Transports Canada Transport Canada

Sécurité maritime en rubrique

NUMÉRO 5 – HIVER 2000

Mise à jour sur la législation

La réforme de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) se fait actuellement en deux volets. En vertu du premier volet, le projet de loi C-15 a été produit. Ce projet de loi modifie la Partie I sur la propriété, l'immatriculation et l'hypothèque des navires et ajoute un nouveau préambule à la Loi.

Volet 1

Le projet de loi C-15 (chapitre 16 des Lois du Canada, 1998) a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, mettant ainsi en application les dispositions du Régime de pension des pilotes du Bas Saint-Laurent. Les dispositions, qui n'ont nécessité aucune stratégie de mise en œuvre ni modification du règlement, ont pris effet le 31 octobre 1998. L'article 11 du projet de loi C-15 (qui modifiait l'article 406 de la LMMC) est entré en vigueur le 31 octobre 1999, de pair avec l'application d'un programme et d'une stratégie d'inspection et de surveillance des petits navires, établis récemment. Les autres dispositions, qui ont trait au nouveau règlement sur le jaugeage et l'immatriculation des navires, a pris effet le 25 février 2000.

Volet 2

L'été dernier, Transports Canada a demandé au Cabinet l'autorisation de présenter aux intéressés notre projet de loi associé au deuxième volet (LMMC 2000). À la suite des nombreuses observations reçues des intervenants, plusieurs révisions ont été apportées au projet de loi. En mars 2000, le Ministère prévoit déposer au Parlement un projet de loi définitif sur la LMMC.

Le Cabinet a aussi autorisé la rédaction d'un projet de loi créant un tribunal sur le transport multimodal qui sera connu sous le nom de Tribunal d'appel des transports du Canada. On peut trouver des renseignements sur ce tribunal ainsi que sur les poursuites administratives en vertu de la LMMC à l'adresse suivante : **http://www.tc.gc.ca/tcss/TATC/main_f.htm**

La modernisation de la LMMC repose fondamentalement sur la collaboration et l'appui que nous continuons de recevoir. Cette collaboration constante sur les questions qui intéressent et préoccupent la communauté maritime favorisera l'établissement d'un système de transport maritime sûr et durable.

Collaboratrice : Elisabeth Bertrand, Agent de projet, Projet de la réforme de la LMMC, Ottawa

Table des matières

Les avantages et contrôles liés à la délégation des inspections 3

La sécurité maritime lance un nouveau programme national de formation 4

Mise à jour du programme provisoire de conformité des navires à passagers 5

Systèmes de transport intelligents 6

Le Ministre dépose au parlement l'étude sur le pilotage 8

OVNI – «Objets de valeur en navigation internationale» 9

La nouvelle réglementation sur le jaugeage fait une différence importante 10

À la recherche d'inspecteurs en sécurité maritime 11

Quoi de neuf au Conseil consultatif maritime canadien? 12

Bulletin Explications de la Santé et sécurité au travail – Navires (SSTN) 14

TP#12988

Canada

Observations de Bud Streeter, directeur général, Sécurité maritime

État de la situation

Bud Streeter

Bienvenue à ce cinquième numéro de la *Sécurité maritime en rubrique*. Nous examinerons dans cette livraison la situation dans l'industrie et à la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada.

Nous prévoyons qu'une nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) sera déposée en première lecture à la Chambre des communes en mars, et nous espérons qu'elle sera rapidement adoptée. La modernisation de cette loi favorisera l'établissement d'une industrie maritime efficiente axée sur une exploitation sécuritaire, perfectionnée sur le plan technologique et en mesure de livrer concurrence à l'échelle mondiale.

Pendant que nous examinons divers moyens de nous imprégner de cette nouvelle vision de la sécurité maritime au Canada, nous continuons nos consultations, nos communications et notre collaboration avec l'industrie et les intervenants. Il est essentiel de se tenir au fait des tensions technologiques et économiques de l'industrie si nous voulons mener à bien des questions comme la réforme de la LMMC.

Nous continuons de dépendre de notre tribune nationale de consultation – le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Nous sommes heureux de signaler que la restructuration des assemblées semestrielles a permis d'améliorer l'échange d'information, la communication et l'administration efficace de nombreuses questions diversifiées.

Des négociations se déroulent actuellement en vue de déléguer certains services d'inspection à cinq grandes sociétés de classification au Canada. Cette mesure vise à répondre aux exigences des propriétaires de navires, à supprimer le double emploi et à transformer nos inspections en une méthode plus globale de vérification des systèmes.

Comme première étape, nous avons délégué l'été dernier les inspections en vertu du code international de gestion de la sécurité (code ISM). Des accords provisoires sont actuellement examinés pour la prochaine étape – les navires à cargaison sèche du type cargo hors mer. Nous espérons obtenir un consensus d'ici au 1er avril 2000. Quant aux autres types de navires, la date cible a été fixée pour l'instant à la fin de septembre 2000.

Notre programme d'assurance de la qualité, qui fait partie intégrante de ce nouveau scénario, aura pour objectif d'effectuer une surveillance et de procéder à des vérifications aléatoires afin d'obtenir une analyse plus complète de nos programmes. Le programme, qui en est au début de sa mise en œuvre, peut nous aider à dispenser des services uniformes partout au pays.

Les vérifications nous fourniront une rétroaction directe sur tous les programmes que nous dispensons, y compris les inspections déléguées. Non seulement elles nous diront si nous accomplissons nos objectifs, et à quel moment, mais elles nous donneront aussi l'information nécessaire pour améliorer notre rendement.

Pour pouvoir offrir un service supérieur dans un contexte de réforme de la réglementation, nous devons mettre à niveau nos outils électroniques. Cette mise à niveau nous amènera à réaménager intégralement le Système de contrôle par l'État du port (CNEP), le Système de rapports d'inspection des navires (SRIN) et le Système automatisé de certification et d'examens (ACES). En bout de ligne, les nouveaux systèmes amélioreront l'efficience en éliminant le double emploi et en fournissant des rapports plus précis et plus opportuns.

Amorcés l'an dernier, les travaux devraient être terminés d'ici à 2001.

Pour renforcer notre effectif, nous comblerons, grâce à notre campagne nationale de recrutement actuellement en cours, certains postes vacants prévus dans notre organisation. De plus, la campagne nous fournira des renseignements précis sur les groupes qui pourraient fournir les candidats aux fins des cours de perfectionnement, au cas où nos sources habituelles de recrutement continueraient de diminuer. Dans la même veine, notre programme national de formation commence à dispenser des cours sur les plus récentes modifications apportées à la réglementation et aux procédures, pour le bénéfice des employés de nos programmes essentiels.

