

**RAPPORT DU
GROUPE DE TRAVAIL SUR LA SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE
DES BÂTIMENTS CANADIENS**

Ordre du jour

1. Introduction et approbation de l'ordre du jour.
2. Présentations des représentants de l'industrie sur divers sujets relatifs au champ d'application du Groupe de travail.
3. Statistiques et données au sujet de la flotte canadienne.
4. Poursuivre la lancée de la délégation et de l'autorisation :
 - Mise à jour sur le Programme de délégation des inspections obligatoires, incluant la mise à jour proposée de l'entente et de la norme TP 14612.
 - Mise à jour sur le Programme alternatif canadien de la conformité.
 - Mise à jour sur le Programme de conformité des petits bâtiments (initiative de la Vignette bleue).
5. Discussion au sujet du document de travail et du cadre proposé à l'égard de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS).
6. Le point au sujet du Code pour les organisations reconnues.
7. Autres questions.
8. Liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC.

La réunion tenue le jeudi 4 novembre 2010 par le Groupe de travail est coprésidée par Julie Gascon et Cliff Harvey, Transports Canada, Phillip Nelson, Council of Marine Carriers, et David Kattler, BC Ferry and Marine Workers Union.

1. INTRODUCTION ET APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

Julie Gascon se présente et présente les autres coprésidents du Groupe de travail sur la Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens, Cliff Harvey, Dave Kattler et Phil Nelson. Julie Gascon demande que toute question survenant entre les réunions et concernant les points discutés par le Groupe de travail soit transmise à Dave Kattler, si elle provient du milieu syndical, et à Phil Nelson, si elle provient de l'industrie.

Julie Gascon propose que la question 2 soit retirée de l'ordre du jour et que celui-ci soit ensuite approuvé, parce que le représentant de l'industrie qui devait présenter ce point ne peut pas participer à la réunion. L'ordre du jour est adopté avec la modification proposée.

2. PRÉSENTATIONS DES REPRÉSENTANTS DE L'INDUSTRIE SUR DIVERS SUJETS RELATIFS AU CHAMP D'APPLICATION DU GROUPE DE TRAVAIL

Ce point est retiré de l'ordre du jour.

3. STATISTIQUES ET DONNÉES AU SUJET DE LA FLOTTE CANADIENNE

Julie Gascon passe en revue l'information statistique relative à l'envergure et à la composition de la flotte des bâtiments canadiens. La Direction générale de la sécurité maritime tient compte de ces statistiques quand elle élabore de nouveaux programmes, pour s'assurer que ces programmes répondent aux besoins de la flotte canadienne. Des documents descriptifs de l'information statistique sont mis à la disposition de tous les participants.

Gina Johansen, Fish Safe (en C.-B.), demande des éclaircissements au sujet des statistiques sur les bateaux de pêche et de leur inclusion dans les catégories de bâtiments présentées. Une autre demande est faite pour que l'on décrive mieux les types de bâtiments inclus dans chaque catégorie. Ces changements seront apportés aux documents, qui seront ensuite communiqués aux participants du Groupe de travail.

4. POURSUIVRE LA LANCÉE DE LA DÉLÉGATION ET AUTORISATION

Mise à jour sur le Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO)

Cliff Harvey présente au Groupe de travail une mise à jour sur le PDIO, en accordant l'attention principalement au fait que la Sécurité maritime continuera d'éliminer graduellement la délégation partielle. Tous les bâtiments inscrits au PDIO feront l'objet d'une délégation totale. Les agents de liaison du PDIO et leurs confrères à l'Administration centrale s'efforcent également d'élaborer des directives de travail claires et simples pour le programme. On prépare actuellement des modifications à apporter au Système de rapports d'inspection des navires (SIRS) dans le but d'aider Transports Canada à faire la collecte systématique des données, ce qui nous permettra d'affecter nos ressources aux organisations reconnues et aux représentants autorisés qui ont le plus besoin de soutien.

Mise à jour sur les modifications proposées de l'entente et de la norme TP 14612

Julie Gascon fait le point sur les modifications que l'on apporte actuellement aux autorisations et ententes entre Transports Canada et les cinq principales sociétés de classification maritime actives reconnues. Les modifications permettront aux sociétés de classification de fournir certains services - jaugeage, certificats de ligne de charge et homologation type de certains produits - à des bâtiments non supervisés par une société de classification ou non inscrits au PDIO.

Une demande est faite au sujet de la possibilité que les ententes soient examinées par l'industrie. Julie Gascon répond qu'elle vérifiera si elle peut rendre les documents accessibles au grand public et elle précise que les ententes sont assujetties aux lois internationales et que, par conséquent, leur contenu ne devrait avoir rien de surprenant.

