

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT SUR LA NAVIGATION ET LES OPÉRATIONS

Ordre du jour

1. Introduction et approbation de l'ordre du jour
2. Le point sur l'OMI – Transport des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs
3. Mise à jour du groupe de travail sur les remorqueurs et les chalands (définition d'« unité composite »)
4. Le point sur la réglementation
5. Le point sur l'OMI – Sous-comité des radiocommunications, recherche et sauvetage (COMSAR)
6. Le point sur l'OMI – Sous-comité de la sécurité de la navigation (NAV)
7. Mise à jour sur la e-navigation
8. Essais en mer : dépistage par satellite des systèmes SAI-SART-EPIRB
9. Autres questions
10. Liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC

La réunion du Comité permanent, présidé par Robert Turner, Transports Canada, est tenue le mardi 2 novembre 2010.

1. INTRODUCTION ET APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

L'ordre du jour est approuvé tel quel.

2. LE POINT SUR L'OMI – TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES, DES CARGAISONS SOLIDES ET DES CONTENEURS

Jan Zwaan, Transports Canada, fait le bilan de la récente réunion du Sous-comité des marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs (DSC 15) qui a eu lieu en septembre. Une mise à jour est présentée sur les codes de l'OMI qui ont des versions plus récentes ou dont certaines modifications deviendront obligatoires, comme le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), et le Code maritime international des cargaisons solides en vrac (Code IMSBC). En outre, le Comité de la sécurité maritime (MSC) a adopté plusieurs nouvelles circulaires MSC. Une des circulaires d'intérêt concernait la Convention sur la sécurité des conteneurs, et une autre concernait les dispositions de l'Annexe 14 du Recueil CSS par rapport aux porte-conteneurs et à l'arrimage ainsi qu'à l'arrimage des conteneurs des nouveaux navires d'ici 2015, lorsque cela est possible. Les travaux sur le Recueil de règles (Timber Code 2011) de l'OMI ont été exécutés et seront présentés à la 89^e session du CSM et à la 27^e assemblée pour adoption finale. Les travaux de l'OMI sont en cours concernant les critères de classification pour les cargaisons en vrac considérées comme des marchandises dangereuses en vrac (MHB) en vertu du Code IMSBC, et aussi concernant les dispositions d'entreposage et de séparation dans la partie 7 du Code IMDG. On fait aussi le point sur les travaux en vue des lignes directrices, notamment les Recommandations concernant l'accès aux espaces clos, le chargement des engins de transport et les vêtements de protection pour les produits chimiques.

Les questions soulevées sont les suivantes.

Al Le Monnier, International Longshore & Warehouse Union Canada, s'informe des exigences relatives aux dernières modifications du Code IMDG en vertu de la LMMC 2001 et au TMD. Il s'informe également des exigences en ce qui a trait au Code IMSBC en vertu du *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* et ses nouvelles versions. On indique dans la réponse que la façon dont les Codes sont intégrés à la réglementation et dont on en fait mention dans ladite réglementation aiderait à déterminer quelles parties d'un Code devraient être intégrées et quand cela devrait l'être. Il constate le nombre d'inspections par rapport au nombre de conteneurs en mouvement dans le monde et le ciblage de telles inspections. On indique que le format des rapports respecte la circulaire de l'OMI relative à cette question.

Bruce Patterson, BC Ferries, commente la terminologie pour les espaces fermés (enclosed spaces) en vertu de l'OMI et des espaces clos (confined spaces) en vertu de la SSTN, il explique que si un terme est défini dans la législation canadienne, le terme espaces clos (confined spaces) serait applicable selon la définition.

Scott Porter, V.Ships Canada Inc., pose une question concernant les amendes relatives au minerai de fer de la nouvelle circulaire indiquant des risques de liquéfaction, il est expliqué qu'aucune nouvelle annexe n'a été élaborée pour le moment dans le Code IMSBC, et que les modifications au Code IMBC et pour l'annexe portant sur le charbon, le cas échéant, lui seront transmises.

Eric Skowronek, International Longshore & Warehouse Union, s'informe des cas d'envoi de cargaison non conforme n'indiquant pas le poids; la réglementation exige que le poids soit indiqué pour toutes les cargaisons à charger. Pour les cargaisons à décharger, la Convention internationale de l'OIT 27 s'applique dans ce cas, et pour les articles de cargaison chargés dans d'autres pays, le poids doit être indiqué pour les cargaisons de plus d'une tonne. Il est expliqué qu'il y avait divers moyens ou mesures acceptables en ce qui concerne le contrôle dans de tels cas, en vertu des exigences réglementaires.

