

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU COMITÉ PERMANENT SUR LA CONSTRUCTION ET L'ÉQUIPEMENT

Ordre du jour

1. Introduction et approbation de l'ordre du jour.
2. Mise à jour sur la réglementation :
 - *Règlement sur la prévention des incendies des bâtiments* (Lynn Denis, TC);
 - *Règlements sur la construction des bâtiments* (de plus de 150 tonnes de jauge brute) (Ousmane Alkaly, TC);
 - *Règlement sur les petits bâtiments – Phase 2* (de 15 à 150 tonnes de jauge brute) (Luc Tremblay, TC).
3. Mise à jour sur les travaux de l'OMI (Luc Tremblay, TC) :
 - Comité de la sécurité maritime (CSM);
 - Conception et équipement du navire (DE);
 - Prévention de l'incendie (FP);
 - Stabilité et lignes de charge et sécurité des navires de pêche (SLF).
4. Compte rendu du Groupe de travail sur la Norme nord-américaine sur les gilets de sauvetage (Ravi Shankar, TC).
5. Compte rendu du Groupe de travail sur les Remorqueurs et les chalands (Chris Wiley, TC).
6. Questions régionales.
7. Autres questions.
8. Liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC.
Ordre du jour distinct – début de la réunion à 13 h 30.
9. Séance de consultation : *Règlement sur les engins de sauvetage.*

La réunion du Comité permanent présidée par Luc Tremblay de Transports Canada a eu lieu le mercredi 3 novembre 2010.

1. INTRODUCTION ET APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

Le Comité permanent sur la Construction et l'équipement tient sa réunion le mercredi 3 novembre 2010. Un grand nombre de participants (une quarantaine de personnes) assistent à la réunion.

On examine l'ordre du jour. Le président souligne qu'une demande d'ajout de deux points à l'ordre du jour a été reçue la semaine dernière. Ces derniers seront présentés sous la rubrique « autres questions ». L'ordre du jour est accepté tel quel.

2. MISE À JOUR DE LA RÉGLEMENTATION

Règlement sur la prévention des incendies des bâtiments

Lynn Denis, gestionnaire du projet de réglementation sur le *Règlement sur la prévention des incendies des bâtiments*, présente une mise à jour. On informe les participants que la publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue en automne ou en hiver 2010.

L'un des participants demande des précisions sur la raison pour laquelle Transports Canada approuve encore les systèmes d'extincteur au lieu de les faire approuver par un organisme de certification de produits ou par une société de classification. Le président explique que cette nouvelle exigence se trouve dans la réglementation proposée qui n'est pas encore en vigueur.

Règlement sur la construction des bâtiments

Patrick Bérubé de Transports Canada présente une mise à jour sur le *Règlement sur la construction des bâtiments*. Les principaux objectifs du projet sont les suivants :

- instaurer des exigences fondées sur le rendement qui sont sécuritaires et qui laissent place à l'innovation;
- assurer l'harmonisation ou l'intégration des normes internationales, telles que modifiées, en vue de faciliter le remplacement de la flotte et de maintenir la réglementation à jour;
- permettre la ratification des conventions internationales, notamment les conventions SOLAS et MARPOL;
- regrouper les exigences de manière à créer moins de règlements.

On explique le plan de gestion du projet qui comprend les cinq différentes phases du cycle de vie du projet. À l'heure actuelle, nous amorçons la phase III, qui est la phase d'exécution.

On mentionne que les travaux de création de tableaux de concordance entre la réglementation et les normes canadiennes et les normes de la convention SOLAS et d'autres conventions internationales progressent. De bonnes concordances ont été établies dans la plupart des cas et l'objectif de remplacement des normes canadiennes, notamment les *Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge* (TP 7301) par l'équivalent du code de stabilité international 2008 de l'OMI ou les *Normes d'électricité régissant les navires* (TP 127) par les normes de l'IEEE et de la CEI, devrait être réalisé.

À la suite de l'exposé, des questions à préciser sont formulées.

L'une des questions concerne l'intégration éventuelle des *Normes et principes directeurs provisoires sur la construction, l'inspection et l'exploitation des chalands de transport d'hydrocarbures en vrac* (TP 11960) au *Règlement sur la construction des bâtiments*. Le président indique qu'on doit examiner cette norme dans le cadre de l'examen du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*.

Un autre participant indique qu'il préférerait que l'on regroupe tous les éléments liés à la construction sous un même règlement, qui comprendrait d'autres éléments, notamment le séparateur huile-eau, qui devraient faire partie des exigences mécaniques en vue de faciliter la référence.