Depuis quelques années, d'importants changements sont survenus. Pendant cette période, il convient de souligner que notre détermination à définir notre structure, notre mandat et nos priorités ainsi qu'à répondre aux besoins, aux demandes et aux exigences de la sécurité maritime n'a pas changé et continue d'être un élément prioritaire dans l'atteinte de nos objectifs.

Dans l'avenir, nous continuerons de tenir nos clients et nos partenaires de l'industrie bien informés grâce à notre rapport de situation annuel sur les objectifs de notre plan stratégique et à notre bulletin trimestriel *Sécurité maritime en rubrique*. De plus, en novembre dernier, Transports Canada a lancé avec fierté un nouveau site Web national qui offre des hyperliens avec les pages d'accueil de la Sécurité maritime et des bureaux

...suite à la page 3

Les avantages et contrôles liés à la délégation des inspections

Même si elle continue de gouverner le navire d'une main sûre, la Sécurité maritime a commencé à déléguer certaines inspections à des sociétés de classification au Canada.

Amorcé l'été dernier avec les inspections liées au Code international de la gestion de la sécurité (code ISM), le processus se poursuivra cette année avec d'autres types d'inspections. La Sécurité maritime conservera ses responsabilités en matière de réglementation et accroîtra son rôle d'assurance de la qualité.

«L'industrie nous a demandé de déléguer les inspections, et c'est ce que nous faisons», de dire M. Andrew Hart, directeur de l'Assurance de la qualité à la Sécurité maritime.

Cette mesure s'explique par le fait qu'elle supprimera dans une large mesure le double emploi. À l'heure actuelle, près de 70 % à 80 % de notre travail sur les navires classés est également fait par les sociétés de classification.

«Nous nous attendons à ce que ce changement permette aux propriétaires de navires de réaliser des économies directes et indirectes », de dire M. Hart.

Même si la délégation de cette tâche n'influera pas sur le nombre de postes d'inspecteurs à la Sécurité maritime, elle allégera la charge de travail des inspecteurs actuellement surchargés de travail. Les inspecteurs pourront maintenant consacrer leurs efforts à d'autres aspects de leur travail, tels que des programmes de sensibilisation générale destinés à favoriser une meilleure culture de la sécurité – ce qui fait partie du plan stratégique de Transports Canada qui préconise la responsabilité collective en matière de sécurité des transports.

«Pour ces raisons, la Sécurité maritime procède actuellement de façon graduelle à la délégation des inspections aux cinq grandes sociétés de classification actives au Canada », d'expliquer M. Hart.

Une entente pour la flotte des cargos hors mer devrait être conclue d'ici le 1er avril 2000. Pour le reste des navires, la date-cible a été fixée provisoirement à la fin de septembre 2000. La politique définitive, plus particulièrement en ce qui concerne la portée de la délégation des inspections de traversiers pour passagers, n'a pas encore été approuvée.

«Cette mesure permettra à tout propriétaire de confier l'inspection de son navire à une société de classification plutôt qu'à nous».

Contrôle qualitatif à la Sécurité maritime

Il est extrêmement important de se rappeler que la Direction générale de la sécurité maritime est toujours à la barre. Dans son rôle de supervision, elle sera en mesure d'assurer que la sécurité du système n'est pas compromise.

En bout de ligne, la Sécurité maritime demeure responsable de l'application du règlement et des normes tout en veillant à la bonne marche des inspections.

Au départ, l'une des étapes cruciales consiste à établir des ententes entre la Sécurité maritime et les sociétés de classification, ententes dont les annexes préciseront en détail les pouvoirs qui seront délégués.

De plus, la Sécurité maritime vérifiera le travail effectué, notamment au moyen de visites non annoncées à bord des navires, dans le cadre de son programme d'assurance de la qualité. La rétroaction directe de

...suite à la page 4

...suite de la page 2

régionaux. Notre présence accrue sur Internet est conforme aux directives du Conseil du Trésor sur la «présentation et l'exploitation uniformes».

En deux mots, nous respectons fidèlement les cinq priorités clés énoncées dans notre plan stratégique de la sécurité maritime et dans la mise à jour subséquente du plan pour 1999. Ce numéro de la *Sécurité maritime en rubrique* traitera des événements les plus intéressants qui se produisent actuellement au pays à cet égard.

N'hésitez pas à nous soumettre vos questions et à nous faire part de vos commentaires que nous pourrions publier dans les numéros à venir. Notre adresse électronique est la suivante : **marinesafety@tc.gc.ca**

La Sécurité maritime lance un nouveau programme national de formation

La Sécurité maritime entreprend un programme national de formation technique à l'intention de ses inspecteurs.

En février 1998, la Sécurité maritime a obtenu du Conseil du Trésor l'approbation de concevoir, d'élaborer et de mettre en œuvre un programme national de formation (PNF) qui assurera la mise en place de normes nationales de qualité du service qui favoriseront et amélioreront la sécurité des personnes et des biens sur les voies navigables ainsi que la protection de l'environnement maritime.

Le Comité directeur national sur la formation de la Direction générale de la sécurité maritime, en collaboration avec les gestionnaires supérieurs et les spécialistes de la formation, veillent à l'orientation du processus de façon à ce que les critères du cours soient établis en fonction des priorités de la Sécurité maritime. Ceci dit, initialement, c'est-à-dire au cours des prochaines années, la formation sera axée davantage sur les programmes essentiels et sur les secteurs à risques.

En outre, la Sécurité maritime réalisera un sondage national d'évaluation des besoins pour assurer que les cours répondent aux exigences du nouveau rôle des inspecteurs de la sécurité maritime.

Pour plus de renseignements sur le programme national de formation, prière de communiquer avec Debbie Jones-Whittey au (613) 998-9360 ou par courriel à **joneswd@tc.gc.ca**

Collaboratrice : Debbie Jones-Whittey, Conseillère intérimaire en formation – politiques, Ottawa

...suite de la page 3

ces vérifications indiquera à la Sécurité maritime si elle atteint ses buts et servira à améliorer notre rendement.

L'élaboration du processus global et des critères est actuellement en cours et sera entièrement documenté.

