

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT SUR LA SÛRETÉ MARITIME

Ordre du jour

1. Ouverture de la séance (Fulvio Fracassi, TC).
2. Présentation au sujet du système d'identification et de suivi à distance des bâtiments (LRIT) (Dr. Sam Ryan, GCC).
3. Le point sur la réglementation (Dean Fuller, TC) :
 - Mise à jour sur les affaires réglementaires de la Sûreté maritime.
 - Modifications proposées au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.
 - Projet de *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Sûreté maritime*.
4. État d'avancement de l'accord bilatéral entre les États-Unis et le Canada en ce qui a trait au programme « Transportation Workers' Identification Card » (TWIC) (Guy Morgan, TC).
5. Le point sur les opérations (Dean Fuller, TC) :
 - Sommets du G-8 et du G-20 – points saillants sur la Sûreté maritime.
 - Politique de conformité et d'application.
6. Le point sur les politiques (Allan Bartley, TC) :
 - Reprise du commerce maritime.
 - Stratégie sur la sûreté des petits bâtiments.
 - L'OMI.
 - Projet de loi C-49 – modifications proposées à la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.
7. Informations générales sur le programme (Wendy Nixon, TC).
8. Autres questions.
9. Liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC.
10. Mot de la fin.

La réunion du Comité permanent de la sûreté maritime a lieu le mercredi 3 novembre 2010. La réunion est présidée par Dean Fuller, Directeur par intérim d'Opérations de la Sûreté maritime et Directeur des Affaires réglementaires de la Sûreté maritime.

1. MOT D'OUVERTURE

Dean Fuller souhaite la bienvenue aux participants. Aucun autre point n'est ajouté à l'ordre du jour et le compte rendu de la réunion précédente est adopté tel quel. Dean Fuller demande à Fulvio Fracassi, Directeur général de la Sûreté maritime, de commencer la réunion.

Fulvio Fracassi signale que, pendant la réunion, les intervenants seront informés des accomplissements de Sûreté maritime, notamment les sommets du G8 et du G20, les principales questions politiques et opérationnelles et les nouvelles et actuelles initiatives en matière de réglementation. Il indique que le succès des initiatives de Sûreté maritime a été possible grâce au niveau de participation des intervenants au quotidien et lors des réunions du CCMC.

2. PRÉSENTATION AU SUJET DU SYSTÈME D'IDENTIFICATION ET DE SUIVI À DISTANCE DES BÂTIMENTS (LRIT)

Fulvio Fracassi présente Sam Ryan de la Garde côtière canadienne qui fait un exposé sur le Système d'identification et de suivi à distance des bâtiments (LRIT) et le projet national des systèmes d'identification automatique (SIA) visant l'amélioration de la sensibilisation au domaine maritime. Le projet du LRIT vise quatre objectifs principaux (la sécurité, la sûreté, l'environnement et la recherche et le sauvetage) et il est actuellement financé par la Garde côtière canadienne.

Sam Ryan indique que ces deux projets sont accessibles aux groupes fédéraux chargés de la sûreté, de l'application et du renseignement, soit par l'intermédiaire des centres des opérations de la sûreté maritime soit directement. Lorsqu'ils seront entièrement en œuvre en 2010, les deux systèmes permettront à la Garde côtière canadienne et à tous nos partenaires fédéraux d'identifier et de surveiller les navires dans un rayon de 1 000 milles marins (et dans un rayon de 2 000 milles marins dans le cas des bâtiments qui souhaitent entrer dans nos ports) de toutes les côtes, ce qui comprend l'Arctique. On espère que le système LRIT jouera un rôle capital pour aider les différents pays à lutter contre le piratage.

Zak Farid, Nautical Institute B.C. Branch, demande à Sam Ryan s'il existe des plans pour la mise en œuvre de mesures de recouvrement des coûts pour le système LRIT et quelles langues sont utilisées par le système. Pour le moment, le système LRIT est pleinement financé par la Garde côtière canadienne et le système est en anglais.

Tom Anderson, Seaway Marine Transport, s'informe auprès de Sam Ryan des exigences concernant l'essai du système LRIT et de la fréquence des essais. Il mentionne que la mise à l'essai de la conformité est nécessaire dès le départ afin d'assurer la conformité au *Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments*. On indique également que les essais sont effectués toutes les six heures lorsque les rapports environnementaux sont terminés.

