌀 LE SYSTÈME DE CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT FACILITE LE SUIVI DES NAVIRES ÉTRANGERS

Après une période d'essai et de mise au point, le nouveau système de contrôle par l'État du port est entré en service au début de l'année et les inspecteurs de Sécurité maritime l'utilisent partout au pays.

Le système permet de suivre les inspections des navires étrangers qui entrent dans les eaux canadiennes de même que celles des navires canadiens qui sont effectuées à l'étranger par l'État du port et de créer des rapports. Cette technologie améliorée permet aux usagers de Transports Canada de consulter l'intranet et d'échanger des données partout au moyen de l'internet.

Le nouveau système est convivial et a reçu un bon accueil.

🌀 INFORMATION EN LIGNE SUR LES PETITS NAVIRES COMMERCIAUX

Sécurité maritime, à Ottawa, est à développer un nouveau site Web. On y trouve des références et des liens donnant accès notamment aux normes, aux bulletins de la sécurité des navires, à des statistiques et plus encore. Le site est maintenant accessible sur l'internet de Transports Canada.

Nous acceptons avec plaisir vos suggestions concernant l'information ou les services que vous souhaitez trouver sur ce site.

🌀 NOUVEAU SYSTÈME DE GESTION DES DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES DE SÉCURITÉ MARITIME

Après un essai concluant, Transports Canada a commencé l'implantation d'un nouveau système interne, le Système de gestion des dossiers, des documents et de l'information (SGDDI). Celui-ci permet aux usagers de gérer et de partager efficacement l'information électronique du Ministère. Sécurité maritime commencera à l'utiliser à l'Administration centrale, cet été. Sa mise en œuvre complète dans les régions est prévue pour l'automne 2002.

Les fonctions du SGDDI (gestion des dossiers et des documents, recherche plein texte) permettront aux employés d'échanger plus facilement de l'information à jour et de voir à ce que le Ministère respecte ses obligations juridiques de gestion de l'information. Le SGDDI constitue un maillon essentiel du programme Gouvernement en direct, qui donne suite à l'engagement du gouvernement fédéral d'offrir plus d'information et de services électroniques. ↗



De gauche à droite : Ken Matthews, Secrétaire, Ministère des Transports, Australie; Bill O'Neil, Secrétaire-général de l'Organisation maritime internationale; Peter Morris, Président de la Commission internationale du transport maritime, Australie; Richard Day, directeur de Normes — navires et exploitation, Transports Canada et président du EGMS.

TC s'affirme aux antipodes

Transports Canada (TC) a occupé récemment une place centrale à l'occasion du Colloque international sur l'amélioration de la sécurité maritime, qui a eu lieu récemment dans la région de coopération économique Asie-Pacifique (APEC), à Sydney, en Australie. L'événement a été organisé à l'initiative du groupe d'experts sur les transports APEC, sur la sécurité maritime (EGMS). Depuis 1997, ce groupe a participé à la recherche et à l'élimination des problèmes causés par les navires non conformes aux normes qui sillonnent les eaux de la région.

C'était le premier colloque parrainé par APEC à ce sujet. L'objectif visé était de poursuivre le dialogue international pour l'amélioration de la sécurité maritime et de résoudre enfin ce problème. La prépondérance actuelle de l'Asie-Pacifique dans le domaine du transport maritime requiert un engagement important à assurer la sécurité. Le Canada, sous l'égide de la Sécurité maritime de Transports Canada, se voue à cette cause, et ce au plus haut niveau.

M. Peter Morris, ex-ministre des Transports de l'Australie et actuel président de la Commission internationale du transport maritime, a pris la parole à l'ouverture de la rencontre et a rendu publics les résultats du rapport, *Ships, Slaves and Competition* de la Commission. M. Bill O'Neil, secrétaire-général de l'Organisation maritime internationale, a ensuite prononcé un discours-programme.

Les 70 délégués des pays de la région et d'Europe présents au colloque ont participé aux six groupes de travail chargés d'examiner :

- le réseau mondial de contrôle par l'État du port;
- la responsabilité des états du pavillon;



Richard Day, Directeur de Normes, navires et exploitation, Transports Canada.

- les forums maritimes internationaux;
- l'amélioration des administrations maritimes;
- le facteur humain du transport maritime; et
- les organisations liées au transport maritime ainsi que le pouvoir des médias.