Les organismes qui effectueront des inspections ont déjà mis en place des systèmes de gestion de la qualité. Par conséquent, nous apprendrons les uns des autres, ce qui se traduira à long terme par une sécurité accrue.

Une question d'un autre ordre

Dans un autre ordre d'idées, un programme pilote d'auto-inspection des coques et des machines de propulsion des remorqueurs se déroule actuellement sur la côte ouest.

Ce programme expérimental touche un nombre limité de navires, signale M. Hart. Si le programme s'avère viable, le représentant d'une société disposera du pouvoir de signature confirmant que les inspections des coques et des machines de ses propres remorqueurs ont été effectuées à sa satisfaction.Les inspections du matériel de sécurité et de lutte contre la pollution ne sont pas visées par le programme.

Collaborateur : Andrew Hart, directeur, Assurance de la qualité, Ottawa

Mise à jour du programme provisoire de conformité des navires à passagers

Dans le numéro de septembre 1999 du bulletin *Sécurité maritime en rubrique*, les lecteurs ont pris connaissance du programme provisoire de conformité des navires à passagers, lequel avait été rendu nécessaire par la modification de la définition du terme «passager» dans la *Loi sur la marine marchande du Canada.*

Ce programme provisoire est en vigueur à l'échelle nationale du 9 juin 1999 au 31 décembre 2000. Les groupes chargés de l'application de la réglementation et de la conformité des petits bâtiments dans toutes les régions sont fort occupés à inspecter les petits navires à passagers aux termes de ce programme provisoire. En bas, les bureaux régionaux font état des activités au 31 décembre 1999.

La Région du Pacifique a tenu de nombreuses séances d'information. Les membres du groupe ont rencontré une clientèle diversifiée allant d'exploitants de navires à passagers nolisés jusqu'au Sports Fishing Institute de la Colombie-Britannique.

La Région de l'Atlantique prévoit être très active dans les prochains mois étant donné qu'Halifax se prépare à accueillir cet été les célébrations du retour des Grands voiliers 2000.

Dans toutes les régions, un grand nombre d'autres petits navires à passagers jaugeant entre 5 et 60 tonnes ont été inspectés et certifiés pour embarquer plus de 12 passagers.

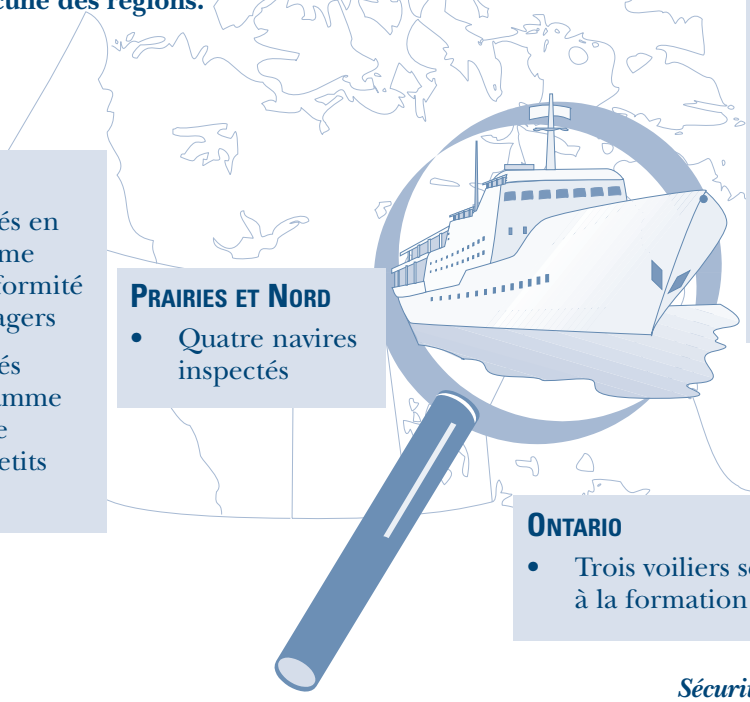
Le Naiad Explorer, qui appartient à Mackay Whale Watching Ltd., est un navire homologué pour le transport de passagers.

Vous pouvez obtenir de plus amples renseignements sur le site Web de Transports Canada à l'adresse **http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/french/intro_f.htm/** ou auprès de tout bureau de la Sécurité maritime.

Collaborateur : Kin Tue-Fee, Expert maritime principal – technique, Conception et construction, Ottawa

Activités régionales

Nombre de navires inspectés à la fin de 1999 dans chacune des régions.



Pacifique

- 25 navires inspectés en vertu du Programme provisoire de conformité des navires à passagers
- 65 navires inspectés en vertu du Programme d'inspection et de surveillance des petits bâtiments

Prairies et Nord

- Quatre navires inspectés

Atlantique

- 26 certificats d'inspection selon la Convention de sécurité (CIN 16) délivrés
- Un avis d'inspection délivré
- Huit ordonnances d'arrêt délivrées à des navires sans certificat de sécurité ni avis d'inspection

Québec

- Quatre navires inspectés

Ontario

- Trois voiliers servant à la formation

Systèmes de transport intelligents –

pour un transport plus intelligent, plus fluide, plus sûr et plus rapide

La Sécurité maritime participe au Sixième congrès mondial sur les STI

Le Sixième congrès mondial sur les systèmes de transport intelligents (STI) a eu lieu à Toronto du 8 au 12 novembre 1999 sous le thème «Les STI, pour un transport plus intelligent, plus fluide, plus sûr et plus rapide».

Cette tribune internationale prestigieuse a attiré plus de 4 000 spécialistes des transports de quelque 50 pays. Le congrès a mis en vedette les produits et les services à la fine pointe de la technologie, qui ont pour but de rendre les systèmes de transport plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques – souvent sans avoir à modifier les infrastructures existantes.

Outre le vaste éventail de technologies, le congrès a aussi présenté quelque 200 séances plénières, directoriales et techniques qui ont fourni une excellente occasion de discuter des STI et des problèmes que devra résoudre le secteur des transports dans le nouveau millénaire.

