

**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. Discussion du mandat du groupe de travail et du champ d'application.
3. Poursuivre la lancée de la délégation et autorisation :
 - Mise à jour sur le Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO).
 - Mise à jour sur le Programme alternatif canadien de conformité (PACC).
 - Aperçu des types d'autorisation en vertu de la LMMC 2001.
4. Mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) :
 - Mise à jour sur les outils et lignes directrices de la gestion de la sécurité nationale.
 - Mise à jour sur le projet pilote.
5. Création d'un réseau des fournisseurs de services maritimes.
6. Autres questions.
7. Liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC.

La réunion du Groupe de travail coprésidée par Julie Gascon, Transports Canada, Cliff Harvey, Transports Canada, Phillip Nelson, Council of Marine Carriers et David Kattler, BC Ferry and Marine Workers Union, a eu lieu le jeudi 29 avril 2010.

1. INTRODUCTION ET APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

Julie Gascon se présente, présente les coprésidents, puis accueille les participants à la seconde réunion du Groupe de travail sur la surveillance réglementaire des bâtiments canadiens.

Elle passe ensuite à l'approbation de l'ordre du jour. Julie Gascon propose deux changements à l'ordre du jour : en premier lieu, elle propose de déplacer l'aperçu des types d'autorisations avant le PDIO; en deuxième lieu, elle propose d'ajouter une discussion relativement aux normes d'inspection au point 5.

L'ordre du jour est accepté avec les modifications proposées.

Julie Gascon propose ensuite l'adoption du procès-verbal de la réunion de novembre 2009 du Groupe de travail. Le procès verbal est accepté sans modification.

Avant de passer au point 2, Julie Gascon apporte un éclaircissement quant à la signification du terme « bâtiment canadien ». En ce qui a trait au Groupe de travail et aux documents qui y sont abordés, l'expression « bâtiment canadien » désigne tous les bâtiments qui doivent être immatriculés au Canada en vertu de la partie II de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. En d'autres termes, un « bâtiment canadien » désigne tout bâtiment battant pavillon canadien, qu'il s'agisse de bâtiments ressortissant ou ne ressortissant pas à la Convention.

Julie Gascon procède ensuite à l'élection formelle des coprésidents de l'industrie et du syndicat. Lors de la réunion de novembre 2009, deux coprésidents intérimaires avaient été élus; ils devaient demeurer en poste jusqu'à ce que le mandat du Groupe de travail soit adopté. Julie Gascon ouvre la porte à la nomination d'un autre représentant de l'industrie ou du syndicat, mais aucune proposition n'est faite. David Kattler et Phillip Nelson sont officiellement nommés coprésidents du Groupe de travail.

2. DISCUSSION DU MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL ET DU CHAMP D'APPLICATION

Julie Gascon passe en revue chacune des modifications proposées au mandat lors de la réunion précédente. Elle propose ensuite l'adoption du mandat avec les modifications proposées. Le mandat est adopté avec les modifications proposées.

3. POURSUIVRE LA LANCÉE DE LA DÉLÉGATION ET AUTORISATION

Aperçu des types d'autorisations en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

Julie Gascon effectue un survol des types d'autorisations possibles en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

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

Cliff Harvey fait le point sur le PDIO. Il aborde la politique et les procédures mises à jour, le processus d'inscription rationalisé et la liste dynamique des bâtiments dont l'inspection a été déléguée.

Bruce Paterson, de BC Ferries, demande si un ensemble de procédures et de politiques sera élaboré pour les bâtiments visés par une délégation partielle et qui se trouvent dans la « zone grise » précédant la délégation intégrale des inspections. Cliff Harvey répond que des instructions sont en cours de préparation quant à la manière de procéder à une telle transition. Aussitôt qu'une entreprise posséderait un système de gestion de la sécurité (SGS) équivalent au Code international de gestion de la sécurité (code ISM), la transition se ferait de manière uniforme.

Bruce Paterson poursuit en expliquant que BC Ferries a fait accepter la délégation en partant de l'idée que la société de classification devient votre sous-traitant, de sorte que le rendement du sous-traitant doit faire l'objet d'une surveillance sans que le représentant autorisé le soit. Cliff Harvey répond que l'organisation reconnue doit faire l'objet d'une surveillance, mais que TC doit aussi surveiller les inspections effectuées sur les bâtiments, ce qui signifie que le représentant autorisé est considéré comme responsable du rendement du bâtiment.