3. MISE À JOUR DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES REMORQUEURS ET LES CHALANDS

Lors de la dernière réunion du CCMC, le Groupe de travail sur les remorqueurs et les chalands a présenté au Comité permanent une proposition d'interprétation pour le terme « relié de façon rigide » en vue de l'utilisation dans l'interprétation de l'application de la règle 24(b) du *Règlement sur les abordages*. L'interprétation proposée s'établissait comme suit : *L'expression « relié de façon rigide », au moment de déterminer si une unité intégrée remorqueur-chaland est une « unité composite », signifie que l'unité intégrée remorqueur-chaland en mode de poussée ou de poussée/traction manœuvre comme un seul bâtiment sans qu'un déplacement relatif soit perceptible entre le remorqueur et le chaland.* L'expression « déplacement relatif perceptible » doit décrire uniquement le déplacement relatif du remorqueur par rapport au chaland sur le plan horizontal, qu'un bâtiment rencontré soit induit ou non en erreur par la différence de cap entre ce bâtiment rencontré et l'unité composite qui approche.

Marcel Fournier présente le point de vue de la Sécurité maritime sur l'interprétation proposée. Il est à noter que la Sécurité maritime a demandé si l'interprétation fournissait suffisamment d'explications et croyait qu'elle pourrait causer d'autres malentendus. Sécurité maritime examinait la question à savoir si l'interprétation serait conforme à celle des États-Unis et de la pratique commune et elle a conclu que l'interprétation proposée ne serait pas conforme à celle des États-Unis. En outre, il a été reconnu qu'elle causerait des écarts par rapport au *Règlement sur les abordages*, dans certains cas à l'égard de la position du feu de tête de mât (c.-à-d., la hauteur et aussi en ce qui concerne les feux de côté) et ces écarts devraient être découragés et réduits au minimum.

Les participants discutent longuement de l'interprétation proposée et des incidences et recommandent la décision suivante : avec la participation de représentants du milieu du remorquage, l'interprétation devrait être élaborée davantage entre les sessions par Sécurité maritime en consultation avec les représentants du milieu du remorquage, en tenant compte de la discussion. Une interprétation révisée devrait être présentée lors de la prochaine réunion du CCMC à la fois au Groupe de travail sur les remorqueurs et les chalands et au Comité permanent sur la Navigation et les opérations.

4. LE POINT SUR LA RÉGLEMENTATION

Pour le point sur la réglementation, il a été annoncé que le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2010. Le règlement met en œuvre la transmission obligatoire à la Garde côtière canadienne pour certains navires lorsqu'ils opèrent dans la zone NORDREG, qui couvre les eaux du Nord canadien.

Il est également annoncé que le *Règlement sur les enregistreurs de données de voyage* ferait l'objet d'une publication préalable sous peu dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

On prépare également le *Règlement modifiant le Règlement sur les abordages* afin de répondre aux commentaires du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Les modifications portent sur des changements mineurs visant à clarifier certaines sections des annexes techniques du Règlement.

La réforme du *Règlement sur la sécurité de la navigation* est toujours en suspens en attendant les priorités réglementaires.

5. LE POINT SUR L'OMI : SOUS-COMITÉ DES RADIOCOMMUNICATIONS, RECHERCHE ET SAUVETAGE (COMSAR)

Russ Renaud, Transports Canada, passe en revue l'ordre du jour de la prochaine session du Sous-comité de radiocommunications et recherche et sauvetage (COMSAR 15). L'ordre du jour comprend un exercice d'établissement de la portée afin de cerner le besoin d'examiner le SMDSM, une révision de la norme relative à la RLS de 406 MHz, l'élaboration d'une stratégie sur la navigation électronique et une mesure visant la sauvegarde des personnes secourues en mer. Les intervenants intéressés sont invités à participer à l'élaboration de la position du Canada. En outre, les questions examinées par l'Union internationale des télécommunications sont présentées, notamment l'élaboration de normes pour les questions relatives aux dispositifs d'avertissement pour les personnes tombées par-dessus bord et à l'ISMM.

6. LE POINT SUR L'OMI : SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION (NAV)

Le président fait le point sur la dernière réunion du Sous-comité chargé de la sécurité de la navigation, 56^e session (NAV 56), ainsi que sur les décisions pertinentes de la 87^e session du Comité de la sécurité maritime (CSM 87).