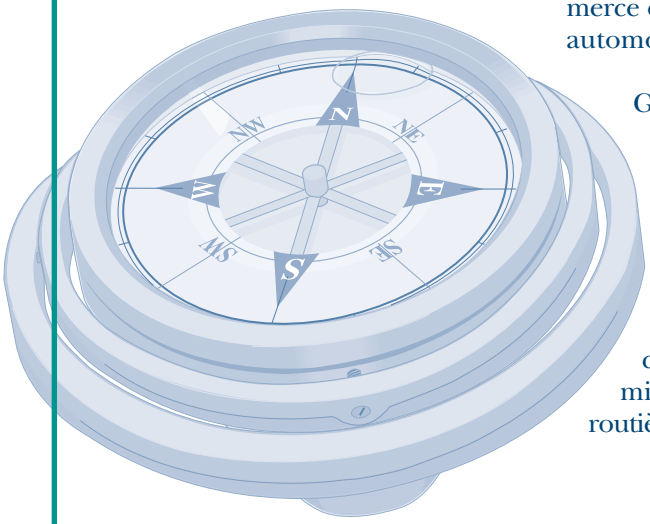
Le ministre des Transports, David Collenette, rend visite au stand STI de Transports Canada. Ce sixième congrès mondial a eu lieu à Toronto du 8 au 12 novembre 1999.

Les systèmes de transport intelligents comprennent l'informatique et les technologies des capteurs, les systèmes de commande et les communications. Ces technologies touchent diverses disciplines comme les transports, l'ingénierie, les télécommunications, l'informatique, les finances, le commerce électronique et la construction automobile.

Grâce aux applications des STI, il a été possible de mettre en œuvre la technique de péage électronique de la route 407, le système de contrôle de la Voie maritime du Saint-Laurent et le Centre informatique de gestion de la circulation de Toronto, le premier système de signalisation routière commandé par ordinateur.

Pendant la conférence, on a fait la démonstration de systèmes électroniques de visualisation des cartes marines (SEVCM) et de positionnement global différentiel (SPGD) – projet conjoint réalisé par la Direction générale de la sécurité maritime, le Service hydrographiques du Canada et les Services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne. La Sécurité maritime admet que l'utilisation du SEVCM combiné au système de positionnement global est une innovation importante qui améliorera la sécurité et l'efficience de la navigation.

STI Canada a accueilli ce congrès grâce au coparrainage de Transports Canada. L'activité a été organisée conjointement avec ITS America,



avec le soutien d'organisations de l'Europe (ERTICO) et de la région Asie-Pacifique (VERTIS) qui lui font pendant.

Le ministre des Transports, M. David Collenette, a prononcé le discours principal aux cérémonies d'ouverture et il a aussi pris la parole à un dîner. Dans son exposé principal, il a annoncé que des fonds de sept millions de dollars seraient affectés à la technologie des systèmes de transport intelligents au Canada.

«Le gouvernement du Canada est déterminé à mettre en œuvre au Canada une stratégie complète de STI. Promouvoir des partenariats durables avec les secteurs public, privé et universitaire représente une première étape importante vers la quête de moyens qui permettront au Canada de profiter de ces progrès importants dans la technologie des transports...», a-t-il déclaré.

Les fonds seront attribués à la Société de systèmes de transport intelligents du Canada, à l'Université de Toronto ainsi qu'aux provinces et territoires. Transports Canada finance des projets de recherche et développement de STI depuis plusieurs années à son Centre de développement des transports.

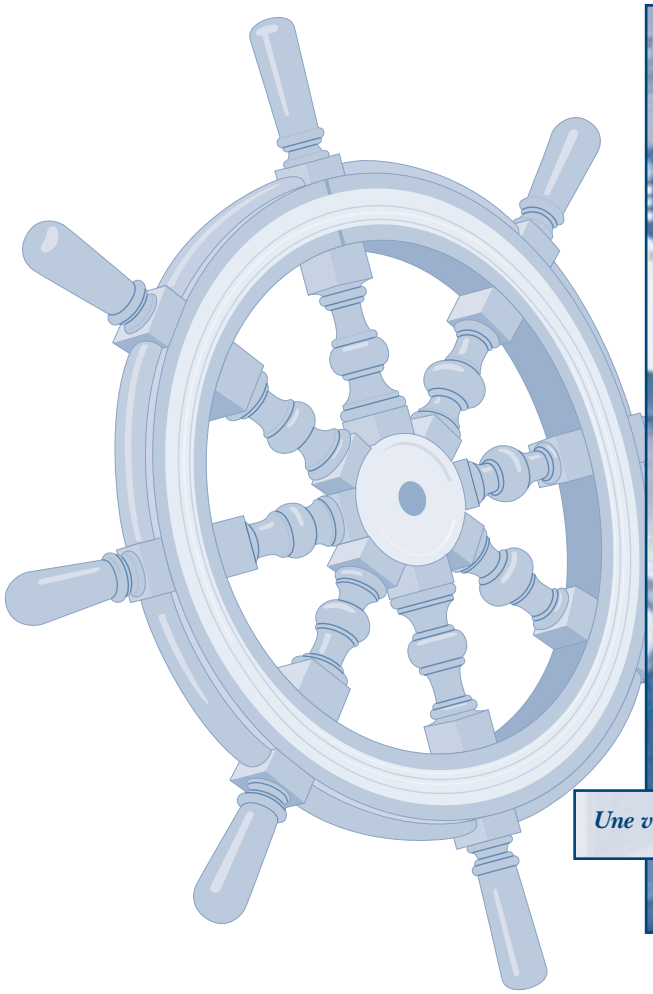
En plus de fournir de l'information pour le programme technique, Transports Canada a aussi coordonné les activités au pavillon du gouvernement du Canada. Le capitaine Antony Kasprzak a représenté la Direction générale de la sécurité maritime et a été l'une des 60 personnes qui ont représenté le gouvernement fédéral au pavillon.

Le pavillon fédéral a mis en vedette sept ministères, notamment :

- Transports Canada;
- Environnement Canada;
- Pêches et Océans Canada;
- Industrie Canada;
- Ressources naturelles Canada;
- Agence des douanes et du revenu du Canada; et
- Centre national de recherches du Canada.

Pour plus de renseignements sur STI, veuillez consulter les sites Web suivants : **http://www.tc.gc.ca/POL/fr/sti/menu_f.htm** et **http://www.itscanada.ca**

Collaborateur : Capitaine Antony Kasprzak, inspecteur principal, Normes – navires et exploitations, Ottawa



Une vue plus rapprochée du stand de TC.

Le Ministre dépose au parlement l'étude sur le pilotage

Le 22 novembre 1999, le ministre des Transports, David Collenette, a déposé l'Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens, un rapport de 21 recommandations découlant d'une étude exhaustive effectuée par l'Office des transports du Canada (OTC).

