Transports Canada Transport Canada

TP 12988

Sécurité maritime en rubrique

NUMÉRO 6 ✻ PRINTEMPS 2000

Table des matières

Les défis du travail naval attirent une inspectrice 3

Historique du jaugeage 4

Le projet de Planification globale de renouvellement des effectifs 5

Réunion des examinateurs de Sécurité maritime : un ordre du jour chargé 6

Quoi de neuf 7

Mises à jour législatives 8

Formulaires électroniques maintenant disponibles 9

Activités régionales 10

Un architecte naval heureux de son travail sur le terrain 12

Prix de la sécurité maritime

Le ministre des Transports, David Collenette, a remis à Michael Eaton de Dartmouth, (N.-É.), le Prix de la sécurité maritime de Transports Canada pour sa contribution exceptionnelle à la sécurité maritime au Canada. M. Eaton a reçu le prix le 4 mai 2000, au cours de la réunion annuelle du Conseil consultatif maritime canadien.

« Les efforts déployés par M. Eaton pour améliorer la sécurité maritime, notamment dans le domaine de la navigation, ont été très bénéfiques à l'industrie maritime du Canada », a déclaré M. Collenette. « Je félicite M. Eaton pour ses réalisations, et c'est avec grand plaisir que je lui remets ce prix. »

M. Eaton, qui a débuté sa carrière au Service hydrographique du Canada (SHC) en 1982, a contribué à l'élaboration et à la promotion du Système électronique de visualisation des cartes marines (SEVCM) et de cartes électroniques. En 1988, M.Eaton a quitté le SHC et il a ensuite travaillé pendant dix ans, à titre de consultant pour le gouvernement du Canada, au développement des spécifications de l'affichage du SEVCM.

Il a notamment conçu un projet expérimental de carte électronique afin d'élaborer les spécifications de la base de données des cartes électroniques et d'étudier l'incidence des cartes électroniques sur la sécurité de la navigation. Les résultats de ce projet ont servi de base à l'établissement de normes internationales.

Le Prix de la sécurité maritime de Transports Canada a été créé pour promouvoir la sécurité maritime au Canada et rendre hommage à des personnes, des groupes, des entreprises, des organismes et des ministères qui ont contribué, de manière exceptionnelle, à la réalisation de cet objectif. Soulignons que le capitaine W.S.G. Morrison a été le premier récipiendaire du prix en 1997.

Le Conseil consultatif maritime canadien est un organisme de consultation représentant des parties ayant un intérêt reconnu en matière de transport maritime, de navigation et de pollution du milieu marin. Le Conseil est présidé par des gestionnaires supérieurs de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne et il a pour but de conseiller les deux ministères sur des questions associées à leurs mandats respectifs.

Collaborateur : Peter Gregg, Cabinet du ministre des Transports, Ottawa

Image : (de gauche à droite) M. Eaton et l'honorable David Collenette

Canada

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 project spéciaux en cours ou d'événements connexes.

Enquêtes

Veuillez addresser 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, 11e Étage
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0N8

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

Courriel :
SecuriteMaritime@tc.gc.ca

Site web :
http://www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime

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.

Commentaires du directeur général

Maintenir le cap sur l'avenir

Bud Streeter

La Direction générale de la sécurité maritime est entrée dans le nouveau millénaire sans dévier de sa route. Au cours des derniers mois, nous avons continué à progresser lentement mais sûrement vers la réalisation des objectifs de notre plan stratégique. La nouvelle Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada est prête et nous avons hâte de la présenter au Parlement. La réforme de la réglementation a été accélérée afin de livrer bientôt le cadre moderne que nous avons promis.

Mes déplacements dans les régions m'ont permis de constater à quel point il est important de trouver des façons de mieux communiquer avec notre personnel, nos partenaires et le grand public. Voilà les défis que nous aurons à relever au cours des prochains mois : trouver de meilleurs moyens pour solliciter la participation des parties intéressées à l'intérieur et à l'extérieur du ministère, annoncer les projets en cours et nous assurer que les usagers publics des transports maritimes sont au courant de ces initiatives.

À l'avenir nous mettrons davantage l'accent sur la protection de l'environnement et le développement durable. La Direction générale de la sécurité maritime est en train d'étudier diverses façons de satisfaire à ces priorités croissantes et nous vous fournirons davantage d'informations sur ces sujets dans les prochains numéros.

Le présent numéro de notre bulletin *La sécurité maritime en rubrique* est le sixième, et comme les précédents, il présente ce qu'il y a de neuf à la Direction générale de la sécurité maritime, et met en relief un certain nombre de questions que nous sommes en train d'examiner. Vos questions et commentaires sont les bienvenus, et nous vous encourageons à nous les faire parvenir par courrier électronique (**securitemaritime@tc.gc.ca**).