Voici les différentes décisions qui ont été prises lors de la CSM 87 : 1) Approbation de la circulaire SN relative aux lignes directrices sur l'équipement et les systèmes de la passerelle, leur disposition et leur intégration; 2) Adoption de la résolution du CSM relativement aux normes de performance sur la gestion des alertes à la passerelle; 3) Approbation de la circulaire du CSM relative aux procédures de mise à niveau de l'équipement de navigation et de communication du navire; 4) Adoption de la résolution du CSM concernant la sécurité durant les démonstrations, les protestations ou les confrontations en haute mer; 5) Approbation des modifications au règlement SOLAS V/18 pour refléter les essais annuels de l'équipement AIS – pour adoption à la 88^e session du CSM; 6) Approbation de la circulaire SN sur les conseils concernant l'utilisation des messages propres à l'application AIS; 7) Approbation de la circulaire SN sur les conseils relatifs à la présentation et à l'affichage des messages propres à l'application AIS; 8) Approbation du texte révisé des modifications proposées au règlement SOLAS V/23 relativement aux arrangements de transfert des pilotes – pour adoption à la 88^e session du CSM; 9) Approbation du texte révisé des modifications proposées à la résolution A.889(21) concernant la recommandation sur les arrangements de transfert des pilotes – à être soumis à la 27^e assemblée pour fins d'adoption; et 10) Approbation de la circulaire du CSM sur les interprétations unifiées du règlement SOLAS V/22.1.6 relativement à la visibilité sur la passerelle de navigation.

Les éléments suivants font partie de la mise à jour de la NAV 56 : 1) Circulaire de la SN sur les lignes directrices sur les zones de sécurité et sur la sécurité de la navigation aux alentours des installations et des structures extracôtières – pour approbation à la 88^e session du CSM; 2) Circulaire de la SN sur la mise à niveau des logiciels d'affichage des cartes électroniques et des systèmes d'information (ECDIS) – pour approbation à la 88^e session du CSM; 3) Circulaire du CSM sur les procédures de mise à niveau de l'équipement de navigation et de communication des navires – pour approbation à la 88^e session du CSM; 4) Révision du texte de la résolution A.953(23) sur le système mondial de radionavigation – pour approbation à la 88^e session du CSM; 5) Circulaire SN sur les lignes directrices concernant le degré d'évaluation des risques – pour approbation par le CSM; 6) Poursuite de l'élaboration du plan de mise en œuvre de la stratégie sur la navigation électronique et remise sur pied du groupe de la correspondance; et 7) Poursuite de la révision des normes de performance des VDR.

7. MISE À JOUR SUR LA E-NAVIGATION

Lee Alexander, au nom de Sécurité maritime, présente un exposé incluant une mise à jour sur la stratégie de navigation électronique de l'OMI : ce dont il s'agit, la raison de son importance, le processus de mise en œuvre et les progrès réalisés à ce jour. Il insiste également sur la participation du Canada aux travaux de l'OMI sur la navigation électronique au fil des ans.

André Châteauvert, Garde côtière canadienne, présente une matrice des besoins des utilisateurs qui a été élaborée en fonction des résultats d'un sondage mené l'année dernière. Afin de passer de la théorie à la pratique, la matrice proposée énumère les services de navigation électronique que les autorités à terre doivent fournir aux marins et ces services sont divisés par les différents secteurs de navigation au Canada. La Garde côtière canadienne prévoit présenter cette matrice lors de la réunion de l'OMI l'année prochaine. La matrice est actuellement accessible sur son site Web. Les observations et la rétroaction des intervenants seront acceptées jusqu'en décembre 2010.

8. ESSAIS EN MER : DÉPISTAGE PAR SATELLITE DES SYSTÈMES SIA-SART-EPIRB

Jim King, Exact Earth, donne une présentation sur les essais en mer du dépistage par satellite des systèmes SIA, SART et EPIRB. La présentation souligne la capacité de sa compagnie à détecter par satellite les navires équipés de SIA partout dans le monde, y compris les SIA-SART, qui sont utilisés pour repérer les survivants en situation de détresse. À titre de service offert aux ministères et agences du gouvernement, le dépistage par satellite des signaux SIA peut être utilisé pour la sûreté, la surveillance des bâtiments, la recherche et le sauvetage et la surveillance environnementale, entre autres.

9. AUTRES QUESTIONS

Aucune autre question n'est soulevée.

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

Voici les points provisoires de l'ordre du jour de la prochaine réunion :

- Mise à jour sur la réglementation
- Mises à jour sur l'OMI
- Mise à jour sur la clarification du terme « unité composite »
- Mise à jour sur la e-navigation

Approuvé par :

Robert Turner, Sécurité maritime, TC, président du Comité permanent