En déposant son rapport, le Ministre a indiqué qu'il représentait «...la première étape d'un processus destiné à mettre en place un système de pilotage efficace, viable et sécuritaire pour satisfaire aux besoins légitimes de ses utilisateurs et protéger la sécurité des navires et du milieu marin.»

À la suite de récentes modifications apportées à la *Loi sur le pilotage*, le ministre des Transports était tenu d'effectuer un examen plus approfondi de certains aspects spécifiques du système de pilotage, examen qui avait été différé dans la Politique maritime nationale de 1995. À l'issue de cet examen, il devait présenter un rapport. C'est ansi que le 11 août 1998, le ministre Collenette a demandé à l'OTC de procéder à l'examen.

Pour s'acquitter de sa tâche, l'OTC a reçu des soumissions écrites, convoqué deux réunions nationales et tenu des consultations régionales auprès des parties intéressées. Tous les intervenants de l'industrie maritime ont participé activement à un grand nombre de sessions.

L'objectif de cet examen prospectif du système de pilotage visait à formuler des recommandations afin de doter le Canada d'un système de pilotage efficace, viable et sécuritaire qui satisferait aux attentes et aux demandes actuelles et futures de tous les utilisateurs.

Les questions suivantes figuraient dans l'examen :

- les processus de délivrance des certificats de pilotage aux capitaines et officiers;
- les exigences en matière de formation et de délivrance des brevets aux pilotes;
- la désignation des zones de pilotage obligatoire; et
- les mesures prises par les administrations de pilotage en matière d'autosuffisance financière et de réduction des coûts.

Les mécanismes de résolution des différends relativement à la prestation de services de pilotage étaient susceptibles de figurer à la fin de cette liste. Toutefois, compte tenu des récentes modifications apportées à la *Loi sur le pilotage* et de l'inclusion de clauses appropriées dans les conventions collectives, on a jugé que cette question était résolue.

Le 1er septembre 1999, l'Office a présenté son rapport définitif et ses recommandations au Ministre.

Les résultats de l'examen de même que la réponse de Transports Canada aux recommandations, auxquelles le ministère a donné son accord de principe, ont été déposés dans un rapport exhaustif. Vous trouverez des précisions sur les recommandations et les réponses ministérielles en visitant le site Web de Transports Canada à l'adresse suivant :

http://www.tc.gc.ca/pilotage/french/Reptopar-Fr.htm

Collaborateur : Gerard McDonald, directeur des Normes du personnel maritime et du Pilotage, Ottawa

OVNI – «Objets de valeur en navigation internationale»

À l'été 1999, on a vu des objets étranges remorqués dans le passage du Nord-Ouest.

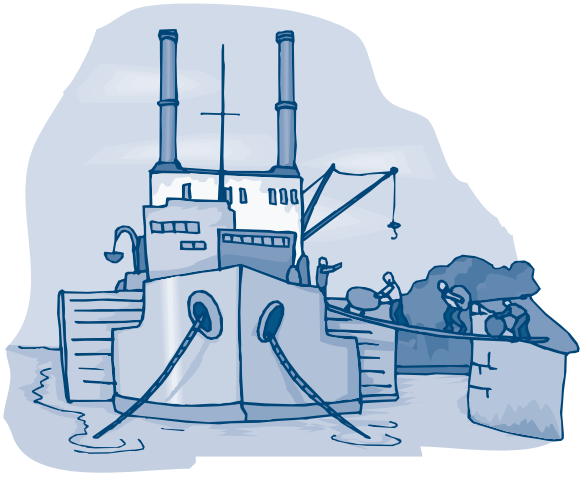
Un dock flottant, qui se trouvait auparavant à Petropavlovsk-Kamchatskiy, dans l'est de la Russie, a été vendu à des intérêts allemands après avoir été déclaré excédentaire.

Les nouveaux propriétaires désiraient amarrer le dock aux Bahamas afin d'offrir un service de réparation aux navires de croisière qui sillonnent les Caraïbes. En outre, une autre section, celle-là plus petite et construite en Chine continentale, devait être remorquée à la suite du premier dock.

Ces docks sont des constructions d'acier imposantes. Le plus gros fait presque 200 mètres de longueur, et la plate-forme des deux docks peut émerger à la hauteur d'un immeuble de cinq étages.

Les assureurs qui participaient au projet ont jugé qu'un remorquage en eau profonde ne convenait pas particulièrement à des charpentes si élevées, à cause des vents et des vagues qui les feraient dériver sur l'eau et compliqueraient leur remorquage.

On a alors décidé que le passage du Nord-Ouest serait le meilleur itinéraire pour les amener à destination. Le brise-glace russe *Admiral Makarov* devait se charger du gros dock, tandis que le remorqueur russe *Irbis*, renforcé pour la glace, était choisi pour le petit.



La Direction générale de la sécurité maritime pour la Région des Prairies et du Nord de Transports Canada a commencé à participer au processus dès l'été de 1999. À la fin de juillet, un de ses inspecteurs s'est rendu à Vladivostok et à Petropavlovsk-Kamchatskiy pour examiner le dock et les navires assignés au remorquage.

Pour éviter toute pollution maritime et aussi pour contrôler l'activité des navires dans ce secteur, le Canada applique des règlements rigoureux à la navigation dans le Nord. Une fois les navires inspectés, le convoi s'est mis en marche au début de septembre.

Les navires devaient arriver à Nassau à la fin d'octobre, en pleine saison des ouragans.

Contrairement à ce qu'on avait prévu au départ, la navigation en eaux canadiennes a été la partie la plus facile du voyage en raison de l'englacement moins abondant que d'habitude dans le passage du Nord-Ouest. La Garde côtière canadienne avait dépêché le brise-glace *NGCC Louis S. St-Laurent* pour escorter le convoi quelque temps dans le passage.

Le voyage s'est compliqué dans le golfe du Saint-Laurent lorsque le contre-courant d'un ouragan a brisé la remorque des deux docks. Le plus gros dock comptait 15 hommes à bord, qui avaient pour mission de contrôler le tirant d'eau par la manœuvre du ballast. On a vite récupéré ce dock. Toutefois, le petit s'est échoué sur la côte ouest de Terre-Neuve, à environ 50 kilomètres au sud de Corner Brook. Après quelque temps, on l'a remis à flot.