Animateur du colloque, Richard Day, directeur de Normes — Navires et exploitation et président du EGMS, a servi d'observateur aux groupes de travail et a participé à leurs délibérations. Il a également facilité la discussion du lendemain, en plénière. Sous sa direction, les groupes de travail et les participants de la plénière ont pu formuler 60 recommandations concernant les transporteurs maritimes de l'Asie-Pacifique qui ne respectent pas les normes. Ces

recommandations seront présentées, au cours de l'année, aux ministres des Transports des pays respectifs.

Le colloque a été suivi de la tenue, en Australie, de National Shipping Industry Conference. Les discussions des deux journées, entre les principaux intervenants australiens du transport maritime, ont porté sur le milieu marin, la sécurité maritime et les questions importantes de réglementation. Là encore, la participation du Canada a été sollicitée et M. William J.S. Elliot, sous-ministre adjoint de Transports Canada (Sécurité et Sûreté), a présenté un document intitulé *Safety Regulation — A Canadian Approach* (Réglementation de la sécurité — L'approche canadienne). ↘

*Collaboratrice :
Kathryn Hanah Serieux, Ottawa*

Présentation du rapport final du groupe d'experts

Sécurité maritime a obtenu les résultats du vaste examen de ses règlements et est maintenant prête à discuter avec les intervenants de la réforme réglementaire.

L'automne dernier, le groupe de travail d'experts a examiné et évalué les problèmes réglementaires de Sécurité maritime afin de déterminer les priorités à court et à long terme. Voici les recommandations du rapport final publié le 31 décembre 2000 :

- réorganiser les ressources selon la réglementation;
- réécrire les règlements visant la flotte nationale, notamment les navires de moins de 24 mètres ou 150 tonnes;
- rationaliser les coupures selon la longueur, le tonnage ainsi que le type de voyage et de navire (un autre mode de classification des voyages a été suggéré à la place du système actuel);
- rationaliser les exigences concernant les équipages et la certification;
- charger une équipe d'examiner les décisions du Bureau d'inspection des navires à vapeur et les regrouper en fonction de la réglementation; et
- examiner les conventions internationales règlement par règlement afin de déterminer le meilleur mécanisme de mise en œuvre.


Le groupe de travail était constitué d'inspecteurs principaux de l'Administration centrale et des régions ainsi que de représentants des Services juridiques et d'employés de l'Administration centrale chargés d'offrir les services consultatifs et

de soutien. Le groupe réunissait l'ensemble des disciplines techniques de Sécurité maritime, offrant une perspective équilibrée au cours de l'évaluation des priorités réglementaires.

Le groupe de travail s'est mis à la tâche le 29 septembre 2000, lorsque le Comité national de gestion de la sécurité maritime a approuvé en principe le cadre stratégique de la réforme réglementaire de Sécurité maritime (un plan pluriannuel portant sur l'évaluation, la révision et la réforme des règlements de sécurité maritime.

Le groupe a réalisé son examen approfondi à Ottawa, du 23 octobre au 17 novembre 2000. Il a fait la liste complète des questions de réglementation de la sécurité maritime, puis a examiné et regroupé les règlements actuels, selon des critères allant de l'évaluation de l'importance de la réglementation pour l'entrée en vigueur de la nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada* jusqu'à la détermination de la nécessité de la réglementation pour résoudre les questions immédiates de sécurité ou d'environnement. Il a tenu compte des obligations et des engagements internationaux à l'égard des intervenants, ainsi que les résultats de l'examen des priorités réglementaires réalisé en 1999 par Saramac Consulting Services Inc.

Sécurité maritime est fière du travail accompli par le groupe d'experts et a hâte de passer à la prochaine phase du projet de réforme réglementaire, la consultation des intervenants. Le groupe de travail a actuellement un calendrier provisoire de consultations. La première ronde de consultations sur les « seuils

de réglementation » (limites) aura lieu à l'automne 2001, c'est confirmé. La seconde ronde de consultations, sur les petits bâtiments, aura lieu en janvier 2002. On pourra bientôt consulter le calendrier, ainsi que des extraits du rapport final du groupe de travail des experts sur le site www.tc.gc.ca/securitemaritime 

Liste des membres à temps plein du groupe de travail d'experts qui a rédigé le rapport :

- Dan Blackwell, région de l'Ontario;
- Mike Dwyer, région de l'Atlantique;
- Pierre Lebrun, région du Québec;
- John Yeung, région du Pacifique;
- Jim Brock, Normes — Navires et exploitation, Ottawa;
- Tom Lockette, Réglementation et affaires internationales, Ottawa;
- David Nicholson, Services juridiques, Ottawa;
- Nico Pau, Normes — Construction et équipement, Ottawa;
- Ken Ryan, Assurance de la qualité, Ottawa; et
- Jacquelyn Watcher, Réglementation et affaires internationales, Ottawa.