Al Le Monnier, International Longshore & Warehouse Union Canada, a demandé des détails sur le genre de renseignements que transmet le système LRIT. Il veut savoir si ces renseignements comprennent de l'information sur l'équipage et à qui ces renseignements sont envoyés. Sam Ryan indique que les seuls renseignements envoyés sont l'identification du bâtiment, l'heure, l'emplacement du bâtiment, le nom du bâtiment et son numéro de l'OMI. Les renseignements ne sont utilisés que pour les quatre objectifs susmentionnés et par le gouvernement du Canada.

Tom Anderson, Seaway Marine Transport, demande des renseignements sur les progrès de l'élargissement des services relatifs à la sûreté de la navigation offerts sur la Voie maritime à tous les marins. On signale que l'infrastructure est présente et qu'elle sera disponible quand le Programme en aura besoin.

Sam Ryan donne également un aperçu du projet national des Systèmes d'identification automatique. Jamie Marshall, B.C. Ferries, indique qu'il y a eu des problèmes de signaux perdus lors du passage d'un canal à l'autre sur la côte ouest. Scott Porter, V.Ships, demande si on prévoit élargir les exigences relatives au SIA. Fulvio Fracassi indique que du point de vue de la sûreté, il n'y a pas de plans d'élargissement.

3. LE POINT SUR LA RÉGLEMENTATION

Dean Fuller fait le point sur la réglementation. Il commence par donner des renseignements sur l'état du *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs*, du projet de *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Sûreté maritime* et des modifications proposées au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

Les intervenants sont informés que le *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 23 décembre 2009. Le Règlement a été mis en œuvre dans la Région du Pacifique le 15 janvier 2010, à l'appui des Jeux olympiques de Vancouver en 2010 et ensuite le 1^{er} avril 2010 dans le reste du Canada.

Le projet de *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Sûreté maritime* est en cours d'élaboration et comprendra des sanctions administratives liées au *Règlement sur la sûreté des traversiers intérieurs* et les sanctions administratives pécuniaires de la partie 6 et des annexes 2 et 3 du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

On fait également le point sur les modifications proposées au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*. On indique que l'examen des commentaires externes et internes est en cours et demande beaucoup de travaux d'analyse, avant de procéder à de nouvelles modifications. Un calendrier estimatif indiquant l'été/l'automne 2011 pour la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est distribué aux intervenants.

Richard Goode, B.C. Ferry et Marine Workers' Union, indique que le syndicat a été assuré que les inspecteurs de la FIOT auraient accès aux bâtiments. Le processus est au ralenti à cause des retards dans les modifications au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et le syndicat est très déçu. Les inspecteurs examinent les conditions de travail des marins et ils ont besoin d'un engagement qui garantisse les conditions de travail pour ces travailleurs. Dean Fuller indique que les modifications permettront de veiller à ce que l'accès ne soit pas entravé. Sûreté maritime a également créé un Bulletin opérationnel de la sûreté maritime qui indique que le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* ne doit pas être utilisé pour refuser l'accès aux inspecteurs de la FIOT. Si les inspecteurs font encore face à des problèmes, ils doivent communiquer avec Transports Canada et des mesures appropriées seront prises pour remédier à la situation.

Al Le Monnier, International Longshore & Warehouse Union Canada, demande un résumé des présentations des intervenants. Il indique qu'en raison du retard dans le calendrier pour le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et qu'étant donné que les consultations ont déjà eu lieu, on estime que la diffusion des commentaires des intervenants serait appropriée. Dean Fuller indique que Transports Canada pourrait produire un résumé des soumissions reçues. Fulvio Fracassi indique par ailleurs que le Résumé de l'étude de l'impact de la réglementation devrait comprendre un aperçu des commentaires reçus et de la manière dont on y a répondu.

Peter Lahay, Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT), exprime son appréciation des commentaires des participants et de Transports Canada en ce qui concerne la question de l'accès des travailleurs du secteur maritime. Il remercie le groupe des Opérations de Transports Canada pour son travail et d'avoir invité un inspecteur de la FIOT à son récent atelier. Il reconnaît le travail accompli à ce jour et espère que toutes les observations formulées lors des consultations seront conservées et ne seront pas changées au cours de la rédaction juridique des modifications du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

Peter Lahay indique que lors d'une réunion récente du Comité de la simplification des formalités (CSF) de l'OMI, le manque de conformité de certains pays concernant l'accès aux inspecteurs de la FIOT a été reconnu comme un enjeu majeur et a été renvoyé au Comité exécutif aux fins de résolution. Le Canada a adopté onze conventions et notre travail avec l'OIT a été reconnu lors de la réception du lundi soir de la réunion du CCMC. Toutefois, il souligne que, jusqu'à ce que le règlement modifié soit mis en place, le Canada n'est pas conforme à l'exigence de l'OMI relativement à l'accès aux gens de mer.