Le brise-glace Admiral Makarov

À la fin de novembre, les deux parties de la cale sèche sont arrivées à destination. Le projet, loin d'être une sinécure, s'est terminé avec succès, sans pollution ni blessures au personnel ayant participé à l'opération.

Un projet du même genre pourrait être réalisé l'été prochain dans l'Arctique. Le personnel de la Direction générale de la sécurité maritime élabore actuellement un ensemble de directives visant à décrire les «meilleures pratiques» en matière de remorquage maritime. La première version de ces directives devrait paraître à la fin de mars 2000.

Collaborateur : Peter Timonin, gestionnaire, Services de réglementation de l'Arctique, Région des Prairies et du Nord

La nouvelle réglementation sur le jaugeage fait une différence importante

Les modifications qui touchent actuellement la réglementation sur le jaugeage ont une longue histoire.

Cette histoire commence en 1969, au moment où l'Organisation maritime internationale (OMI), une composante des Nations Unies, établit une Convention internationale sur le jaugeage (CIJ-69) pour mesurer la jauge des navires effectuant des voyages internationaux.

«Auparavant, chaque pays mesurait lui-même la jauge de ses navires, et bien souvent utilisait la méthode la plus rentable sur le plan économique», a déclaré M. Alan Milne, gestionnaire des Services techniques de la Région de l'Atlantique.

Le système utilisé à compter de 1969 pour mesurer le volume intérieur libre d'un navire éliminait pour ainsi dire tout écart de jauge entre les pays. Il représentait aussi une base de mesure réelle de la jauge, surtout pour les navires de forme inhabituelle, comme les catamarans et les navires à conteneurs à découvert.

La CIJ de 1969 sur le jaugeage des navires a été ratifiée le 18 juillet 1982 et est entrée en vigueur 18 juillet 1994. «Le délai de 12 ans avait pour but de donner aux pays la possibilité de procéder à une nouvelle mesure de leurs navires et d'obtenir un certificat de jaugeage international», a précisé M. Milne.

La nouvelle formule de l'OMI permet de mesurer en mètres cubes le volume total de tous les espaces clos dans les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Les prescriptions de la CIJ (69) s'appliquent aux yachts mais non aux navires de guerre et aux bâtiments exploités exclusivement à l'intérieur de la zone visée par le traité des Grands lacs entre le Canada et les États-Unis.

«À compter de l'entrée en vigueur de la Convention, tout navire entrant dans un port étranger devait avoir été jaugé conformément aux dispositions de la Convention et détenir un certificat de jaugeage à cet effet», de poursuivre M. Milne.

Le Canada en tant que signataire de la CIJ (69) a abrogé toute la réglementation existante sur le jaugeage et a adopté une nouvelle réglementation qui est entrée en vigueur le 18 octobre 1994.

De plus, le Canada est allé plus loin en décidant d'appliquer la Convention aux navires canadiens qui avaient posé leur quille depuis la date de mise en œuvre de 1994. Par conséquent, dans le cas des navires canadiens, cette réglementation s'appliquait uniquement aux nouveaux bâtiments.

«C'était une bonne décision», d'ajouter M. Milne. Si un navire canadien avait la résistance et la stabilité nécessaires pour entreprendre un voyage international qui se révélait nécessaire, il aurait déjà été mesuré en fonction des critères internationaux de jaugeage.

Notre bureau de la Région de l'Atlantique a mesuré un assez grand nombre de navires pour les fins du commerce international. Jusqu'à maintenant, nous avons délivré plus de 60 certificats de jaugeage internationaux.

Dans le cas des bâtiments de moins de 24 mètres de longueur, le Canada a mis sur pied son propre système. Après des consultations avec l'industrie, il a conçu une méthode simplifiée de jaugeage qui recourt à un coefficient de remplissage.

Modifications les plus récentes

«En ce début de l'an 2000, une deuxième transition nous permettra de remédier à une partie des lacunes de la réglementation canadienne de 1994 sur le jaugeage», d'ajouter M. Milne.

Les pays qui ont devancé le Canada dans l'application des dispositions de la Convention de 1969 à leurs navires ont constaté certaines ambiguïtés et omissions dans les catégories spéciales des navires. Même si un sous-comité de l'OMI a rédigé des résolutions modifiant la Convention internationale de 1969 (CIJ-69), le règlement canadien de 1994 sur le jaugeage ne tient pas compte des décisions du sous-comité.

On s'attend à ce que le Canada ajoute à son règlement, d'ici la fin de février 2000, les recommandations du sous-comité ainsi que les révisions à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, par exemple, les principales modifications à la procédure d'immatriculation et au mécanisme de nomination des spécialistes du jaugeage.

M. Milne souligne que le nouveau règlement est plus concis , plus simple et plus facile à lire. De plus, les règlements sur le jaugeage et l'immatriculation, auparavant deux documents distincts, sont maintenant regroupés.

Le règlement décrit simplement les exigences qui s'appliquent aux navires d'une longueur supérieure ou inférieure à 24 mètres. Les navires de moins de 12 mètres font l'objet d'une méthode «à calculer soi-même», fondée sur un tableau matriciel permettant de déterminer la jauge brute au moyen de la longueur et de la largeur du navire.

«Ce changement est important», de préciser M. Milne. De plus, un changement majeur a été apporté au chapitre de la taille des navires qui sont tenus de s'immatriculer. Le nouveau règlement oblige les navires de plus de 15 tonneaux de jauge brute à s'immatriculer, ce qui fait en sorte que nombre de ces navires auront moins de 24 mètres de longueur. Les navires de 15 tonneaux de jauge brute ou moins auront le choix de s'immatriculer ou de demander un permis.

Une nouvelle publication de Transports Canada explique en termes simples l'application du règlement sur le jaugeage. Il s'agit du TP 13430F. Pour obtenir une copie du TP, vous pouvez nous appeler au (613) 991-3135 ou vous pouvez visiter le site Web des publications de Transports Canada à l'adresse suivante : **http://www.tc.gc.ca/marine/front_F.htm**

«Ces modifications auront également une incidence sur les qualifications et les responsabilités des spécialistes du jaugeage», indique M. Milne. Au début de janvier, une séance de formation a été donnée à l'Administration centrale au personnel de la Direction générale de la sécurité maritime qui dispense actuellement une formation aux spécialistes en jaugeage du secteur privé.

Qui peut bien vouloir connaître la jauge brute?

Qu'il suffise de dire que la mesure de la jauge brute a de profondes répercussions.

