

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT SUR LA NAVIGATION ET LES OPÉRATIONS

Ordre du jour

1. Introduction et approbation de l'ordre du jour.
2. Mise à jour de l'OMI – Sous-comité des marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs.
3. Précision des moyens sûrs d'accès :
 - Échelle de coupée, incluant son certificat d'inspection.
 - Mise à jour sur les exigences de l'échelle de pilote.
 - Échelles conçues pour la Voie maritime et échelles de coupée.
4. Mise à jour du groupe de travail sur les remorqueurs et les chalands, incluant la définition de « unité composite ».
5. Mise à jour sur le *Règlement sur les enregistreurs de données de voyage*.
6. Mise à jour sur le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien*.
7. Mise à jour de l'OMI – Sous-comité sur la sécurité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage (COMSAR).
8. Mise à jour de l'OMI – Sous-comité de la sécurité de la navigation (NAV).
9. Mise à jour sur la E-Navigation.
10. Information sur les produits de numérisation de la GCC et du SHC.
11. Résultats des niveaux de service du SHC.
12. Autres questions :
 - Développement système amarrage mains libres.
 - *Règlement sur les abordages* – Règle 34k).
13. 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, a été tenue le mardi 27 avril 2010.

1. INTRODUCTION ET APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

L'ordre du jour est approuvé après une seule modification : la question « Échelles conçues pour la Voie maritime et échelles de coupée » est ajoutée au point 3 de l'ordre du jour à la demande de Seaway Marine Transport.

2. MISE À JOUR DE L'OMI – SOUS-COMITÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES, CARGAISONS SOLIDES ET CONTENEURS.

Jan Zwaan, Transports Canada, présente l'information à jour suivante :

- Des points à l'ordre du jour de la 15^e session du Sous-comité des marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs (DSC), qui aura lieu en septembre 2010.
- Des éléments qui seront approuvés prochainement et à inclure dans le rapport final du DSC 14, par exemple, la toute dernière modification 35-10 au Code IMDG; des modifications à l'annexe II et à la nouvelle annexe III de la convention CSC; une nouvelle annexe 14 au Recueil CSS; des circulaires révisées du Comité de la sécurité maritime sur l'utilisation des pesticides; documents du groupe de

correspondance chargé de l'examen du recueil de règles sur les chargements de bois en pontée; la partie 7 du code IMDG sur l'arrimage et la séparation; les circulaires de la convention CSC relatives à l'entretien des conteneurs.

3. PRÉCISION DES MOYENS SÛRS D'ACCÈS **(à la demande de l'Association des armateurs canadiens)**

Échelle de coupée et son certificat d'inspection

À la demande de l'Association des armateurs canadiens, Vadym Pyetkov, Transports Canada, présente des détails sur les moyens d'accéder aux bâtiments, notamment au moyen des échelles de coupée et des passerelles. Il a passé en revue les exigences canadiennes et internationales, les diverses normes et directives en la matière ainsi que les exigences relatives au marquage, aux essais et aux examens. Il est souligné que les essais annuels à effectuer avec une charge en vertu du *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* seront faits alors que la charge sera la masse de l'échelle et qu'une masse sera exigée lors de l'exécution des essais après cinq ans. L'attention est attirée également sur la variété des termes utilisés dans le contexte de ce matériel et sur la nécessité d'uniformiser la terminologie. Une nouvelle version du certificat T5 prévu pour l'outillage de chargement est fournie à titre d'information. Il portera sur ce matériel et sur les exigences réglementaires en la matière. Les propriétaires sont encouragés à rendre ce matériel conforme aux exigences dès que possible, car une période d'application graduelle d'un an suivra l'entrée en vigueur de la réglementation.

Bernard Boissonnault a demandé si ces exigences d'inspection s'appliquaient également aux échelles de coupée servant à l'embarquement des pilotes et on lui a confirmé que c'était bien le cas en vertu de la convention SOLAS et du *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*.