Les directions des Normes du personnel maritime et pilotage et des Services du programme ont offert des services consultatifs au groupe de travail.

Collaboratrice :
Linda Brazeau, Ottawa

COURS DE NAVIGATION ÉLECTRONIQUE SIMULÉE (2000) — TP 4958

Cette publication aborde les objectifs de l'Organisation maritime internationale (OMI) et des signataires de la *Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)*, dans sa version modifiée de 1995, dans leur désir de favoriser la sécurité maritime et la protection du milieu marin en assurant aux commandants et aux officiers de pont la formation requise par les systèmes électroniques d'aide à la navigation.

NORMES DE JAUGEAGE DES NAVIRES — TP 13430

Ces normes s'appliquent au jaugeage des navires conformément au *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires* édicté en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. (Elles remplacent le bulletin TP 12234 — *Guide de jaugeage des navires*).

LIGNES DIRECTRICES VISANT LE CONTRÔLE DES EAUX DE LEST DES NAVIRES DANS LES EAUX DE COMPÉTENCE CANADIENNE — TP 13617

Ce document vise à protéger les eaux de compétence canadienne contre les organismes aquatiques non indigènes et les agents pathogènes qui risquent de perturber les écosystèmes. L'application de ces lignes directrices vise à réduire au minimum la probabilité d'introduction d'organismes aquatiques ou d'agents pathogènes nuisibles à la suite du rejet de lest d'eau d'un navire, tout en assurant la sécurité des navires.

LIGNES DIRECTRICES SUR LES CONTRATS D'AFFRÈTEMENT COQUE NUE D'UN NAVIRE AUTRE QU'UN NAVIRE À PASSAGERS — TP 13699

Cette publication aide les propriétaires, les exploitants et les affrêteurs de navires à déterminer s'ils exploitent un navire pour le plaisir ou à des fins commerciales. Elle donne de l'information concernant l'interprétation des définitions de passagers, de propriétaire et d'exploitant et les exigences d'affrètement coque nue d'un navire autre qu'un navire à passagers et permettent de déterminer si les personnes à bord sont des invités ou des passagers.


PROCESSUS D'EXAMEN TERMPOL 2001 — TP 743

La troisième édition du *Processus d'examen Termpol* remplace celle de 1983. Servant de guide à l'attention des proposant, elle couvre les aspects opérationnels de la sécurité des navires utilisés pour transporter des matières polluantes ou dangereuses en vrac. Elle permet d'évaluer de façon sûre et précise les risques pour la navigation liés à l'emplacement et à l'utilisation des terminus maritimes accueillant des pétroliers ainsi que des navires transporteurs de gaz liquéfié ou de produits chimiques.

COURS SUR LES TECHNIQUES D'ENTRETIEN POUR LES MÉCANICIENS DE NAVIRE — TP 13720

Cette publication porte à l'attention des armateurs, exploitants de navires, capitaines, officiers et autre membres d'équipage, la nécessité pour les candidats-mécaniciens, de compléter, avec succès, un cours de formation sur les techniques pratiques pour les mécaniciens marine, prévu dans le cadre d'une institution obligatoire, avant de se présenter aux examens pour l'obtention d'un brevet de capacité en tant qu'officier mécanicien responsable d'une veille dans la salle des machines d'un navire.

EXIGENCE CONCERNANT LE REGISTRE DE FORMATION DES CANDIDATS AU POSTE DE MÉCANICIENS DE QUART — TP 13721

Cette publication porte à l'attention des armateurs, exploitants de navires, capitaines, officiers et membres d'équipage, sur les exigences en matière d'élaboration d'un registre de formation approuvé par la Sécurité maritime dans le cadre du service en mer obligatoire minimal de six mois avant l'examen menant au certificat de compétence d'officier responsable des quarts de mécanique. 