Le président mentionne que même si ces types d'éléments relevaient d'autres groupes en vertu de différents règlements, il serait possible d'inclure un renvoi à ces autres règlements dans les lignes directrices qui seront élaborées pour le *Règlement sur la construction des bâtiments* dans les cas où certains éléments pourraient avoir un effet sur la construction du bâtiment.

Règlement sur les petits bâtiments – Phase 2 (de 15 à 150 tonneaux de jauge brute)

Luc Tremblay présente un exposé sur le déroulement de la phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments*.

Il explique que la phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments* viendra combler un vide entre le nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* (récemment entré en vigueur) et le futur *Règlement sur la construction des bâtiments*. La limite inférieure s'appliquera aux bâtiments de plus de 15 tonneaux de jauge brute ou pouvant accueillir plus de 12 passagers et la limite supérieure s'appliquera aux bâtiments mesurant moins de 24 mètres.

La phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments* ne s'appliquera ni aux embarcations de plaisance (le nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* s'applique déjà aux bâtiments de toutes les dimensions) ni aux bateaux de pêche (qui seront assujettis au *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*).

La phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments* s'appliquera aux principaux aspects suivants :

- la structure du bâtiment, y compris les matériaux, le soudage et la fabrication;
- les machines principales et auxiliaires (propulsion, ligne d'arbres, circuit d'assèchement de cale, circuit d'alimentation en carburant, appareil à gouverner, etc.);
- les systèmes électriques;
- l'étanchéité aux intempéries (fenêtre, portes, etc.);
- les dispositifs d'évacuation de l'eau;
- la protection du personnel (rambardes, pavois, etc.);
- l'équipement (ancres, câbles, etc.);
- les locaux d'habitation;
- le cloisonnement et la stabilité à l'état intact et après avarie.

Le règlement sera axé sur des exigences liées au rendement plutôt que sur des exigences normatives, dans la mesure du possible. Ce règlement offrira une certaine souplesse en permettant l'adoption de solutions de rechange fondées sur le principe d'« un niveau de sûreté équivalent ». On ne prévoit pas que le règlement mette en œuvre une norme de construction pour les bâtiments d'une longueur maximale de 24 mètres publiée par Transports Canada étant donné que les normes d'autres organismes internationaux et nationaux seront adoptées, s'il y a lieu.

On présente une mise à jour sur les travaux en cours qui comprennent l'examen de toutes les décisions du Bureau applicables aux bâtiments de moins de 24 mètres, un examen des bulletins de la sécurité des navires et des avis aux inspecteurs et un examen des recommandations, des enquêtes et des occurrences dans les bases de données du Bureau de la sécurité des transports concernant ces types de bâtiments.

Les prochaines étapes sont l'achèvement du plan et du calendrier du projet et la formation du groupe de travail interne sur la réglementation de Transports Canada en hiver 2011.

Phil Nelson, Council of Marine Carriers, demande si la phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments* intégrera des exigences liées aux remorqueurs. Il mentionne qu'il croyait qu'une décision avait été prise en vue d'aborder les exigences liées aux remorqueurs dans un règlement distinct. Le président indique qu'il ne peut ni confirmer ni nier, mais qu'il croit comprendre que la décision finale n'est pas prise et que même si des exigences particulières à ce sujet sont prises en compte lors de l'élaboration de la phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments*, aucune décision finale n'a été prise concernant la partie dans laquelle elles seront intégrées. Phil Nelson réitère qu'en raison de la nature unique des remorqueurs, un règlement distinct devrait leur être consacré, et que s'ils ne font pas partie d'un règlement distinct au moins toutes les exigences concernant la construction et l'équipement ainsi que les remorqueurs de toutes les dimensions devraient être regroupées en un seul règlement.

3. MISE À JOUR SUR LES TRAVAUX DE L'OMI

Comité de la sécurité maritime (CSM)

Conception et équipement du navire (DE)

Prévention de l'incendie (FP)

Stabilité et lignes de charge et sécurité des navires de pêche (SLF)

On présente une mise à jour détaillée des travaux de l'OMI sur la construction et l'équipement. On explique brièvement la structure de l'OMI ainsi que celle du Comité (CSM) et des sous-comités (DE, SLF et FP) qui ont l'incidence la plus directe sur la construction et l'équipement.

On souligne qu'il importe maintenant que tous les intervenants se tiennent au courant des travaux en cours à l'OMI et qu'ils les suivent étant donné que les nouveaux règlements intègrent les instruments de l'OMI, modifiés à l'occasion, pour les bâtiments assujettis ou non à la Convention.