Bud Streeter
Directeur général
Sécurité maritime

Au cours d'une récente visite en Nouvelle-Écosse, Bud Streeter a visité les installations de Superport Marine Services Limited à Port Hawkesbury. Devant une embarcation de plaisance à coque en acier de 15 mètres (50') sont (de gauche à droite) : ***1. Hans Kastner****, Expert maritime principal (Machinerie), Bureau de Port Hawkesbury;* ***2. Bud Streeter****, Directeur général, Sécurité maritime;* ***3. Paul Chapman****, Gestionnaire, Sydney, Nouvelle-Écosse, CTC (Machinerie);* ***4. Leslie McIntyre****, Président, Superport Marine Services Limited.*

Les défis du travail naval attirent une inspectrice

Voici le premier d'une série d'articles occasionnels sur des employés de la Sécurité maritime qui poursuivent une carrière non traditionnelle.

Leah Quiring observe alors que l'on effectue des tests sur un tableau de distribution principal (haut) et inspecte un système d'injection de combustible (bas).

Une passion de longue date pour le travail maritime a amené Leah Quiring à être l'une des rares femmes à occuper un poste d'inspectrice de marine à Transports Canada.

Avant d'entrer au collège, Leah était membre des Cadets de la Marine. Elle a aussi entendu un parent membre de la profession formuler des commentaires positifs sur le travail à bord des navires. Quand vint le moment des études collégiales, elle choisit le Georgian College et son programme de technologie en mécanique navale.

Leah était la seule femme inscrite au programme, bien que deux autres se soient jointes à elle plus tard. À la fin de ses études, elle a passée l'examen pour obtenir le certificat de mécanicienne de quatrième classe de navire à moteur, et elle a entrepris sa carrière avec la flotte des Grands Lacs.

Son choix de carrière la comblait et elle a grimpée les échelons, acquérant de l'expérience et se perfectionnant. C'est après avoir reçu le certificat de mécanicienne de première classe de navire à moteur qu'elle s'est intéressée à devenir inspectrice de marine.

Ce poste l'intéressait car il offrait de nombreuses possibilités de perfectionnement et parce que Transports Canada est un employeur de premier ordre. « Ce cheminement de carrière m'offre la possibilité d'améliorer considérablement ma qualité de vie et mes compétences personnelles », explique-t-elle.

Un inspecteur de la marine couvre beaucoup de terrain, selon Leah Quiring. Elle est actuellement agréée comme inspectrice de navire à vapeur, inspectrice de l'outillage de chargement, examinatrice des gens de mer, agente de sécurité, inspectrice de conteneurs, inspectrice de matières dangereuses, jaugeuse et commissaire-adjointe des inscriptions maritimes. Elle sera bientôt nommée agente de prévention de la pollution.

Leah Quiring prévoit consacrer les quelques prochaines années à maîtriser ses fonctions d'inspectrice de la marine et elle espère poursuivre une longue carrière à Transports Canada.

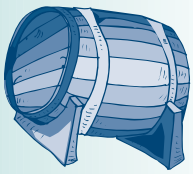
Merci à Leah Quiring pour sa collaboration.

Historique du jaugeage

Dans la nouvelle réglementation canadienne, la jauge est désignée par un simple chiffre, sans préciser l'unité de mesure. Ci-dessous, Jerzy Trzesicki retrace l'historique de la jauge des navires.

Dès le début du XIIIe siècle, la Grande-Bretagne importait du vin français (la marchandise la plus couramment transportée à l'époque) par bateau. Au XVe siècle, la loi britannique exigeait que le vin soit transporté dans des tonneaux d'une certaine taille, et le système de taxation était fondé sur cette mesure.

L'inconvénient de ce système de taxation, c'est qu'il était pratiquement impossible de mesurer la jauge, ou le tonnage d'un bateau qui transportait autre chose que du vin.



La jauge d'un navire est exprimée en tonneaux (de vin à l'origine). Normalisé par la loi britannique en 1423, un tonneau contenait environ 252 gallons de vin et pesait environ 2 240 lb, soit l'équivalent de la tonne anglaise d'aujourd'hui.

Réglementation internationale (1969) et nouvelle réglementation canadienne (2000) sur le jaugeage

Navires de 24 m de long ou plus

La jauge brute est une valeur numérique qui est une fonction logarithmique de tous les espaces fermés à l'intérieur d'un navire. Afin de garantir une représentation uniforme et juste, les espaces sont mesurés jusqu'aux lignes de tracé. En d'autres termes, la jauge est un chiffre et n'a pas de valeur unitaire. Il convient donc de désigner la jauge d'un navire sans utiliser d'unité de mesure (p. ex. un navire ayant une jauge brute de 15).

Petits navires de moins de 24 m de long

La jauge des navires de cette taille est déterminée par la méthode du coefficient de remplissage. La jauge est calculée en fonction du volume exprimé en mètres cubes. La tonne n'est pas utilisée comme unité, alors qu'il serait possible de le faire puisqu'il n'y a pas d'élément logarithmique dans la formule. (Mais l'utilisation de la nouvelle « tonne » créerait de la confusion, car elle équivaudrait aujourd'hui à un mètre cube, et non pas à la mesure de 100 pieds cube retenue pour le tonneau, ou tonne anglaise). Il est donc suggéré de désigner la jauge au moyen d'un simple chiffre.