On l'utilise comme étalon pour appliquer le règlement, les méthodes d'inspection et l'immatriculation à Transport Canada ainsi que pour mettre en œuvre les exigences relatives à la prévention de la pollution et à la compétence des officiers.

Parmi les autres aspects touchés, notons l'attribution des lignes de charge (c.-à-d. le tirant d'eau maximal autorisé pour un navire), l'applicabilité des conventions internationales, comme la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention MARPOL 73/78 (prévention de la pollution par les hydrocarbures) et les installations radio à bord des navires.

Pour ce qui est des droits, la jauge brute sert à déterminer les droits de port, les frais de cale sèche, les frais de mouillage, de quai et de pilotage, et les droits d'amarrage, qui sont calculés d'après la longueur et la jauge du navire. La jauge a aussi des répercussions sur le péage des canaux internationaux de même que sur les droits de port, les tarifs de remorquage, les primes de protection et d'indemnisation et la limitation de responsabilité aux termes du droit canadien et international.

Collaborateur : Alan Milne, gestionnaire des Services techniques, Région de l'Atlantique

À la recherche d'inspecteurs en sécurité maritime

Transports Canada est à la recherche de personnes possédant l'expertise technique pour travailler à titre d'inspecteurs pour les organisations de la Sécurité maritime et de l'Aviation civile.

«À cause d'une pénurie de travailleurs hautement qualifiés en sécurité maritime, nous recruterons près de 30 inspecteurs pour divers endroits au pays», de déclarer Francine Léger, directrice des Services aux programmes à la Sécurité maritime.

Lancée en novembre dernier, la campagne nationale de recrutement visait à régler le problème de la pénurie d'inspecteurs et du vieillissement de l'effectif.

Les offres d'emploi ont été annoncées dans des magazines spécialisés, des grands quotidiens et des petits journaux communautaires ainsi que sur les sites Web de Transports Canada et de la Commission de la fonction publique. Les responsables de la campagne espèrent combler une centaine de postes dans le secteur maritime et le secteur de l'aviation et se constituer un répertoire de candidats pour les besoins à venir.

Les candidats intéressés à un poste d'inspecteur en sécurité maritime doivent satisfaire à une ou plusieurs des exigences suivantes :

- Marin détenant un brevet de capitaine au long cours ou un brevet d'officier mécanicien en chef de navires;
- Un brevet au terme d'un cours en conception de mécanique navale;

...suite à la page 13

Quoi de neuf au Conseil consultatif maritime canadien?

Lors d'une réunion tenue récemment, les intervenants ont pris le temps d'écouter et de se faire entendre

Plus de 380 hommes et femmes ont participé à la dernière réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) qui a eu lieu en novembre 1999 au Centre de conférences du gouvernement, à Ottawa.

Parmi les sujets abordés, soulignons un compte rendu à jour sur les modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2000), le projet de réforme de la réglementation et le réaménagement de l'administration centrale de la Garde côtière canadienne (GCC). De plus, les participants ont appris que la responsabilité du Secrétariat du CCMC serait transférée de la Garde côtière canadienne de Pêche et Océans Canada à la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada.

Ce transfert des responsabilités se fera à temps pour la réunion du CCMC en mai 2000. Le rôle du Conseil et le partenariat entre Transports Canada et le ministère des Pêches et Océans ne changeront pas. À l'heure actuelle, la Garde côtière canadienne (GCC) et la Sécurité maritime de Transports Canada dirigent l'organisme conjointement.

La séance plénière d'ouverture de novembre a été présidée par M. Bud Streeter, directeur général de la Sécurité maritime à Transports Canada, et par M. Paul Bellemare, directeur général de Planification et coordination des programmes à Pêches et Océans Canada. La séance plénière de clôture a été présidée conjointement par M. Bill Elliott, commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne, et M. Ron Jackson, sous-ministre adjoint de Sécurité et sûreté à Transports Canada.

Réunion du Conseil consultatif maritime canadien – novembre 1999. De gauche à droite : Paul Bellemare, Bill Elliott, Ron Jackson et Bud Streeter.

Depuis ses débuts dans les années 60, le CCMC offre à ses intervenants une tribune de consultation sur les questions de sécurité, de navigation et de pollution maritime. On compte parmi ses membres actuels des expéditeurs commerciaux, des pêcheurs, des plaisanciers, des représentants syndicaux ainsi que des représentants d'autres paliers de gouvernement et d'autres ministères fédéraux.

Grâce au CCMC, les membres ont la possibilité de s'adresser aux décideurs clés et de participer activement à l'élaboration de la réglementation. Les modifications apportées aux méthodes et à la structure en 1998 ont rendu le CCMC plus accessible et lui ont permis de mieux répondre aux préoccupations opérationnelles et stratégiques pressantes de ses membres.

Le CCMC se réunit deux fois l'an à l'échelle nationale et dans les régions pour discuter d'une foule de sujets allant notamment des grandes politiques gouvernementales aux considérations techniques associées aux nouveaux règlements, comme le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

Le site Web du CCMC est une excellente source d'information car on peut y trouver l'ordre du jour et les documents des séances à venir, le procès-verbal des réunions précédentes; de plus, le site offre la possibilité de s'inscrire en direct aux conférences à venir.

Beaucoup de gens ont utilisé le site du CCMC pour s'inscrire à l'avance à la réunion de novembre 1999. De fait, plus de 300 participants avaient choisi ce mode d'inscription qui réduit les coûts et économise du temps.

Visitez les sites du CCMC aux adresses suivantes : **http://www.tc.gc.ca/cmac/cmac.htm** et **http://www.ccg-gcc.ca/cmac-ccmc/main.htm**

Collaborateur : Ian Sherwood, Secrétariat du CCMC

...suite de la page 11

- Expérience de la sécurité maritime;
- Expérience de la gestion technique ou opérationnelle de navires ou de l'assurance de la qualité, y compris la conception et la construction; et
- Expérience à titre d'officier de bord sur des navires commerciaux.

«Des postes d'inspecteurs techniques en sécurité maritime existent à divers endroits et les candidats peuvent travailler dans leur région de résidence ou ailleurs, s'ils désirent changer de région», de dire Claire Peters, agente aux Ressources humaines.

Les candidats retenus pourront doter des postes dans l'une des régions suivantes: Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord, Pacifique et à l'administration centrale à Ottawa.