On poursuit actuellement la mise à jour de la publication TP 14612, qui décrit la manière de faire approuver l'équipement de sauvetage et les produits de protection de la structure contre l'incendie. Cette mise à jour rendra compte des modifications apportées actuellement aux ententes. Une fois que les ententes seront approuvées et signées, la norme TP 14612 sera finalisée. La version à jour de la publication TP 14612 sera disponible à la prochaine réunion du CCMC.

Mise à jour sur le Programme alternatif canadien de la conformité (PACC)

Julie Gascon fait brièvement le point sur le PACC. Comme cela a été mentionné au cours de réunions antérieures du CCMC, le PACC est un programme d'autorisation conçu dans le but de mettre à profit la nouvelle souplesse introduite par la LMMC 2001 et qui étend l'autorisation au-delà des sociétés de classification. Transports Canada exécute actuellement un projet pilote dans la Région du Pacifique pour vérifier les rouages de l'autorisation accordée aux représentants autorisés dans le cadre du PACC. Le projet pilote prendra fin en mars 2011, après quoi la Sécurité maritime examinera ses résultats en détail pour analyser les leçons qui pourront en être tirées et pour mettre au point les politiques, les procédures et les lignes directrices avant le lancement du programme national. Le deuxième rapport de situation annuel est en cours de rédaction; il sera communiqué aux membres du CCMC à la prochaine réunion.

Mise à jour sur le Programme de conformité des petits bâtiments

Jeannie Stewart-Smith, Transports Canada, présente une brève mise à jour sur le Programme de conformité des petits bâtiments, en cours de conception. Avec l'entrée en vigueur du nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* ce printemps et l'élan de l'initiative de la Vignette bleue, Transports Canada désire maintenant donner un caractère officiel à ces initiatives en les regroupant dans un programme national uniforme. Transports Canada a l'intention de mettre le programme national en application dès le 1^{er} avril 2011 à l'intention des bâtiments commerciaux d'une jauge brute de plus de 15 tonneaux, transportant pas plus de 12 passagers et non engagés dans la pêche commerciale.

5. DISCUSSION AU SUJET DU DOCUMENT DE TRAVAIL ET DU CADRE PROPOSÉ À L'ÉGARD DE LA MISE EN ŒUVRE DES SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)

Ryan Coates, Transports Canada, présente le cadre de mise en œuvre proposé ayant pour objet les exigences réglementaires relatives à la gestion de la sécurité. Le cadre de mise en œuvre est présenté dans un document de travail qui a été mis à la disposition des membres durant les réunions du CCMC aux paliers régional et national cet automne.

Transports Canada continuera de tenir de vastes consultations auprès des intervenants de l'industrie et d'autres parties intéressées, en leur offrant l'occasion de participer à la conception et à l'amélioration de notre approche proposée à l'égard des exigences réglementaires relatives à la gestion de la sécurité.

Ray Krick, McKeil Marine Limited, désire savoir pourquoi les bateaux de pêche sont exclus par la limite de jauge choisie comme seuil de réglementation dans le cadre de mise en œuvre proposé. Ryan Coates répond que les bateaux de pêche sont exemptés des exigences de SOLAS, et cela inclut le Code ISM. Les bateaux de pêche d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux ont été retirés de la catégorie 1 par souci de conformité avec le Code ISM. Il a été décidé de ranger tous les bateaux de pêche dans la catégorie 3, parce que, dans l'industrie des bateaux de pêche, il faudrait concentrer les efforts sur l'élaboration de procédures de sécurité pour le bateau et accorder moins d'attention à l'interface navire-côte, ce qui est la différence clé entre la catégorie 1 et les catégories 2 et 3. Toutefois, ceci étant dit, la question est très pertinente et il est nécessaire d'examiner de plus près la manière dont la Sécurité maritime devrait traiter les bateaux de pêche alors que nous allons de l'avant avec le cadre de réglementation.

Marcel LaRoche, Lloyd's Register, désire connaître les différences entre les exigences du Code ISM et les exigences de la gestion nationale de la sécurité (GNS). Ryan Coates répond que les différences sont minimales. En préférant concevoir un GNS distinct du Code ISM, le Canada exercera un meilleur contrôle sur ses directives, tandis que le Code ISM dépend de décisions prises par la communauté internationale.

Marcel LaRoche désire savoir qui produira les documents du GNS. Ryan Coates répond que la Sécurité maritime examine actuellement la question à savoir qui devrait produire ces documents et elle est en faveur d'avoir des entretiens à ce sujet avec l'industrie. Toutefois, pour l'instant, la Sécurité maritime concentre son attention sur l'élaboration des exigences de la gestion de la sécurité.

Peter Lahay, la Fédération internationale des ouvriers du transport, désire savoir si les nouvelles exigences du GNS reproduiront les exigences du Code ISM précisant qu'une personne soit désignée à terre. Ryan Coates répond que les exigences courantes proposées pour le GNS/catégorie 2 reproduisent le poste de la personne désignée à terre parce que l'interface navire-côte est très importante dans le SGS.