Ancienne réglementation canadienne sur le jaugeage et diverses règles nationales existantes (p. ex. celles des É.-U. ou du Canal de Panama)

La jauge brute désigne le volume des espaces internes d'un navire, calculé jusqu'aux lignes structurelles au lieu des lignes de tracé. Elle est exprimée en tonneaux et un tonneau équivaut à 100 pieds cube. Dans ce système, la jauge est désignée au moyen de son unité, le tonneau ou tonne anglaise. Mais souvenez-vous qu'un tonneau représente un volume et non pas un poids (p. ex. un navire ayant une jauge brute de 15 tonneaux).

À partir de la fin du XVIIe siècle, la Grande-Bretagne a commencé à calculer les droits à payer en fonction du port en lourd ou de la capacité de chargement approximative du navire, pour résoudre ce problème. Le port en lourd comprenait la cargaison, l'eau douce et l'équipage que le navire pouvait transporter une fois chargé.

Le port en lourd était évalué à partir de la formule utilisée dans l'ancien mode de jaugeage en 1720. Cette méthode supposait que le port en lourd d'un bateau correspondait à 60 pour cent de son poids et que tous les navires avaient une forme typique sous l'eau – le tirant d'eau équivalant à 50 pour cent de la largeur du bateau.

On a alors commencé à construire des navires plus étroits, plus longs et beaucoup plus profonds, de manière à ce que la formule soit plus avantageuse pour les propriétaires. Ces nouveaux navires se sont avérés difficiles à manier, instables et, en fin de compte, dangereux. Qui plus est, la jauge attribuée était inférieure et ne correspondait plus au port en lourd réel.

...suite à la page suivante

Le projet de Planification globale de renouvellement des effectifs

Afin d'accroître la représentativité et d'améliorer la répartition des groupes désignés, le comité sur l'équité en matière d'emploi de la Sécurité maritime a proposé un projet d'accompagnement innovateur qui a été accepté dans le cadre du Fonds du partenariat – d'équité en emploi du Secrétariat du Conseil du Trésor. Le projet de Planification globale de renouvellement des effectifs (PGRE) de la Région du Québec a donc été mis en œuvre en septembre 1999.

Ce projet d'apprentissage consiste à recruter des femmes ayant le meilleur potentiel pour l'obtention des brevets requis pour occuper un poste d'*expert maritime* TI - 07. Il vise également à aider ces candidates à acquérir l'expérience requise pour exercer les fonctions d'expert maritime.

Le projet, unique au sein de Transports Canada, a été cité en exemple par la Commission de la fonction publique à travers le pays.

Depuis la mise en œuvre du projet de PGRE, quatre femmes ont été embauchées pour une période de probation de 12 à 18 mois. Voici un résumé des progrès réalisés par les candidates :

Temps de mer

Deux candidates avaient besoin de temps de mer, soit environ 6 mois. Au 31 mars 2000, les candidates avaient accumulé 2 mois de temps de mer : l'une chez un partenaire privé, Groupe Desgagnés, l'autre au sein de la flotte de la Garde Côtière. Les candidates devraient terminer leur temps de mer d'ici octobre 2000.

Examens

Trois candidates sur quatre doivent compléter les examens requis pour l'obtention de leur brevet supérieur, deux en mécanique et un nautique. Les examens ont débuté en décembre 1999; les candidates devraient avoir terminé l'ensemble des examens d'ici décembre 2000.

Entraînement terrain

Des trois candidates n'ayant pas leur brevet supérieur, deux ont reçu 2 mois d'entraînement terrain suivi d'un séminaire d'orientation de deux semaines pour les nouveaux inspecteurs. La troisième candidate, qui n'a joint le groupe que le 15 novembre 1999, n'a reçu que la formation théorique de deux semaines. La candidate qui détient son brevet de capitaine au long cours est en entraînement continu depuis le mois de septembre 1999. Elle a également suivi la formation théorique de deux semaines. Elle devrait terminer son entraînement au plus tard le 15 septembre 2000. Les trois autres candidates termineront leur entraînement terrain au printemps 2001.

...suite à la page 8

...suite de la page précédente

Reconnaissant la nécessité d'éliminer les effets néfastes de l'ancien mode de jaugeage, le Parlement britannique décida, en 1854, d'utiliser le système Moorsom pour mesurer la jauge des navires. Ce système consistait à évaluer le volume d'un navire en pieds cubes. Il était plus pratique, puisque le volume de tous les espaces utilisables pour transporter des marchandises ou des passagers représentait une mesure bien plus exacte de la capacité lucrative d'un navire et un critère plus juste pour le calcul des droits à payer.

Pour faire preuve d'équité au moment de la conversion au nouveau système, le volume total de la flotte marchande britannique a été divisé par la jauge totale de la flotte sous l'ancien système. Le coefficient ainsi obtenu était d'environ 98. Depuis, qu'il s'agisse de jauge brute ou nette, on considère qu'un tonneau équivaut à 100 pieds cube.