Bruce Carter, de la Guilde de la marine marchande du Canada, indique qu'un problème récent à Montréal, où le port a demandé que les représentants du syndicat soient parrainés par une compagnie de transport, a créé encore un autre obstacle pour les inspecteurs de la FIOT. Gerry Stull, section 4212 des TCA, région de Niagara, exprime également son soutien aux inspecteurs de la FIOT et demande s'il serait approprié d'instaurer un mécanisme pour canaliser les fonds d'une pénalité en vertu du projet de *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Sûreté maritime* à un organisme de secours. Fulvio Fracassi indique que ce serait problématique, étant donné que les sommes perçues des sanctions sont versées au Trésor.

Tom Anderson, Seaway Marine Transport, souligne qu'il était plus important que le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* soit publié dans la *Gazette du Canada* cet été. Les frais de sûreté que certaines installations prélèvent ne sont pas justifiés et peuvent être excessifs. Il est à espérer que le projet de règlement aborde cette question.

Ivan Lantz, de la Fédération maritime du Canada, appuie le commentaire de Tom Anderson relatif aux frais et demande quels changements sont envisagés afin d'harmoniser nos modifications avec les États-Unis. Dean Fuller indique que Transports Canada se penche sur les questions concernant la réciprocité de la carte d'identité des travailleurs du secteur des transports, les remorqueurs et les barges sur la côte ouest et certaines cargaisons dangereuses, et continue de se réunir avec la Garde côtière américaine pour cerner les questions trop lourdes pour les expéditeurs des deux pays qui pourraient être résolues au moyen d'une entente en matière de sûreté.

Michel Desjardins, du Syndicat international des marins, exprime son soutien à l'accès des inspecteurs de la FIOT aux gens de mer et indique que la question des exigences de parrainage susmentionnée représente un obstacle important qui exige une solution immédiate.

4. ÉTAT D'AVANCEMENT DE L'ACCORD BILATÉRAL ENTRE LES ÉTATS-UNIS ET LE CANADA EN CE QUI A TRAIT AU PROGRAMME «TRANSPORTATION WORKERS' IDENTIFICATION CARD» (TWIC)

Dean Fuller présente Guy Morgan, directeur de Programme de filtrage de sécurité à Transports Canada, qui fait brièvement le point sur l'état de la demande du Canada auprès du conseil de comparabilité pour la réciprocité avec le programme américain « Transportation Workers' Identification Card » (TWIC) et le Programme d'habilitation de sécurité de Transports Canada. Il indique que 16 500 habilitations de sécurité ont été accordées jusqu'à ce jour.

Le conseil de comparabilité a présenté deux séries de questions en réponse à notre demande. On a répondu aux deux séries et Transports Canada attend d'autres rétroactions sur le progrès de l'application. On reconnaît que le congé à terre est un élément essentiel pour les marins et que tous les efforts sont mis en œuvre afin d'atteindre, si ce n'est la pleine réciprocité, au moins des mesures intérimaires, où les É.-U. reconnaîtraient nos évaluations de sûreté et permettraient à nos marins de faire une demande de TWIC à moindres frais.

Tom Anderson, Seaway Marine Transport, souligne que du point de vue des propriétaires de navire, il est impératif que des installations aient des mécanismes en place aux É.-U. et au Canada ayant la capacité de lire les cartes d'identité. Gerry Stull, section 4212 des TCA, indique qu'une infrastructure adéquate est nécessaire pour que les pièces d'identité des marins canadiens puissent être lues par les lecteurs électroniques.

Par rapport à la réciprocité des cartes TWIC, Dean Fuller et Guy Morgan indiquent que, selon les discussions initiales, le Canada ne recevrait pas une réciprocité sans condition. Nous en sommes aux premières étapes, c.-à-d. les É.-U. reconnaîtraient nos évaluations sur la sûreté et permettraient à nos marins de faire une demande de TWIC à moindres coûts. Fulvio Fracassi indique que Transports Canada cherche les meilleures approches qui bâtiraient la confiance.