Marcel Laroche, Lloyd's Register, explique qu'il reçoit de nombreuses demandes de la part d'exploitants de bâtiments canadiens qui envisagent de profiter de la délégation accordée dans le cadre du PDIO et qui s'intéressent à élaborer un SGS. Il désire savoir si Lloyd's recommanderait aux exploitants de concevoir un système en particulier pour être admis au PDIO. Ryan Coates explique que les bâtiments inscrits au PDIO doivent respecter les exigences du Code ISM.

Ray Krick, McKeil Marine Limited, mentionne que de très nombreux petits bâtiments ont des équipages variés et que, pour cette raison, ils ont de la difficulté à maintenir un SGS classique. Ryan Coates répond que cette observation sera inscrite dans les notes de consultation sur le SGS.

Plusieurs participants se disent déçus parce qu'ils n'ont pas reçu les mises à jour au sujet de l'avancement du projet pilote et des consultations dont il a fait l'objet jusqu'à maintenant. Phil Nelson suggère que l'on prépare un rapport préliminaire à distribuer pour renseigner sur les questions que Transports Canada doit résoudre. Il ajoute que, d'après ses propres conversations avec des membres d'équipage et des employés à terre, dont beaucoup sont syndiqués, le projet s'est révélé avantageux sur le plan de la sécurité. Julie Gascon confirme que l'élément SGS du projet est très réussi, mais que le cadre de réglementation actuel fait obstacle à l'accroissement des autorisations.

De nombreuses questions sont posées au sujet de la protection des particuliers qui craignent des représailles après le signalement d'accidents ou d'anomalies. Julie Gascon répond qu'il n'est pas certain que ce point peut être résolu au moyen du SGS. C'est certain que la réussite du SGS dépend de ce que les signalements soient faits ouvertement et sans crainte, et la Sécurité maritime est disposée à examiner des manières de s'en assurer. À part le SGS, il y a d'autres moyens de signaler des lacunes de sécurité, par exemple, en s'adressant à un Centre de Transports Canada, car ces centres aideront à préserver l'anonymat. Le signalement sans représailles ne fait pas partie des questions qui relèvent de ce Groupe de travail, mais c'est quand même une question importante qui sera incluse dans le compte rendu pour qu'on l'examine plus à fond.

6. LE POINT AU SUJET DU CODE POUR LES ORGANISATIONS RECONNUES

Ryan Coates, Transports Canada, fait le point sur les activités du Canada sur la scène internationale. Il fait remarquer, en particulier, que la Sécurité maritime aide à élaborer le Code pour les organisations reconnues par l'entremise du Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon, de l'OMI. Le Canada et les États-Unis jouent un rôle de premier plan dans la préparation de la première ébauche du Code. L'objectif du Code est de constituer un instrument réunissant la totalité des normes et critères qui sont applicables aux organisations reconnues, car ces normes et critères sont actuellement éparpillés dans diverses conventions et résolutions de l'OMI.

7. AUTRES QUESTIONS

Un court exposé fait par Ryan Coates, Transports Canada, au sujet des normes d'inspection des bateaux de pêche qui aideront, comme un outil, à mettre en œuvre la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* est le seul point sous « Autres questions ». L'objectif du projet est de produire un ensemble complet de normes d'inspection pour les bateaux de pêche d'une longueur maximale de 24 mètres sous le régime du règlement proposé intitulé *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*. La Sécurité maritime a diffusé par le service MERX, à l'été 2010, une demande de propositions en vue de l'élaboration de ces normes, et le contrat a été adjugé à BMT Fleet Technology.

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

Les points suivants seront ajoutés à l'ordre du jour de la prochaine réunion :

- Rapport préliminaire sur le projet pilote;
- Rapport préliminaire sur le travail de BMT Fleet Technology au sujet des normes d'inspection des bateaux de pêche; et
- Présentation, par Robert Allan, sur les directives d'inspection préparées par son groupe. Ce point devait être examiné aujourd'hui, mais a été retiré de l'ordre du jour.

Dave Kattler demande qu'un rapport quantitatif sur les inspections soit inscrit en permanence à l'ordre du jour.

Julie Gascon propose la création d'un sous-groupe de travail chargé d'aider à préparer des mesures à prendre pour aller de l'avant avec l'autorisation, afin qu'une mise à jour substantielle sur le PACC puisse être présentée à la prochaine réunion du CCMC.

Approuvé par :

Julie Gascon, Sécurité maritime, TC, coprésidente du Groupe de travail

Clifford Harvey, Sécurité maritime, TC, coprésident du Groupe de travail

Phillip Nelson, Council of Marine Carriers, coprésident du Groupe de travail

David Kattler, BC Ferry and Marine Workers Union, coprésident du Groupe de travail