Dans la nouvelle réglementation canadienne entrée en vigueur le 25 février 2000, le tonnage, ou la jauge, est indiqué par un simple chiffre, sans préciser d'unité de mesure (sa valeur par unité de volume étant supérieure dans le cas d'un bateau de grand volume que dans celui d'un bateau de petit volume).

Collaborateur : Jerzy Trzesicki, inspecteur de la Sécurité maritime, Coques, Vancouver

Référence : *Ship Design and Construction,* par Robert Taggart, SNAME (1980)

The Tonnage Measurement of Ships – Towards a Universal System, par Michael Corkhill, Fairplay Publications (1977)

Réunion des examinateurs de Sécurité maritime : un ordre du jour chargé

Les examinateurs de la sécurité maritime (mécanique et nautique) se sont réunis à Ottawa du 4 au 6 avril.

L'ordre du jour comprenait une mise à jour sur le contrat d'impression des certificats de conformité aux Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) (format STCW 95). Il a aussi été question de la préparation de la demande d'inclusion du Canada à la « liste blanche » de l'Organisation maritime internationale. Cette liste énumère les pays dont les règles de certification sont conformes aux normes STCW 95. Un comité international d'experts examine actuellement la demande, qui revêt une importance cruciale pour les gens de mer canadiens.

Les participants à la réunion ont examiné un document de travail sur les changements proposés au *Règlement sur l'armement en équipage des navires* et le *Règlement sur la délivrance des brevets et permis*. Ils ont notamment discuté des questions suivantes :

- veiller à ce que tous les membres d'équipage des navires commerciaux, peu importe le jaugeage de ces derniers, reçoivent une formation de base sur la sécurité;
- exigence concernant la présence d'un capitaine breveté à bord de tous les navires commerciaux, peu importe leur jaugeage; et
- nouvelles dispositions concernant la certification des engins à grande vitesse et des aéroglisseurs.

Des exposés ont été faits sur le programme national de formation des examinateurs, un projet de collaboration entre les services de Normes sur le personnel et ceux du Pilotage et du Programme, qui devrait améliorer le système d'examen des gens de mer.

Enfin, on a annoncé que les instructions aux examinateurs ont été révisées, mises à jour et émises sous le signe de l'assurance de la qualité. Les participants se sont dits satisfaits de la réunion. Des examinateurs ont déclaré qu'ils aimaient le caractère franc des discussions et qu'ils appréciaient l'occasion qui leur était offerte de contribuer à l'élaboration des directives.

Faits saillants des séances

- Les examinateurs du volet nautique ont reçu le syllabus révisé du cours de navigation électronique simulée, ainsi que le syllabus révisé et les détails des nouvelles modalités de délivrance du Certificat restreint d'opérateur radio – commercial maritime (CRO-CM). Dans les deux cas, des groupes de travail qui comprenaient des représentants de l'industrie du transport ont révisé les syllabus.
- Les modifications proposées au *Règlement sur la délivrance des brevets et permis* et au *Règlement sur l'armement en équipage des navires* ont fait l'objet d'une discussion de fond. Il a notamment été question du calcul du service en mer aux fins de la délivrance des brevets de navigation, de l'application des dispositions des STCW sur les heures de repos et de la délivrance des brevets aux termes de l'ancien *Règlement sur les examens de capitaine et de lieutenant*. Le fardeau administratif découlant de la délivrance, pour les navires commerciaux, peu importe leur jaugeage, de brevets de capitaine avec restrictions a également fait l'objet de discussions; les examinateurs ont été invités à faire des suggestions afin de faciliter la mise en application de cette directive.
- Les examinateurs du volet mécanique ont discuté de la formation en mécanique et de son évolution pour qu'elle réponde aux nouvelles exigences des STCW, notamment celles qui concernent la formation obligatoire en salle des machines et les ateliers de leadership. Ils ont étudié une définition du service en mer aux fins du maintien des compétences. Le personnel de Rimouski a présenté un survol de la formation en simulateur de salle de machines, qui a été suivi d'une discussion générale sur la formation en simulateur. Les participants ont convenu du retrait des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien, tout en conservant ces titres aux détenteurs actuels des brevets.
- Parmi les nombreuses autres questions soulevées, mentionnons la demande pour que la planification des nouveaux brevets de compétence commence très bientôt, afin que les normes STCW 95 entrent en vigueur en février 2002.

Collaborateur : John Clarkson, directeur par intérim, Normes relatives au personnel et Pilotage, Ottawa

Quoi de neuf

Descente en eau vive

La Direction générale de la sécurité maritime revoit présentement la Norme concernant les radeaux fluviaux commerciaux (TP 8643), afin de l'uniformiser et d'en étendre l'application à toutes les eaux canadiennes. Des consultations ont eu lieu récemment avec les exploitants de services de descente en eau vive à Calgary en Alberta et à Dorval au Québec. La Direction générale de la sécurité maritime a également créé un site web (**www.tc.gc.ca/securitemaritime**) pour permettre à plus de 100 exploitants de tout le Canada de participer à la révision de la norme.