Mark Boucher indique que TC ne doit pas perdre de vue l'objectif de la délégation, qui était de libérer les inspecteurs pour qu'ils puissent se concentrer sur les exploitants présentant des risques supérieurs. Cliff Harvey répond que, dans les faits, TC reprend certaines inspections faites par les sociétés de classification pour lesquelles TC réduit ainsi le nombre de délégations; cependant, TC doit poursuivre la surveillance des sociétés de classification et des flottes. Le rôle des inspecteurs de la Sécurité maritime est toujours très important et pourrait même être appelé à croître, quoique dans un domaine différent. Julie Gascon poursuit en expliquant comment fonctionne le régime actuel d'inspection en se concentrant particulièrement sur le degré de détails de ces inspections.

Bill Lind, de l'American Bureau of Shipping, explique que la United States Coast Guard devance légèrement le Canada en matière de surveillance. Elle scinde en effet ses rapports entre deux types de non-conformité : majeure et mineure. Cliff Harvey répond que la Sécurité maritime s'oriente aussi dans cette direction.

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

Julie Gascon fait le point sur le Programme alternatif canadien de conformité. Aucune question ne porte directement sur le programme.

4. MISE EN OEUVRE DES SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)

Julie Gascon fait le point sur la mise en œuvre des SGS. Deux autres participants au projet pilote ont reçu des documents de conformité canadiens valides pour la pleine durée du projet. La Sécurité maritime poursuivra son travail auprès de chaque entreprise pour raffermir leur SGS, qui doit être continuellement revu et régulièrement mis à jour.

Le prochain objectif de la Sécurité maritime en ce qui concerne les SGS consiste à mettre en place une réglementation qui s'appliquera à la flotte nationale. Julie Gascon explique que le directeur général, Donald Roussel, a récemment terminé une visite des Régions et des bureaux des Administrations centrales à l'échelle du pays pour consulter les inspecteurs de la Sécurité maritime et leurs représentants syndicaux en vue notamment d'améliorer leur compréhension des conséquences des SGS.

Julie Gascon explique aussi qu'en vue du processus réglementaire, la Sécurité maritime prépare un document de travail sur les motifs et les conséquences de la mise en œuvre du SGS dans la flotte nationale et qu'elle élaborera aussi un cadre global qui soulignera de quelle manière le SGS pourrait être mis en place au sein de la flotte nationale. Le document de travail et le cadre global seront prêts pour la réunion nationale du CCMC de novembre 2010. Des consultations nationales visant à obtenir des commentaires et des suggestions d'amélioration sur la mise en œuvre de la réglementation du SGS, sur le document de travail et sur le cadre auront lieu dans un proche avenir.

Patrick Olsen, de Work Safe B.C., demande si des travaux ont été faits pour élaborer une norme de sécurité à l'échelle des divers groupes et des diverses organisations qui ont besoin du SGS pour aider l'industrie à normaliser ses méthodes. Julie Gascon répond que cela pourrait être envisagé, mais que la manière dont un SGS était évalué dans le domaine maritime était liée de près à l'approche internationale en matière de code ISM. Le processus d'homologation est uniformisé et il n'est pas facile de s'en éloigner.

Gina Johansen, de Fish Safe BC, demande s'il est possible d'établir une stratégie intérimaire de manière à préciser comment la mise en œuvre du SGS se déroulerait et si une orientation pouvait être mise à la disposition de l'industrie afin de faciliter le passage d'un cadre normatif à un programme d'inspection axé sur le rendement. Julie Gascon explique que des outils, tels que des lignes directrices SGS, un nouveau programme « décalcomanie bleue » (Blue Decal) et des normes d'inspection, sont en cours de préparation pour aider l'industrie maritime et les inspecteurs de la Sécurité maritime.

Mark Boucher, de la Guilde de la marine marchande du Canada, et Kerry Williams, de l'Union canadienne des employés du transport, ont tous deux fait part de leurs préoccupations quant aux pressions subies par le personnel à bord des bâtiments, pressions provenant de leurs employeurs qui exigeaient que ces employés n'abordent pas, avec les inspecteurs de la Sécurité maritime, les problèmes de sécurité relatifs au nouveau programme d'inspection axé sur le rendement et lors des examens du SGS de l'entreprise. Kerry Williams demande qu'un programme de protection particulier soit élaboré pour encourager les employés de l'industrie à signaler les problèmes aux inspecteurs de la Sécurité maritime.

Julie Gascon et Cliff Harvey répondent qu'il s'agit d'un élément que la Sécurité maritime entend aborder au cours de l'élaboration de la stratégie de mise en œuvre du SGS.

Mise à jour sur les outils et les lignes directrices de la gestion de la sécurité nationale

Julie Gascon fait le point sur les outils et les lignes directrice qui seront mis à la disposition de l'industrie maritime canadienne pour l'aider à mettre en œuvre des SGS. Les lignes directrices sur le SGS ont été remises aux participants du Groupe de travail, accompagnées de feuilles de commentaires. La Sécurité maritime a suscité leurs commentaires afin d'améliorer ces lignes directrices.