Mise à jour sur les exigences de l'échelle de pilote

Robert Turner fait le point sur les exigences actuelles relatives à l'échelle de pilote et sur les modifications envisagées déjà introduites dans le processus d'adoption de l'OMI. Le matériel et les dispositions à utiliser pour transborder les pilotes sont précisés à l'article 74 du *Règlement sur la sécurité de la navigation*. Le Règlement incorpore par renvoi la règle V/23 de SOLAS ainsi que la résolution A.889(21) de l'OMI. Ces deux documents sont en cours de révision à l'OMI et les modifications proposées sont engagées dans le processus d'approbation. De nombreuses modifications ont été expliquées. Lorsque le processus de l'OMI aura été franchi, l'entrée en vigueur ne se fera peut-être pas avant 2012. Toutefois, après l'adoption, on s'attend à ce que les États soient encouragés à adopter les modifications eux-mêmes dès que possible. L'Association des pilotes maritimes du Canada désire que les modifications soient adoptées rapidement.

Échelles conçues pour la Voie maritime et échelles de coupée

Tom Anderson, Seaway Marine Transport, mentionne les échelles conçues pour la Voie maritime et des échelles de coupée dans le contexte de l'application du règlement. Il présentera peut-être à la prochaine réunion du CCMC une proposition au sujet de l'essai et de l'entretien de ces échelles.

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

Phil Nelson, Council of Marine Carriers, présente un rapport sur les délibérations du Groupe de travail sur les remorqueurs et les chalands. Il présente également un document de travail au nom de Ray Krick, McKeil Marine, au sujet de la définition d'une « unité composite » qui a été acceptée par le Groupe de travail à la dernière session du CCMC. Dans la présentation, il est proposé que l'expression « relié de façon rigide » soit définie, au lieu de modifier le règlement. De plus, l'expression « déplacement relatif perceptible » devrait 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. Par conséquent, l'interprétation suivante est proposée : *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.*

Toutefois, pour que l'interprétation soit appliquée et compte tenu des aspects pratiques et opérationnels de la manœuvre, il fait remarquer qu'il serait nécessaire de faire écart au règlement en ce qui concerne l'emplacement du feu de tête de mât avant et les feux latéraux. Il présente trois recommandations en vue de résoudre cette question : 1) permettre qu'un chaland faisant partie d'une « unité composite » montre le nouveau feu de tête de mât avant à 6 m au-dessus du pont indépendamment de la largeur; 2) permettre que les feux de tête de mât existants soient à moins de 6 m au-dessus du pont sauf s'il était nettement une cause de confusion pour les autres bâtiments; 3) permettre que les feux latéraux des chalands existants soient placés à l'avant du feu de tête de mât avant sauf s'il était nettement une cause de confusion pour les autres bâtiments. Le Council of Marine Carriers appuie ces recommandations, mais les autres participants n'ont exprimé aucune observation. Robert Turner ajoute qu'il est possible que ces changements ne soient pas interprétés de la même manière aux États-Unis et que les différences de réglementation devraient alors être examinées plus à fond.

Phil Nelson attire l'attention sur une note à jour de Jan Zwaan au sujet de l'avis de sécurité maritime n° 01/10 du Bureau de la sécurité des transports concernant une défaillance d'un bouton à-coup Wagner au poste de commande et la perte subséquente de la commande de la direction. C'est ce qui s'est produit récemment à bord d'un remorqueur qui remorquait un chaland. Le remorqueur ne pouvait plus être dirigé, s'est incliné et a fait naufrage. On a signalé que ce bouton était d'une conception ancienne et une inspection subséquente a révélé que certains de ses éléments avaient cessé de bien fonctionner. Étant donné que l'utilisation de ce vieux modèle de bouton à-coup Wagner dans un poste de commande est peut-être très répandue dans l'industrie maritime au Canada, en particulier sur les remorqueurs et les bateaux de pêche de la côte Ouest, il est recommandé que les exploitants des bâtiments équipés de ce genre de dispositif de commande de direction l'examinent pour détecter les défauts tels qu'une usure excessive, le mauvais fonctionnement du ressort ou le mauvais état des goujons de guidage en plastique.