Photographies : gracieuseté de Wild Blue Yonder Adventure Tours.

Guide d'immatriculation des navires

Vous avez l'intention d'acheter un navire ou une embarcation? Peut-être vous a-t-on dit que vous deviez *immatriculer* votre navire, ou encore que vous deviez obtenir un *permis* pour votre embarcation. (La différence entre le navire et l'embarcation tient essentiellement à la taille, quoique le terme bateau soit souvent utilisé indifféremment). Pour vous aider à vous y retrouver, la Direction générale de la sécurité maritime a publié *Comment immatriculer un navire ou bateau au Canada* (TP13414). Pour en savoir plus, vous pouvez consulter le site web de la Direction générale de la sécurité maritime (**www.tc.gc.ca/securitemaritime**), ou communiquer avec Jeannine Godin, à (**GODINJ@tc.gc.ca**).

Un tribunal du transport multimodal

Au cours des dernières années, Transports Canada a entrepris une démarche visant à réduire son rôle dans l'élaboration des politiques et dans la surveillance de la réglementation. Durant le processus de révision des mécanismes de vérification de la conformité, qui avait pour but de promouvoir la sécurité dans les transports, la notion d'un tribunal du transport multimodal s'est imposée. Et le gouvernement a fini par créer le Tribunal d'appel des transports du Canada. Le projet a d'abord consisté à étudier le champ d'application éventuel d'un tribunal canadien des transports, et récemment le Cabinet a approuvé le maintien du Tribunal de l'aviation civile, qui deviendra le Tribunal d'appel des transports du Canada. Transports Canada continuera à intégrer le tribunal aux lois et règlements, à élargir son envergure pour englober le transport maritime, ferroviaire et routier, de manière à fournir un moyen juste et efficace pour réexaminer les décisions administratives. Pour plus d'information, vous pouvez consulter notre site web (**www.tc.gc.ca/tcss/tatc/main_f.htm**).

Le système de contrôle des navires par l'État du port

La Direction générale de la sécurité maritime procède actuellement au remaniement du système de contrôle des navires, pour lui donner un nouvel aspect, des capacités supplémentaires et un nouveau nom. Le nouveau système portera le nom de Système canadien de contrôle des navires par l'État du port. Les travaux devraient être terminés à la fin du mois de juin 2000. Durant l'été, le nouveau système fonctionnera parallèlement au système existant, afin de permettre une transition en douceur au nouvel environnement.

Le système a été conçu sous forme d'application client serveur sécurisée accessible dans tout le pays par le biais d'Internet. Ce sera un système plus efficace et plus convivial, doté d'un plus grand nombre de champs de données et d'une capacité de récupération des antécédents de chaque bateau.

La Direction générale de la sécurité maritime estime que ce nouveau système représente un grand progrès car il mettra à la disposition de nos inspecteurs des outils perfectionnés qui faciliteront leur travail et nous permettront de mieux desservir encore nos clients.

Un inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port salue de la main par la cloison corrodée d'un navire défectueux.

Mises à jour législatives

Comme nous l'avons indiqué dans des numéros précédents de *Sécurité maritime en rubrique*, la réforme de la *Loi sur la marine marchande du Canada* se fait en deux volets. Le premier volet a produit le projet de loi C-15, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, et qui est intégralement entré en vigueur le 25 février 2000. Le Ministère est fier du travail accompli à ce jour et estime que le deuxième volet, prochain projet de loi C-35, produira une loi plus moderne et aussi important que celle du premier volet.

Puisqu'ils se sont engagés à consulter les intervenants, Transports Canada et le ministère des Pêches et Océans ont distribué à ces derniers des exemplaires du projet de loi (Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada). Merci à tous ceux qui ont pris le temps d'examiner le projet de loi et de nous faire part de leurs commentaires et suggestions. Leur contribution a été très utile pour mettre la dernière main au projet de loi.

Puisque le projet de loi, C-35, a été soumis à la Chambre des communes le 8 juin 2000, Transports Canada et le ministère des Pêches et Océans enverront à ceux qui ont participé à l'examen du projet de loi un résumé des commentaires et suggestions reçus et la réponse des deux ministères à cette rétroaction.

Compte tenu du fait que la Loi de 2000 sur la marine marchande du Canada vise principalement à établir les pouvoirs et qu'une grande partie des détails seront abordés dans les règlements d'application, Sécurité maritime élabore un plan de réforme de la réglementation qui exposera un échéancier pour chacune des priorités.

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

...suite de la page 5

Nous sommes donc très satisfaits des résultats obtenus jusqu'à maintenant. Nous avons réalisé d'importants progrès compte tenu que le programme n'existait même pas à la même date l'an dernier. Un grand merci à tous les membres du comité sur l'équité en matière d'emploi de la Sécurité maritime, aux gestionnaires responsables, aux inspecteurs-accompagnateurs et à tous les employés qui ont pris part au projet...