Ivan Lantz indique également que la Garde côtière canadienne a été mandatée pour examiner les terminaux afin de garantir l'accès à la côte aux gens de mer. La carte d'identité ne serait alors pas obligatoire, mais l'escorte le serait. La Garde côtière canadienne prend très au sérieux l'avancement de ce plan. On note également que la Garde côtière américaine a fait une annonce concernant l'accès à la rive par le biais de terminaux sans frais pour le marin. Dean Fuller indique que la Garde côtière américaine en est encore à déterminer le fonctionnement de ce programme et elle communiquera les détails dès que possible. Michel Desjardins, Syndicat international des marins, souligne que tous les frais imposés au navire seraient transférés au marin en fin de compte.

5. LE POINT SUR LES OPÉRATIONS

Le point sur les opérations couvre les renseignements sur les sommets du G8 et du G20 ainsi que le Programme de conformité et d'application. Dean Fuller insiste sur le fait que le succès de la composante maritime des sommets du G8 et du G20 découle en grande partie de la pleine collaboration de tous les partenaires participant à la planification et à la mise en œuvre.

Dean Fuller aborde le sujet du Programme de conformité et d'application. Le programme a pour objectif d'assurer et d'encourager la conformité aux exigences de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et des directives de sûreté connexes prises en vertu de la Loi au sein de la communauté maritime.

Ross Lindsay, service de police de Toronto, indique que les zones d'exclusion sont litigieuses et qu'elles poseront problème de nouveau lors d'événements comme le bicentenaire et les Jeux panaméricains en 2015. Transports Canada devrait chercher à donner des pouvoirs d'exécution aux forces de police dans le cadre du règlement modifié. Dean Fuller a noté que les pouvoirs d'exécution relèvent de la Loi et nécessiteraient un changement législatif. Toutefois, l'approche relative au rendement et la bonne communication utilisées lors des sommets du G8 et du G20 ont été très efficaces. Ross Lindsay fait remarquer que le domaine maritime a été le seul aspect qui n'a pas soulevé de problèmes.

Scott Porter, V.Ships Canada, demande si le Programme de conformité et d'application s'applique aux navires étrangers. Dean Fuller indique que le programme aurait une incidence sur tous les navires, ainsi que sur les installations terrestres réglementées en vertu du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*.

Ivan Lantz, Fédération maritime du Canada, demande un échéancier pour les consultations et indique qu'il serait utile de produire un document préliminaire, comme une feuille de calcul notant les infractions et les amendes liées. Theresa Barclay, Transports Canada, indique que les sanctions administratives pécuniaires existent déjà dans le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et qu'elles ne seront pas changées. La différence est que de nouvelles sanctions administratives pécuniaires seront établies pour les traversiers intérieurs et seront incluses dans le projet de *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Sûreté maritime*.

6. LE POINT SUR LA POLITIQUE

Allan Bartley, Transports Canada, fait le point sur les politiques du Comité permanent. Cette mise à jour comprend des renseignements sur le projet de reprise du commerce maritime, la stratégie pour la sûreté des petits bâtiments et des installations du Canada, une brève mise à jour sur l'initiative de sûreté de l'Organisation maritime internationale, et le projet de loi C-49, Loi modifiant la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, la *Loi sur des mesures de réforme équitables concernant les réfugiés* et la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.

À l'automne 2008, Transports Canada a commencé un projet en vue d'élaborer un plan de reprise du commerce maritime dans la Région du Pacifique. Le travail dans la Région du Pacifique a été achevé et nous travaillons actuellement sur la planification de la reprise du commerce maritime à Montréal, à Hamilton et à Halifax.

De l'information est également fournie sur la Stratégie pour la sûreté des petits bâtiments et des installations. Transports Canada a plusieurs initiatives de sûreté en cours pour le transport maritime à courte distance, les petits bâtiments commerciaux, les bateaux de pêche, les embarcations de plaisance et les installations correspondantes.

La prochaine réunion du Comité de la sûreté maritime à l'OMI est prévue pour la période du 24 novembre au 3 décembre 2010. Le Canada continuera d'appuyer la mise en œuvre rapide et efficace du système d'identification et de suivi à distance des bâtiments (LRIT), ainsi que l'examen et la révision des directives relatives à la prévention et à la suppression des actes de piraterie et des vols à main armée visant les navires.

Le projet de loi C-49 propose des modifications législatives à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* qui augmenteraient les peines pour les personnes qui ne parviennent pas à fournir certaines informations obligatoires avant que le navire pénètre dans les eaux canadiennes ou qui ne se conforment pas aux directives ministérielles, et pour les personnes qui fournissent des renseignements faux ou trompeurs. Il va créer une nouvelle catégorie d'infraction pour les navires qui ne respectent pas les directives ministérielles. Il permettra également de modifier la réglementation afin d'autoriser des règlements concernant la divulgation de certaines informations dans le but de protéger la sécurité ou la sûreté du Canada ou des Canadiens.