La liste de toutes les publications de la Sécurité maritime qui sont accessibles en direct est exposée à notre site Web à la touche « Publications ».

Du nouveau pour le CCMC

Plus de 360 participants de partout au Canada ont assisté, du 7 au 10 mai 2001, à la réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), au Centre de conférences du gouvernement, à Ottawa.

En raison des préoccupations des membres du CCMC face au programme, on a décidé d'étaler sur trois jours et demi, à compter de mai 2001, cette réunion nationale. Celle-ci a commencé par une plénière, le lundi matin, et s'est également terminée en plénière, le jeudi après-midi. La demi-journée supplémentaire a donné aux groupes de travail et aux comités permanents plus de latitude pour planifier leurs réunions. Nous sommes heureux d'annoncer que les membres ont bien accueilli la nouvelle formule.

La Sous-ministre des Transports, M^{me} Margaret Bloodworth, était présente. C'est elle qui a remis le Prix de la sécurité maritime de Transports

Canada pour 2001 à M. Johnny E. Watt pour sa contribution exceptionnelle à la sécurité maritime pendant plus de 32 ans.

Le nouveau comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche a profité de l'occasion pour tenir sa première réunion. M. Jean St. Cyr a aussi été élu co-président (industrie) du nouveau comité.

Outre les progrès réalisés par les groupes de travail et les comités permanents, les participants ont obtenu des mises à jour et de l'information sur diverses questions, que ce soit la création d'une équipe spéciale d'intervention pour les petits bateaux, le nouveau logiciel coopératif du CCMC ou le projet de réforme réglementaire.

La prochaine réunion du CCMC est prévue du 5 au 8 novembre 2001, au Centre de conférences du gouvernement. Pour les membres du Conseil, ce sera la dernière fois qu'ils se



M. Johnny E. Watt recevant de la Sous-ministre des Transports, Margaret Bloodworth, le Prix de la sécurité maritime de Transports Canada pour 2001.

rencontreront sous le toit du vieil édifice, lieu pendant si longtemps des réunions nationales. L'annonce du lieu des futures réunions nationales du Conseil se fera à l'assemblée de novembre 2001.

Nous vous invitons à visiter le site internet du CCMC (www.tc.gc.ca/ccmc). On y trouve les comptes rendus des séances d'ouverture et de clôture, et divers rapports des comités permanents. ➔

Collaboratrice : Linda Brazeau, Ottawa



Le récipiendaire du Prix de sécurité maritime de Transports Canada pour 2001, Johnny E. Watt et ses petits-enfants Jonathan et Julie Grenier.

Gouvernement en direct et vous

Avez-vous déjà essayé de localiser un service gouvernemental pour vous retrouver, après une série d'appels téléphoniques et de recherches sur l'internet frustrants, à la case Départ?

Pourquoi n'y aurait-il pas une façon simple et rapide d'accéder aux services du gouvernement jour et nuit, dans le confort du foyer?

Gouvernement en direct (GED), c'est le projet du gouvernement fédéral visant à offrir sur l'internet les programmes, les services et l'information que vous cherchez. Grâce à ce projet, les Canadiens auront plus de choix pour communiquer avec le gouvernement fédéral, ce qui facilitera l'accès aux services et à l'information où et quand ils veulent.

UN GOUVERNEMENT BRANCHÉ...

En quoi consistera ce service? Ce sera comme les pages jaunes, où l'on classe les produits et les services par catégorie facile et commode à consulter. GED offrira les services, l'information et les programmes du gouvernement un peu de la même façon. Dans l'avenir, les Canadiens bénéficieront d'un accès instantané à des pages jaunes personnalisées selon leurs intérêts et leurs besoins.

Quels sont les avantages? On disposera d'un guichet unique d'accès à l'information et aux services du gouvernement classés selon les domaines d'activité, les champs d'intérêt et les besoins habituels des citoyens. La simplification du processus combinée à une technologie transparente et sûre se traduira par des services plus rapides et de meilleure qualité.

L'une des initiatives en cours est la création du portail des services maritimes. De concert avec nos partenaires, Pêches et Océans Canada (la

*Kiosque du portail des services maritime,
à la réunion du CCMC de mai 2001*



De gauche à droite : James Gervais Jr., Doug Gillen, Nancy Quinn, Sécurité maritime, Ottawa.