Collaborateur : Denis Galarneau, directeur régional, Sécurité maritime, Québec

Formulaires électroniques maintenant disponibles

De nombreux formulaires utilisés par les employés de la Sécurité maritime sont maintenant offerts en format électronique.

La Sécurité maritime convertit actuellement en format électronique les certificats d'inspection des navires ainsi que d'autres formulaires liés au domaine maritime. Dans le cadre de cette conversion, les formulaires sont normalisés, mis à jour et centralisés sur le Web. Cette mesure harmonisera nos efforts à l'échelle nationale, ce qui permettra à la Sécurité maritime d'offrir un service amélioré et plus efficace afin de satisfaire aux besoins changeants des clients.

Les formulaires qui ont été convertis sont disponibles dans le Catalogue des formulaires de Transports Canada. Actuellement, ce catalogue n'est offert qu'aux employés de Transports Canada par voie du réseau interne du ministère, mais compte créer bientôt une version Internet de ce répertoire afin d'offrir l'accès aux formulaires à nos partenaires et au public. Nous vous tiendrons au courant de la disponibilité de ce nouveau service.

Récemment, de nombreux certificats d'inspection des navires ont été mis à jour pour refléter la mise en œuvre mondiale et uniforme du Système harmonisé de visites et de délivrance des certificats. Ce système, qui est entré en vigueur le 3 février 2000, a été adopté par la 21e assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI), par la Résolution A.883(21).

Voici une liste de certains des certificats en question :

- Certificat de sécurité pour navires à passagers (SIC 01), y compris un relevé du matériel (Formulaire P);
- Certificat de sécurité de construction pour navire de charge (SIC 3);
- Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire à charge (SIC 4), y compris un relevé du matériel (Formulaire E).

On peut obtenir plus d'information sur la Résolution A.883(21) dans le numéro 1:2000 de la publication *Nouvelles de l'OMI*.

Les formulaires de jaugeage ont aussi fait l'objet d'une mise à jour en février pour les rendre conformes aux dispositions du *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires*.

Veuillez communiquer avec Anna Dinardo par courriel à DINARDA@tc.gc.ca, ou par téléphone au 990-6653, si vous désirez de plus amples renseignements sur la conversion électronique des certificats d'inspection des navires et d'autres formulaires liés au domaine maritime.

Nous sommes reconnaissants du travail réalisé par les membres du Groupe de travail sur l'harmonisation des certificats qui nous font part de leurs conseils et commentaires dans le cadre de ce projet :

Atlantique : Alan Milne et Sharon Fahie

Québec : Charles-Henri Dumont, Francine Pelchat et Normande Tremblay

Ontario : James Salt et Josephine Disiewicz

Pacifique : Charles Hansen

Administration Centrale : Andrew Hart, David Ford, Berthier Pineau et John Clarkson

Activités régionales

Région du Pacifique

Gestion de la pollution causée par les eaux usées

Des consultations avec l'industrie à propos de la pollution causée par les eaux usées des bateaux se poursuivent depuis un certain nombre d'années déjà. Les consultations ont surtout portée sur les embarcations de plaisance, et les personnes visées par les autres types de bateaux n'ont donc pas eu grand chose à dire sur les sites supplémentaires qui seront désignés zones d'interdiction d'évacuation des eaux usées. Soucieux de faire valoir les intérêts du secteur commercial, Transports Canada a créé le Groupe de travail du Conseil consultatif maritime canadien régional (Pacifique) au début de 1999. Le groupe s'est entendu sur 14 sites supplémentaires, et les modifications apportées au *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance* ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette* du Canada, le 25 mars 2000.

Vous voulez en savoir davantage?

Information régionales
Charles Hansen (**hansech@tc.gc.ca**)

Information nationales
Doug Gillen (**gillend@tc.gc.ca**)

Information internationales
Tom Morris (**morrist@tc.gc.ca**)

Gestion des eaux de ballast

L'introduction d'espèces non indigènes menace la diversité biologique des eaux canadiennes. Les instances locales de la côte Ouest d'Amérique du Nord ont décidé de lutter contre cette menace en instituant des procédures visant à réduire au minimum l'introduction de formes de vie étrangères dans l'écosystème local. Les données actuelles sur la gestion des eaux de ballast indiquent que 95 pour cent des bateaux respectent la diversité biologique de la côte Ouest en gérant leurs eau de ballast d'une manière qui satisfait les instances locales.

Région des Prairies et du Nord

Lignes directrices sur le remorquage dans l'Arctique

On a présenté un projet de lignes directrices à la réunion du Conseil consultatif maritime canadien – Région du Nord qui a eu lieu à Iqaluit, Nunavut en avril 2000. Un groupe de travail, auquel participeront l'industrie et la Sécurité maritime, sera constitué afin d'étudier en détail le projet de lignes directrices et de formuler des recommandations visant son amélioration.