Il n'y a pas d'autres questions.

5. ÉLABORATION DE NORMES D'INSPECTION ET CRÉATION DU RÉSEAU DES FOURNISSEURS DE SERVICES MARITIMES

Julie Gascon fait le point sur les normes d'inspection. La Sécurité maritime élabore un ensemble exhaustif de normes d'inspection à l'intention des remorqueurs d'une jauge brute supérieure à 15 tonnes, non assujettis à la convention, pour aider les inspecteurs de la Sécurité maritime à effectuer uniformément les inspections réglementaires et pour aider les propriétaires et les exploitants à se conformer aux exigences des inspections réglementaires. Ce projet a été confié sous contrat à la firme Robert Allan Ltd. au cours de l'automne 2009. À ce jour, conformément au plan du projet, Robert Allan Ltd. a rédigé une version préliminaire des normes d'inspection, et une ébauche mise à jour pourra être

mise à l'essai par les bureaux régionaux et les participants au projet-pilote au cours de l'été 2010. Il est prévu que ces normes seront disponibles à l'automne 2010.

Julie Gascon fait le point sur la création du réseau des fournisseurs de services maritimes. Elle revient sur la définition du terme « personne compétente » qui avait fait l'objet d'une question à la réunion précédente. La définition proposée à ce moment est répétée : « Une “personne compétente” possède des connaissances spécialisées pour les tâches à effectuer assorties d'un agrément publiquement reconnu dans le secteur pertinent ». Julie Gascon explique aussi que Robert Allan Ltd. a proposé un certain nombre de catégories de personnes compétentes dans l'ébauche des normes d'inspection. Les catégories proposées sont : marin breveté par Transport Canada, personnel qualifié dans un métier, personne professionnellement qualifiée, technicien qualifié, technologue qualifié et personnel qualifié en matière d'équipement. Les définitions de ces catégories seront diffusées au moment où les normes d'inspection seront prêtes pour un examen approfondi.

6. AUTRES

Jeff Penton, de Seabase Limited, soulève une question relative à la désignation de « passager » attribuée aux membres de l'équipage des plate-formes de forage en mer au moment où ils sont transportés vers les plate-formes. Il ne croit pas que ces personnes devraient être considérées comme des passagers, mais plutôt comme des membres de l'équipage ou comme un autre type de personnel afin de faciliter leur transport vers lesdites plate-formes. Cliff Harvey explique que cette question a aussi été soulevée devant un autre Groupe de travail et qu'une réponse pourrait être fournie lors de la réunion nationale du CCMC de novembre 2010.

Mark Boucher, de la Guilde de la marine marchande du Canada, demande à voir des données sur le nombre d'inspections effectuées par les inspecteurs de la Sécurité maritime ainsi que sur le nombre de lacunes décelées à bord. Julie Gascon et Cliff Harvey répondent qu'il pourrait être possible de fournir de telles données lors de la prochaine réunion nationale du CCMC.

Marcellin Papillon, Transports Canada, explique qu'à la réunion précédente, on avait mentionné que certains exploitants ont profité d'avantages en matière d'assurances du fait qu'ils ont adopté un SGS. Il veut savoir si les exploitants qui décident de demander une autorisation pourraient aussi profiter de certains avantages. Julie Gascon répond qu'en tenant compte de la réforme des barèmes tarifaires de la Sécurité maritime de Transport Canada et de la mise au point de programmes d'autorisation, conformément à l'esprit de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, les exploitants qui ont adopté des pratiques en matière de gestion des risques auront d'autres options à leur disposition quant à l'inspection et à l'homologation de leur flotte. Phillip Nelson recommande de demander aux propriétaires et aux exploitants de bâtiment quels seraient les éléments qui pourraient les convaincre de participer.

7. LISTE PROVISOIRE DES POINTS À L'ORDRE DU JOUR POUR LA PROCHAINE RÉUNION DU CCMC

Les éléments suivants sont proposés comme points à l'ordre du jour :

Julie Gascon aimerait que des représentants de l'industrie fassent des présentations sur divers sujets relatifs au champ d'application du Groupe de travail.

Phillip Nelson recommande que Robert Allan Ltd. fasse une présentation sur les normes d'inspection.

Cliff Harvey propose d'avoir une discussion sur les statistiques et les données d'inspection.

De plus, le prochain ordre du jour pourrait comprendre une discussion sur le document de travail et sur le cadre proposé de mise en œuvre des SGS.

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 et Marine Workers Union, coprésident du Groupe de travail