Le groupe est invité à visiter le site Web de Transports Canada et celui de l'OMI et à transmettre leurs commentaires ou sujets de préoccupation. On présente la nouvelle mise à jour du site Web de l'OMI qui donne accès aux documents publics. On montre que l'accès du public à tous les documents de réunion et aux circulaires et résolutions est amélioré et qu'il nécessite une simple inscription gratuite.

L'un des participants ajoute que l'on peut également s'inscrire au bulletin d'information de l'OMI dans lequel les changements importants sont inscrits.

À la suite de l'examen des points à l'ordre du jour concernant les questions régionales, Victor Santos-Pedro, Transports Canada, fait le point sur la séance 54 du sous-comité sur la conception et l'équipement du navire de l'OMI qui a eu lieu entre les 25 et 29 octobre.

On fait également le point sur l'état des lignes directrices pour le crochet de dégagement des engins de sauvetage. Un groupe de travail spécial s'est réuni à ce sujet entre les 20 et 22 octobre à London. Les travaux n'ont pas été terminés lors de cette séance du DE, cependant une entente fondée sur une proposition de l'industrie a été conclue à la fin de la réunion. Les travaux seront transmis au CSM afin qu'ils soient terminés lors de la prochaine réunion du Comité à la fin novembre.

Le dégagement accidentel des crochets constitue une cause majeure d'accidents et le Canada prévoit adopter les lignes directrices de l'IMO, dès qu'elles seront terminées.

On fait également le point sur l'élaboration de directives visant à assurer une politique uniforme à ce que les portes étanches restent ouvertes durant la navigation. Aucune résolution n'a été prise lors de cette réunion et les travaux seront transmis au CSM qui se chargera de les terminer. Le gouvernement du Canada suit l'évolution des lignes directrices et il fera le point lors d'une réunion du CCMC lorsque l'OMI conclura une résolution.

Victor Santos-Pedro explique l'état des travaux sur l'élaboration d'un code polaire obligatoire. On explique l'importance de ce code pour les eaux arctiques du Canada et on indique que le Canada prévoit adopter ce code lorsqu'il sera rédigé et qu'une consultation sur le sujet a été entamée. On envisage diverses options pour l'adoption du code : soit une mise à jour du *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* soit une mise à jour des *Normes équivalentes pour la construction de navires de la classe arctique* (TP12260). On mentionne également que trois séances du sous-comité DE sont prévues pour l'élaboration du code et que les travaux devraient être terminés à des fins d'approbation par le Comité de la sécurité maritime à la suite de la réunion du sous-comité DE de 2012.

4. COMPTE RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA NORME NORD-AMÉRICAINE SUR LES GILETS DE SAUVETAGE

Ravi Shankar, Transports Canada, présente le compte-rendu du Groupe de travail sur la Norme nord-américaine sur les gilets de sauvetage. Le Groupe de travail a tenu sa cinquième réunion le 2 novembre 2010. On a constaté avec satisfaction que près de 22 participants représentant un éventail homogène d'intervenants y ont assisté et ont contribué à des discussions constructives. Le président a suggéré de retirer le point 4 à l'ordre du jour étant donné qu'il n'y avait rien à signaler depuis la dernière réunion et a ajouté un nouveau point tel que proposé par Bob Askew de la société Mustang Survival ayant pour titre « proposition visant à former un groupe de correspondance à des fins de commentaires et d'examen de la norme provisoire ». L'ordre du jour a été approuvé avec ces changements. Le résumé ci-après présente un aperçu des procédures.

Il a été convenu que Sam Wehr, la société Mustang Survival, mènerait l'exposé, mais que Paul Potter, groupe CORD, formulerait ses observations sous forme de remarques, au besoin. Sam Wehr a présenté un aperçu du contexte, de l'organisation de la norme ISO sur les gilets de sauvetage (12402), du plan de travail et de l'échéancier du projet, c.-à-d. la rédaction, la consultation et la publication de la *norme nord-américaine sur les gilets de sauvetage* (NAm). Il a informé le Groupe de travail sur la façon dont les différences entre les normes CGSB, UL et NA m et les normes ISO ont été relevées et ont fait l'objet de discussions ou font l'objet de discussions auprès du comité technique de l'ISO et sur les mesures prises pour veiller à ce que la norme NA m ne déroge pas trop de la norme ISO 12402.