Lignes directrices pour les paquebots de croisière dans l'Arctique

Les projets de lignes directrices existent depuis de nombreuses années; la version définitive devrait être publiée cette année. Ces lignes directrices ont pour objet d'aider les organisateurs de croisières qui circulent dans les eaux arctiques canadiennes en les informant de la réglementation applicable et des programmes gouvernementaux qui pourraient avoir une incidence sur leurs activités.

Vous voulez en savoir davantage?

Information régionale
Peter Timonin (**timonip@tc.gc.ca**)

Vous voulez en savoir davantage?

Information régionales
Charles Hansen (**hansech@tc.gc.ca**)

Information nationales et internationales
Tom Morris (**morrist@tc.gc.ca**)

Région de l'Ontario

Échange des eaux de ballast

Au Canada, les bateaux peuvent ou non changer leurs eaux de ballast avant d'entrer dans les Grands Lacs, cette mesure étant facultative alors qu'aux États-Unis cette mesure est obligatoire.

Les entreprises locales de transport par eau se sont adaptées à cette disparité et la plupart des propriétaires étrangers se sont relativement bien conformés aux exigences. De récents développements cependant, amenés par la réglementation proposée par l'État du Michigan pourraient bien provoquer quelques remous dans la région des Grands Lacs.

Cette réglementation interdit non seulement le déversement, mais également le transport des eaux de ballast de mer dans les eaux de l'État du Michigan. En vertu de la loi proposée, les eaux de ballast qui ne proviennent pas du Michigan devraient être stérilisées avant que le bateau ne soit autorisé à pénétrer dans les eaux du Michigan. Ceci aurait pour effet d'empêcher la circulation sur le réseau des Grands Lacs à l'Ouest de Détroit.

On comprendra qu'il s'agit à la fois d'un problème de sécurité et de protection de l'environnement, qui touche plusieurs lois, notamment la *Loi sur la marine marchande du Canada*, et plusieurs accords internationaux.

La Direction générale de la sécurité maritime travaille en étroite collaboration avec l'industrie maritime canadienne et américaine, et avec plusieurs autres ministères, pour résoudre ce problème.

Région du Québec

Le projet de planification globale de renouvellement des effectifs

Afin d'accroître la représentativité et d'améliorer la répartition des groupes désignés, le comité sur l'équité en matière d'emploi de la Sécurité maritime a proposé un projet d'accompagnement innovateur qui a été accepté dans le cadre du Fonds du partenariat du Secrétariat du Conseil du Trésor. Le projet de *Planification globale de renouvellement des effectifs* (PGRE) de la Région du Québec a donc été mis en œuvre en septembre 1999.

Vous voulez en savoir davantage?
Veuillez voir l'article de fond à la page 5.

Les inspecteurs régionaux discutent de l'harmonisation

Les inspecteurs de la Sécurité maritime de partout au Canada vont participer à une réunion qui aura lieu à Montréal du 20 au 22 juin 2000. La Région du Québec est l'hôte de la réunion en question – la troisième d'une série de séances qui ont pour objet d'aider les régions à harmoniser leurs procédures relatives aux inspections.

Une telle réunion permet à la Sécurité maritime de partager les meilleures pratiques et de veiller à ce que tout le pays utilise une approche commune. Voici certains des sujets à l'ordre du jour de la réunion : l'inspection réglementaire des navires, les marchandises dangereuses, les gardiens de port, les conteneurs, les engins de sauvetage, les petits bâtiments de commerce, l'effectif minimal de sécurité et le Code de l'électricité.

Région de l'Atlantique

Industrie au large

La production de pétrole et de gaz représente l'une des forces motrices dans la Région de l'Atlantique. Voici les événements récents :

- L'installation de production de pétrole *Cohasset Panuke* a fermé ses portes après neuf ans de fonctionnement à la suite de l'épuisement de deux puits.
- Le champ pétrolifère *Hibernia* dans les Grands Bancs est en activité depuis plus de deux ans.
- Le 10 mai 2000 le navire *Terra Nova*, une *unité flottante de production, de stockage et de déchargement*, est arrivé à Bull Arm, Terre-Neuve, pour faire installer des œuvres mortes. L'installation devrait être achevée d'ici décembre 2000. Ce navire à double coque et renforcé pour les glaces, qui a été la source de nombreux défis pour la Sécurité maritime, déplace 196 000 tonnes. Un second navire comme le *Terra Nova* sera expédié au champ de White Rose et il sera exploité par la société Husky Petroleum.

Vous voulez en savoir davantage?
Visitez le site web suivant :
www.terranovaproject.com

- Cinq nouveaux navires de soutien de l'industrie au large ont été construits et livrés au cours de la dernière année pour exploitation le long de la côte est. On construit actuellement un pétrolier navette en Corée. Le navire, ainsi que deux autres pétroliers à vocation analogue, transportera le pétrole de *Terra Nova* et *Hibernia* à Whiffin Head aux fins de transbordement vers les marchés mondiaux.
- Le projet gazier de l'île de Sable a été lancé la dernière journée de 1999. Pour compléter le projet, qui utilise des structures fixes connues sous le nom de « treillis » ainsi que des pipelines sous-marins, on a dû avoir recours à certains des plus grands matériels flottants au monde.
- Un programme de relevé sismique d'envergure sera entrepris cette année afin de chercher, délimiter et déterminer la qualité des champs de pétrole et de gaz.