Garde côtière canadienne et le Service hydrographique du Canada) et Environnement Canada (le Service météorologique du Canada et le Service canadien des glaces), nous tâcherons de mieux servir notre clientèle du secteur maritime. Selon Bud Streeter, Directeur général, Sécurité maritime, « les trois ministères ont des initiatives fort intéressantes à proposer — systèmes météorologiques dynamiques, profils d'information géocentriques, outils de consultation en direct — pour en mentionner quelques-unes. »

Notre but est de vous offrir une gamme complète de services d'ici 2004. La consultation de nos clients est en cours. Elle nous permettra de savoir quels sont les services et l'information dont vous avez besoin.

Comme d'habitude, nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires, de vos questions et de vos suggestions en visitant notre site internet : www.tc.gc.ca/ged/carte_site.stm ↗

Ententes historiques avec des sociétés de classification des navires

Le 5 janvier, 2001 le ministre des Transports David Collenette a annoncé une entente avec l'une des principales sociétés mondiales de classification des navires, la Lloyd's Register of Shipping. Cette entente, conclue au début de décembre 2000, permet à l'organisme d'effectuer des inspections de sécurité maritime et d'émettre des certificats statutaires — indiquant la conformité avec la réglementation canadienne, et au besoin, avec les ententes internationales — au nom du gouvernement du Canada, en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Depuis, une entente semblable a été conclue avec l'American Bureau of Shipping et Germanischer Lloyd.

« Ces ententes sont les premières signées par Transports Canada, comme suite à l'engagement donné à l'industrie de déléguer les inspections dans des domaines où il existe un dédoublement entre le gouvernement et l'industrie », a déclaré M. Collenette. « Transports Canada pourra mieux concentrer ses

ressources sur les navires et les exploitants qui présentent un risque élevé pour la sécurité ou l'environnement. »

Les sociétés de classification des navires établissent et administrent les normes de conception et de construction des navires de commerce. Dans plusieurs pays, ces sociétés sont souvent autorisées, en raison de leur expérience et de leurs ressources techniques, à agir au nom du gouvernement en vue d'appliquer la réglementation relative à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution. Cette entente représente le plus important transfert de responsabilités à une société de classification des navires depuis que les réformes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, en 1998, ont accru la portée de ces délégations d'autorité.

L'introduction de la possibilité qu'une de ces trois sociétés de classification effectue des inspections réglementaires sera graduelle. Au début, on l'offrira aux vracquiers naviguant sur

les Grands Lacs. Plusieurs vracquiers se sont joints récemment au programme et reçoivent depuis la visite des inspecteurs de la société de classification, conformément à l'entente. Transports Canada conservera un rôle actif de surveillance en vérifiant la sécurité des navires et des compagnies qui participent à ce programme. Si les résultats se révèlent satisfaisants, le programme pourrait être étendu d'ici un an aux autres navires de transport de marchandises sèches, aux pétroliers, aux remorqueurs, aux navires de pêches et aux navires à passagers.

Transports Canada poursuit des discussions en vue d'ententes semblables avec plusieurs autres importantes sociétés mondiales de classification des navires œuvrant au Canada, dont la Det Norske Veritas et le Bureau Veritas. ↗

Collaborateurs : Berthier Pineau, Gestionnaire, Normes d'inspection et d'exploitation; Bonnie Leonard, Agente de projet de réglementation, Ottawa



L'équipe d'inspection de délégation sur le pont du vraquier CANADIAN ENTERPRISE, à Port Colborne, dans le cadre de la signature du premier certificat d'inspection sous le nouveau processus de délégation du pouvoir d'inspection des navires. De gauche à droite : Mike Dua, Transports Canada; Wallace James, Premier officier de pont; Mike Green, Transports Canada; Capitaine D. Lorimer, Transports Canada; Barry Shepherd, Lloyds Register; Capitaine Austin Peckford, Officier mécanicien en chef; Stan Jastrzemski, Lloyds Register; Glenn Cobb, Lloyds Register et Marcel Rivard, Président-directeur général de Lloyds Register of Shipping. (Photographie — courtoisie de Capitaine John Greenway.)