Il a été convenu que Transports Canada envisagerait la possibilité d'offrir un lien vers le site Web de la Garde côtière des États-Unis, sur lequel est affiché du matériel lié aux normes, sur le site Web du CCMC. Bien que le site Web soit accessible au grand public, cette mesure faciliterait davantage l'accessibilité offerte aux intervenants canadiens. Ce lien encouragerait nos intervenants à fournir des commentaires à Transports Canada qui les présenterait à des fins de discussion et d'étude aux réunions du groupe d'experts techniques ou du groupe de rédaction. Bob Askew s'est porté volontaire pour formuler le mandat du groupe de correspondance proposé d'ici un mois et le président a invité les participants à joindre ce groupe.

En conclusion, le président a remercié tous les participants et a réitéré qu'il est primordial que le groupe participe activement et qu'il formule ses commentaires et observations à Transports Canada après avoir examiné le matériel publié sur le site Web.

5. COMPTE RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES REMORQUEURS ET LES CHALANDS

La réunion du Groupe de travail s'est tenue le 1^{er} novembre 2010 et a été présidé par Phil Nelson, Council of Marine Carriers, et Chris Wiley, Transports Canada.

En prévision de la production d'un rapport au Comité des cadres supérieurs de la sécurité maritime sur les progrès accomplis par le Groupe de travail jusqu'à présent, le groupe a examiné le contexte et le mandat. Conformément aux progrès accomplis en ce qui a trait au mandat, les dix questions suivantes ont été envisagées par le Groupe de travail.

1. Définition de remorqueur et chaland intégrés – adoption de la définition/du plan de travail pour la norme/l'utilisation de la définition pour lancer le *Règlement sur le personnel maritime*.
2. Définition à utiliser dans le *Règlement sur les abordages* – adoptée par le Groupe de travail et discutée lors de la réunion du Comité permanent sur la navigation et les opérations le jeudi 2 novembre 2010.
3. Normes sur les chalands de transport d'hydrocarbures et de produits chimiques – adoption du plan de travail.
4. On a souligné que l'industrie sur la côte Ouest nage actuellement dans la confusion du fait qu'elle ne peut s'inspirer des Normes antérieures de Transports Canada sur les chalands d'hydrocarbures (en vertu desquelles une grande partie de la flotte actuelle a été créée). Sur le plan commercial, il est nécessaire de remplacer certains chalands, en particulier pour respecter les exigences à venir en ce qui a trait à la coque double pour les chalands. L'utilisation des méthodes de chargement-déchargement par roulage sur les ponts des chalands d'hydrocarbures a fiche de sécurité irréprochable de 70 ans et plus. Il n'existe présentement aucune règle qui régit une telle situation – Lloyds examine la possibilité d'une approbation. Les camions-citernes sur les chalands à pont – diminution à 10 mètres cubes de façon à respecter le Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (PUBCPH).

5. Substances dangereuses des chalands à pont – actuellement traitées dans le *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*.
6. Navigation dans les glaces – une recommandation sera intégrée ultérieurement.
7. Chalands de récupération d'hydrocarbures – à double coque d'ici 2015, si la coque simple est acceptable lorsque le chaland fait route pour la récupération locale d'hydrocarbures.
8. Chalands de stockage de carburant – à double coque d'ici 2015, si la coque simple est acceptable lorsque le chaland est au mouillage et lorsqu'il fait l'objet d'un entretien préventif et d'une évaluation des risques pour une collectivité locale.
9. Cote de puissance de traction normalisée – utilisation de la procédure de Robert Allen.
10. Pratiques opérationnelles pour les remorqueurs et les chalands – utilisation du plan de gestion de la sécurité et de la gestion nationale de la sécurité (GNS).

Le président a l'intention de collaborer avec les services juridiques et de présenter des mises à jour et des options au CSM en vue d'aller de l'avant avec les éléments adoptés jusqu'à présent.

Questions en suspens

1. Hivernage du carburant dans l'Arctique/exemption d'une coque double pour les chalands sur le fleuve McKenzie – Étude de la Région des Prairies et du Nord – mise à jour lors de la réunion nationale du CCMC au printemps 2011.
2. Exigences de la Convention sur les eaux de ballast concernant les chalands sans équipage.
3. La Région du Québec a présenté un exposé, qui a favorisé une discussion sur les incidents associés aux chalands à pont non inspectés, y compris les problèmes de navigation dans les chenaux étroits du fleuve Saint-Laurent et de la Voie maritime. On prévoit offrir une orientation à l'échelle nationale aux chalands non soumis aux outils d'inspection afin de les harmoniser aux procédures qui seront disponibles à partir du système national de gestion de la sécurité, p.ex. les chalands utilisés à titre de ponton d'amarrage, pour les plates formes de construction, utilisés pour le transport d'équipement, etc. La Région du Québec propose qu'on forme un groupe d'experts qui discuterait de ce point ainsi que de la visibilité à la passerelle et d'autres questions opérationnelles.
4. Le point sur le Programme alternatif canadien de la conformité (PACC) – Projet pilote. Date d'achèvement le 31 mars 2011. Transports Canada examinera le programme.