Traversiers

Un second traversier à grande vitesse, le *Max Mols*, entrera en service cette année dans la Région de l'Atlantique. Le traversier sera exploité par Marine Atlantique pour le service du détroit de Cabot, entre Sydney (Nouvelle-Écosse) et Port-aux-Basques (Terre-Neuve). Le *INCAT 046* est en service pour une troisième année, assurant le service entre Yarmouth (Nouvelle-Écosse) et Bar Harbour (Maine). Les deux navires sont des traversiers pour passagers et véhicules de 91 m qui peuvent se déplacer à une vitesse de 42 nœuds et transporter approximativement 800 passagers et 200 voitures. Le traversier *Apollo* d'origine finlandaise a été mis en service en mai dans le détroit de Belle Isle.

Programme d'échange de l'eau de l'est

La Région de l'Atlantique effectue actuellement une étude afin de se préparer en vue de la mise au point définitive de l'annexe 5 des lignes directrices sur l'eau de lest.

Pollution

Afin de répondre à la préoccupation croissante concernant la pollution du rivage par les navires, la Région de l'Atlantique s'est lancée dans un programme visant à publiciser nos efforts et à augmenter l'aspect de dissuasion face à cette situation. Nos premières statistiques trimestrielles ont été publiées en avril. Un total de 14 navires ont fait l'objet de poursuites et ont dû payer des amendes totalisant la somme de 157 500,00 $.

Un architecte naval heureux de son travail sur le terrain

Kin Tue-Fee est un architecte naval de longue date, originaire de l'île Maurice. Il est inspecteur de la Sécurité maritime, Normes – navires et exploitation. Du 6 au 31 mars, il a travaillé avec le personnel du bureau de Québec. Il raconte ici son expérience.

Kin Tue-Fee avec le personnel du Bureau de Québec. De gauche à droite : ***1. Christian Gilbert****, Adjoint aux opérations;* ***2. Patrick Bérubé****, Inspecteur maritime principal;* ***3. Charles-Henri Dumont****, Adjoint;* ***4. Nicole Beaudoin****, Adjointe à l'administration;* ***5. Charles Laliberté****, Inspecteur maritime principal;* ***6. Gilles Marcotte****, Inspecteur maritime principal;* ***7. Rémi Marceau****, Registrateur;* ***8. Kin Tue-Fee****, Inspecteur maritime principal principal, Ottawa;* ***9. Bernard Lachance****, Inspecteur maritime principal.*

Le travail sur le terrain et les navires ont toujours exercé un certain attrait sur moi. Être à bord d'un navire, me salir les mains, cela me donne la satisfaction profonde d'avoir accompli quelque chose de concret.

À un récent cours de gestion du risque, pendant une discussion avec, André Desrochers, gestionnaire, Centre des inspections de la Région de Québec, et le directeur régional, Denis Galarneau, j'ai exprimé le vœu de passer plus de temps sur le terrain. Enthousiastes à l'idée de recevoir l'aide d'un autre architecte naval, ils étaient plus que prêts à me donner satisfaction. Après avoir consulté mes supérieurs et obtenu leur autorisation, je suis parti pour une aventure de quatre semaines dans *La belle province.*

J'y ai reçu un accueil chaleureux. Les employés du bureau de Québec, Normande Tremblay, Nicole Beaudoin et Christian Gilbert, et tous les inspecteurs m'ont accueilli à bras ouverts. Mais le lendemain, trêve de plaisanteries, la journée allait être longue et bien remplie, et laissait présager la suite.

Mon initiation sur le terrain a eu lieu le matin suivant. Vêtu d'une salopette de travail, d'un casque et de bottes de protection, et de tous les accessoires nécessaires, j'ai procéder à l'inspection annuelle du NM *Thalassa Desgagnés.* Le reste de mon temps a été consacré à une foule d'activités : enquête sur un cas de pollution par le mazout, contrôle des navires par l'État du port, inspections de la coque des navires, à l'extérieur et à l'intérieur, inspections annuelles des lignes de charge et de l'équipement, et évaluation des exercices de lutte contre les incendies et d'évacuation sur quelques navires. J'ai aussi travaillé avec mes collègues du bureau régional de Québec à certaines questions techniques.

À l'issue des quatre semaines, je suis retourné à l'administration centrale avec une vision et un respect renouvelés du travail sur le terrain et de ceux qui l'accomplissent. L'expérience n'a jamais été ennuyante et elle m'a permis de rencontrer des gens intéressants de Québec et du monde entier.

J'aimerais remercier mes collègues de Québec pour cette expérience stimulante, ainsi que pour leur amitié chaleureuse et sincère. Merci et au revoir!

Collaborateur : Kin Tue-Fee, inspecteur de la Sécurité maritime, Normes – navires et exploitation, Ottawa