Il est aussi possible de présenter une demande d'emploi en direct sur le site Web de Transports Canada à l'adresse **http://www.tc.gc.ca/irc_cri/index_f.htm**/. Les personnes intéressées trouveront sur ce site des détails sur les types de postes disponibles, les qualités requises, les échelles salariales, l'emplacement des postes, des réponses aux questions fréquemment posées de même qu'une trousse du candidat.

Les personnes qui désirent présenter une demande d'emploi ou leur curriculum vitæ par la poste ou par télécopieur peuvent le faire à l'adresse suivante :

Transports Canada
Centre de recrutement externe
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa, ON KlA ON5
Téléc. : (613) 990-1880.

Transports Canada évaluera les candidats à la fin du printemps. Pour plus de renseignements ou pour obtenir une trousse du candidat, prière d'appeler au 1-800-305-2059 ou, dans la région d'Ottawa-Hull, au (613) 993-7284.

Minicroquis du travail à la Sécurité maritime

Les candidats seront intéressés d'apprendre que les inspecteurs de la Sécurité maritime accomplissent les tâches suivantes pour l'industrie maritime nationale ou étrangère :

- vérifications et inspections de navires;
- approbation de plans;
- accréditation du personnel à bord de navires;
- prévention de la pollution;
- immatriculation des navires;
- services de gardien de port; et
- surveillance des matières dangereuses.

De plus, pour appuyer ses propres services, la Sécurité maritime accomplit d'autres fonctions. Elle établit des règlements ainsi que des normes et des accords de conformité; elle applique la règlementation; elle fait la promotion de pratiques maritimes sécuritaires; elle fournit de l'information et des conseils aux hauts fonctionnaires du Ministère; elle fait des enquêtes sur les incidents en mer et supervise le pilotage maritime.

La clientèle de la Sécurité maritime comprend les propriétaires, exploitants et équipages de navires, les constructeurs de navires et les secteurs d'activité associées, les ministères recourant aux services d'inspection pour leurs navires et enfin les administrations de pilotage maritime.

Dans le cadre de son travail, la Sécurité maritime établit des partenariats avec :

- l'industrie et des associations professionnelles;
- des syndicats;
- des institutions de formation maritime;
- des sociétés de classification;
- d'autres administrations maritimes;
- les gouvernements fédéral et provinciaux;
- des groupes d'intérêts spéciaux;
- d'autres directions générales de Transports Canada; et enfin
- les utilisateurs des services précités.

Collaboratrice : Claire Peters, agente aux Ressources humaines, Ottawa

Bulletin Explications de la Santé et sécurité au travail – Navires (SSTN)

Dans le dernier numéro de la *Sécurité maritime en rubrique*, nous avions indiqué que le prochain article Explications de la SSTN nous présenterait un compte rendu des discussions entre la Direction générale de la sécurité maritime et les gouvernements territoriaux et provinciaux sur la sécurité des bateaux de pêche. Ce compte rendu portait sur les pourparlers qui avaient eu lieu avant la publication de ce numéro. Étant donné que les entretiens se poursuivent, nous présenterons un compte rendu à jour sur la composante Santé et sécurité au travail (navires) (SSTN) du Programme national de formation.

Pour qu'un inspecteur de la Sécurité maritime puisse être nommé au poste d'agent de santé et sécurité par le ministre du Travail, il doit satisfaire à la norme requise au chapitre des connaissances et des compétences qui lui permettront de s'acquitter efficacement des fonctions et responsabilités qui incombent aux agents de santé et sécurité. Pour répondre à cette norme, l'inspecteur doit suivre et réussir la formation sur la composante SSTN donnée dans le cadre du Programme national de formation.

L'élaboration du programme de formation sur la SSTN a débuté il y a tout juste un peu plus de trois ans lorsque des membres d'équipes de toutes les régions et de l'administration centrale se sont attaqués à cette tâche. La mise au point du programme a nécessité le concours de huit personnes à temps partiel des bureaux régionaux et de deux employés de l'administration centrale qui y ont travaillé pendant la majeure partie de l'année à plein temps. L'équipe a produit un programme de formation composé de neuf modules.

Le programme pilote de formation sur la SSTN, qui a été dispensé avec succès à Toronto du 15 au 26 novembre 1999, a révélé qu'il fallait apporter des corrections mineures au programme avant sa mise en œuvre officielle en février 2000.

La Sécurité maritime prévoit tenir plusieurs séances de formation sur la SSTN pendant l'année. Au départ, la formation s'adressera à tous les gestionnaires de la Sécurité maritime et aux inspecteurs maritimes qui sont chargés de dispenser le programme de SST. Par la suite, des séances de formation sur la SSTN, seront offertes selon le cas, aux nouveaux employés chargés d'offrir le programme et aux autres employés intéressés de la Sécurité maritime (sous réserve des places disponibles).

En signe de courtoisie pour l'industrie, la Sécurité maritime tiendra une séance d'information d'une journée sur l'administration et l'application du programme SSTN. Cette séance donnera un aperçu des droits et obligations des employeurs et employés assujettis à la Partie II du Code canadien du travail (Code) ainsi qu'un aperçu des fonctions des agents de santé et sécurité relativement à l'administration et à la conformité, notamment les limites des pouvoirs discrétionnaires.

Pour les intervenants, cette séance d'information sera une excellente occasion d'apprendre de première main ce à quoi ils doivent s'attendre des agents de santé et sécurité qui exercent leurs pouvoirs aux termes du Code. Les dates et endroits de ce séminaire d'une journée seront établis en fonction de l'intérêt manifesté. Toute personne intéressée peut s'inscrire sur notre page Web de la SSTN à l'adresse suivante : **http//info.tc.gc.ca/mosh/english/Mosh_e.htm**

Le prochain article du *Bulletin Explications de la SSTN* relatera les entretiens entre la Sécurité maritime et les gouvernements territoriaux et provinciaux sur la répartition des pouvoirs concernant la sécurité des bateaux de pêche.

Collaborateur : Bob Gowie, Conseiller technique – Agent SSTN et agent de sécurité régional, Ottawa

Sécurité maritime en rubrique

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

Dites-nous ce que vous pensez de ce bulletin d'information

Commentaires, demandes d'information, idées? Veuillez les adresser à :

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

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

Courrier électronique : **marinesafety@tc.gc.ca**
Internet : **http://www.tc.gc.ca/SecuritéMaritime/Direction-generale/index.htm**