6. QUESTIONS RÉGIONALES

Michael Dua, bureau de la Région de l'Ontario, Transports Canada, fait le point sur certains des principaux éléments qui se déroulent présentement dans la région.

Makham Chowdrey, bureau de la Région du Pacifique, Transports Canada, présente également une liste de questions présentement abordées dans la région.

7. AUTRES QUESTIONS

Deux points sont présentés sous la rubrique « autres questions » à la demande de Sean Griffiths, Secunda Marine.

Le premier point concerne les exigences de Transports Canada relativement à l'entente sur les cages d'escalier à bord des bâtiments de charge. Sean Griffiths indique que les bâtiments construits à l'étranger ont de la difficulté à se conformer aux exigences canadiennes figurant dans le *Règlement sur la construction de coques* et demande que les exigences et l'interprétation de la convention SOLAS soient acceptées.

Luc Tremblay, Transports Canada, indique que cet élément a été examiné à deux reprises, les deux dans le contexte du *Règlement sur la prévention des incendies des bâtiments* proposé et un dans le cadre des travaux d'un groupe de travail récent d'exploitants de bâtiment construit à l'étranger et Transports Canada n'est pas d'accord avec l'interprétation de la convention SOLAS, tout comme d'autres pays, étant donné que deux de ces interprétations ne tiennent pas compte de la protection de l'équipage en offrant un abri sûr en cours d'évacuation. Elles abordent seulement le risque de propagation du feu et de la fumée entre les ponts. On mentionne également que les commentaires sur le sujet pourraient encore être formulés dans le cadre du *Règlement sur la prévention des incendies des bâtiments* proposé que l'on prévoit publier préalablement dans la partie I de la *Gazette du Canada* sous peu. Victor Santos-Pedro, Transports Canada, ajoute que l'interprétation de Transports Canada est fondée sur les résultats des recommandations des enquêtes faisant suite à des accidents à bord de bâtiments canadiens. Transports Canada participera également à la réunion de l'OMI sur l'examen à venir de la circulaire 1120 du CSM relativement à ces interprétations.

Sean Griffiths demande également la position de Transports Canada relativement aux Normes relatives aux navires de secours (TP 7920) et à la délivrance d'une lettre de conformité. Luc Tremblay indique que ces normes existent en vertu du protocole d'entente entre Transports Canada et les Offices extracôtiers et que ce protocole est actuellement examiné et qu'il relève du directeur régional de la Sécurité maritime de la Région de l'Atlantique. Victor Santos-Pedro ajoute que bien qu'il n'ait pas été au courant de l'état de l'examen, l'option privilégiée par Transports Canada était de retirer les normes et ne plus délivrer de lettres de conformité.

Deux autres participants appuient les points soulevés par Secunda Marine.

Les représentants de Maersk Supply Services présentent également un point concernant la limite actuelle de 36 travailleurs transportés à bord de bâtiments ravitailleurs extracôtiers. Ils mentionnent que cette limite devrait être augmentée à la capacité maximale des bâtiments pour répondre à la demande croissante. Le représentant de Husky Energy appuie la question soulevée par les représentants de Maersk Supply Services, relevant que les personnes transportées ne sont pas des passagers ordinaires, mais plutôt des travailleurs extracôtiers ayant reçu une formation d'urgence en mer. Victor Santos-Pedro indique que cette représentation est notée et qu'elle sera prise en compte.

8. LISTE PROVISOIRE DE POINTS À L'ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE RÉUNION DU CCMC

Les intervenants sont invités à présenter au Secrétariat du CCMC des points à inscrire à l'ordre du jour avant la prochaine réunion du CCMC prévue du 26 au 29 avril 2011. Ils sont également invités à consulter le site Web du CCMC et on les informe que l'ordre du jour devrait y être affiché quatre semaines avant la tenue de la prochaine réunion.

Préparé et/ou approuvé par :

Luc Tremblay, Sécurité maritime, TC, président du Comité permanent

ANNEXE A
COMPTE RENDU DE LA SÉANCE DE CONSULTATION SUR
LE RÈGLEMENT SUR LES ENGINS DE SAUVETAGE

PROCÈS VERBAL À VENIR