Une bonne discussion s'ensuit après la présentation de Allan Bartley sur le projet de loi C-49. Ivan Lantz, Fédération maritime du Canada, se dit très inquiet du fait que les sanctions pourraient pénaliser inutilement les navires qui sont habituellement conformes et qui, pour une raison ou une autre, pourraient être en retard dans le dépôt de leurs rapports ou en oublier un. Fulvio Fracassi indique que le système accorde à Transports Canada la souplesse nécessaire pour imposer des amendes, le cas échéant. Ces modifications législatives ne changeront pas l'approche progressive actuelle de Transports Canada.

Peter Lahay, Fédération internationale des ouvriers du transport, se dit préoccupé du fait que des amendes sont perçues auprès de propriétaires de navire lorsqu'un marin demande le statut de réfugié. Allan Bartley indique que pour donner une amende au propriétaire de navire, l'intention criminelle doit être prouvée. Al Le Monnier, ILWU Canada, demande à qui revient l'obligation de produire des preuves dans le cas où un membre d'équipage arrivant au Canada demande le statut de réfugié. On indique que cette question relève du comité sur les réfugiés.

John McCann, Administration portuaire de Saint John, demande si Transports Canada a l'intention de faire participer d'autres ports au Plan de reprise du commerce maritime. Il a été informé que les comités de planification portuaire qui résulteraient de ce projet pilote communiqueraient avec d'autres ports afin de les aider avec leurs plans de reprise.

Ivan Lantz, Fédération maritime du Canada, demande si les renseignements contenus dans le projet de règlement pour le partage de l'information seraient les mêmes que les renseignements consignés dans une notification préalable à l'arrivée. Il a été informé que tout autre renseignement recueilli dans le cadre de notre programme peut être partagé, sous réserve des conditions énoncées dans la réglementation.

7. INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LE PROGRAMME

Wendy Nixon, Transports Canada, fait le point auprès des intervenants sur le Programme de contributions pour la sûreté maritime. Il s'agit d'un programme de cinq ans qui a fourni 112 millions de dollars de fonds pour des améliorations de la sûreté maritime et prenait fin le 30 novembre 2009.

Il faut effectuer une évaluation du programme et de toute lacune restante en matière de sûreté maritime avant de prendre une décision relativement à un programme futur. Transports Canada a interviewé certains bénéficiaires, des groupes de travail et d'autres intervenants clés pour discuter des résultats de sûreté qui ont été obtenus à ce jour. Un sondage sur le Web pour une analyse plus détaillée a été élaboré et envoyé aux intervenants le 1^{er} novembre à l'aide de la liste nationale des intervenants qui a été produite à partir d'informations reçues plus tôt cette année.

La liste nationale des intervenants fait en sorte que nous pouvons communiquer aux intervenants des renseignements non classifiés, y compris les rapports du programme, les bulletins sur les prochaines séances de consultation, ou solliciter des commentaires sur certains éléments de programme. D'autres formulaires sont offerts aux intervenants qui n'ont pas fourni leurs coordonnées.

Une autre question de Michael Riehl, Administration portuaire de Toronto, porte sur le statut du programme d'application de la loi maritime. Dean Fuller indique que des travaux supplémentaires sont nécessaires à la fois du point de vue politique et des opérations, et jusqu'à ce qu'il y ait une obligation de modifier la réglementation, nous continuerons à travailler en collaboration avec les services de police, comme nous l'avons fait pour les sommets du G8 et du G20.

Scott Porter, V.Ships Canada, demande s'il existe des plans relatifs à l'élargissement du programme de contributions aux compagnies d'expédition. Wendy Nixon indique qu'il n'y a rien de ce genre pour le moment.

On indique que la FIOT a présenté une pétition à l'OMI concernant le piratage contenant 930 000 signatures.

8. AUTRES QUESTIONS

Aucune autre question n'est soulevée.

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

Dean Fuller indique que la prochaine réunion du Comité permanent portant sur le programme en matière de sûreté maritime comprendra les mises à jour habituelles et demande aux intervenants de présenter tout autre point qu'ils aimeraient rajouter à l'ordre du jour.

10. QUESTIONS DIVERSES

Comme il n'y a pas d'autres questions, Fulvio Fracassi remercie les intervenants de leur active participation et de leur soutien continu.

Approuvé par :

Dean Fuller, Sûreté maritime, TC, président du Comité permanent