5. MISE À JOUR SUR LE RÈGLEMENT SUR LES ENREGISTREURS DE DONNÉES DE VOYAGE

On fait le point sur le *Règlement sur les enregistreurs de données de voyage* proposé, dont la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* aura probablement lieu cet été. L'application du règlement proposé est examinée, telle qu'elle a été présentée en novembre dernier. Un enregistreur de données de voyage (VDR) serait exigé à bord des bâtiments intérieurs canadiens suivants non affectés à des voyages internationaux :

- Bâtiments construits le 1^{er} mai 2010 ou après cette date - a) bâtiments à passagers de 500 tjb ou plus, et b) navires de charge de 3 000 tjb ou plus non affectés uniquement à des voyages en eaux intérieures.
- Bâtiments construits avant le 1^{er} mai 2010 - bâtiments à passagers de 500 tjb ou plus, à la première inspection entre le 1^{er} juillet 2011 et le 1^{er} juillet 2014 au plus tard. Ces bâtiments peuvent être équipés d'un VDR ordinaire ou simplifié. Un bâtiment peut être exempté de cette exigence s'il n'est pas un traversier, s'il est exploité uniquement dans des eaux abritées dans une zone de services de trafic maritime et s'il est exploité moins de six mois par année.

De plus, un enregistreur VDR serait exigé à bord des bâtiments canadiens suivants quand ils sont affectés à des voyages internationaux : 1) bâtiments à passagers de 150 tjb ou plus; 2) navires de charge de 3 000 tjb ou plus construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date; 3) navires de charge de 3 000 tjb ou plus construits avant le 1^{er} juillet 2002. Les navires de charge de 3 000 tjb ou plus construits avant le 1^{er} juillet 2002 peuvent être munis d'un VDR ordinaire ou simplifié, mais, dans le cas des navires de charge de moins de 20 000 tjb construits avant le 1^{er} juillet 2002, cette exigence ne s'applique pas avant la plus rapprochée des dates suivantes : soit la date de la première inspection effectuée après le 1^{er} juillet 2007, soit le 1^{er} juillet 2010.

La société Canada Steamship Lines s'interroge sur l'idée d'exiger un VDR étant donné l'absence d'exigences semblables aux États-Unis et la capacité d'enregistrement de leurs systèmes de cartes marines électroniques. Le président explique que, étant donné les préoccupations exprimées durant les réunions précédentes, le projet d'exiger le VDR ne viserait ni les bâtiments affectés uniquement à des voyages en eaux intérieures ni les navires de charge existants.

6. MISE À JOUR SUR LE RÈGLEMENT SUR LA ZONE DE SERVICES DE TRAFIC MARITIME DU NORD CANADIEN

On fait le point sur le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* proposé, dont la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* a eu lieu le 27 février 2010. La date proposée pour sa mise en vigueur est encore le 1^{er} juillet 2010. Son application est examinée, de même que la zone de couverture NORDREG. Le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* proposé viserait les bâtiments suivants : 1) bâtiments de 300 tjb ou plus; 2) bâtiments remorquant à l'arrière ou poussant un autre bâtiment quand les deux ont ensemble 500 tjb ou plus (comme ECAREG); 3) les bâtiments transportant une cargaison de substances polluantes ou de marchandises dangereuses (comme ECAREG).

7. MISE À JOUR DE L'OMI – SOUS-COMITÉ SUR LA SÉCURITÉ DES RADIOCOMMUNICATIONS ET DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE (COMSAR)

On fait le point sur la 14^e session du Sous-comité sur la sécurité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité COMSAR). La discussion porte sur l'énoncé de liaison adressé au Groupe de travail 5B de l'Union internationale des télécommunications (ITU WP5B) au sujet des numéros d'identification du service mobile maritime (MMSI) attribués aux installations VHF-ASN mobiles et au sujet des lignes directrices sur les radiobalises du type « Man Over Board (MOB) » (homme tombé à la mer). Une révision proposée des normes de rendement des RLS de 406 MHz est présentée. Une proposition faite par l'Espagne, Malte et l'Italie au sujet de la sécurité des personnes secourues en mer a été peu appuyée par les délégations des autres pays. Les nouveaux développements dans le domaine des exigences de radiocommunication propres au plan de mise en œuvre d'une stratégie pour la navigation électronique a été présentée au Comité permanent.

8. MISE À JOUR DE L'OMI – SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION (NAV)

Rob Turner passe en revue l'ordre du jour de la 56^e session du Sous-comité de la sécurité de la navigation, qui aura lieu en juillet 2010. Les points suivants sont examinés : lignes directrices qui tiennent compte des demandes pour des zones de sécurité supérieures à 500 mètres autour d'îles artificielles, d'installations et de structures situées dans la zone économique exclusive; modification des normes de rendement des VDR ordinaires et simplifiés; élaboration de procédures de mise à niveau des équipements de navigation et de communication de bord; élaboration d'un plan de mise en œuvre d'une stratégie pour la navigation électronique; lignes directrices sur l'aménagement et la conception ergonomique des centres de sécurité sur des navires à passagers; examen des expressions ambiguës de la règle SOLAS V/22; nouveaux symboles graphiques pour le système d'identification automatique dans le domaine des aides à la navigation; examen des principes pour l'établissement du niveau d'effectif sécuritaire à bord des navires, dont les exigences obligatoires pour déterminer les niveaux d'effectif sécuritaire; modifications à la Convention sur les lignes de charge de 1966 et au Protocole de 1988 relativement aux zones saisonnières.

9. MISE À JOUR SUR LA E-NAVIGATION

Le point sur la E-Navigation à la Garde côtière canadienne

La GCC a déposé un rapport sur les résultats d'un sondage sur les besoins des utilisateurs de la E-Navigation au Canada. L'étude a mobilisé 177 répondants d'un océan à l'autre et comprenait un sondage sur le site Web et des entrevues régionales. Les trois principaux sujets abordés étaient : les communications maritimes, l'interface homme-machine et les améliorations techniques/opérationnelles. Les résultats du sondage attestent d'un intérêt croissant accordé à la navigation électronique au Canada. Parmi les causes de préoccupation relevées figurent le délai d'implantation, la surcharge d'information, le coût des systèmes, leur fiabilité, leur complexité, les normes internationales, la réglementation, la formation et la certification.

Les prochaines étapes consisteront notamment à déterminer les capacités actuelles de chaque région à la tâche de produire des données formatées et des données régionales utiles à la E-Navigation.

Le point sur la E-Navigation au Service hydrographique du Canada

Le Service hydrographique du Canada (SHC) a lui aussi fait le point sur la E-Navigation. Il mentionne plusieurs exemples de ses initiatives ayant trait à de nombreux objectifs centraux de la stratégie de l'OMI pour la E-Navigation. Ces objectifs centraux comprennent : la sécurité et la sûreté de la navigation; l'amélioration des communications; l'efficacité du transport et de la logistique; l'exactitude, l'intégrité et la continuité des systèmes essentiels pour la sécurité; l'interface avec la personne, la couverture mondiale et l'extensibilité. Le SHC continuera de collaborer avec la GCC, TC, EC et d'autres organismes à l'élaboration d'une vision stratégique pour le Canada et il continuera de concevoir des technologies et des pratiques qui témoigneront de la reconnaissance et de la promotion, par le SHC, de l'initiative de l'OMI dans le domaine de la E-Navigation.

Le point sur la E-Navigation à la Sécurité maritime de Transports Canada

Robert Turner fait le point sur la conception du plan de l'OMI sur l'implantation de la E-Navigation. On s'attend à ce que l'OMI achève la conception de ce plan d'ici la fin de 2012. Comme première étape, une grande partie des efforts consacrés à l'élaboration du plan d'implantation ont porté sur la détermination des besoins des utilisateurs. Le relevé préliminaire des besoins à bord des navires recensés par NAV 56 a été examiné. Les prochaines étapes consisteront notamment à : dresser la liste définitive des besoins des utilisateurs, y compris les besoins des utilisateurs à terre; concevoir l'architecture de la navigation électronique; effectuer une analyse des lacunes; et effectuer une analyse avantages-coûts et une analyses des risques, là où c'est nécessaire. Le Canada est représenté au sein du groupe de correspondance intersessionnel sur la navigation électronique, et les résultats du sondage sur les besoins des utilisateurs canadiens ont été présentés à l'appui de l'évaluation internationale des besoins des utilisateurs.

Le point sur l'atelier pour les navigateurs intéressés à la E-Navigation

Bernard Boissonneault, la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central, présente au nom de la Fédération maritime du Canada un compte rendu de l'atelier organisé pour les navigateurs intéressés à la E-Navigation. L'événement a eu lieu à Montréal, en février. L'atelier a permis d'exposer plusieurs projets consacrés à la navigation électronique au Canada. Les participants réunis en petits groupes ont examiné plus à fond les divers aspects de la navigation électronique. Le rapport et les recommandations sont accessibles au site Web de la Fédération.

10. INFORMATION SUR LES PRODUITS DE NUMÉRISATION DE LA GCC ET DU SHC

Le SHC présente de l'information à jour sur des données et des produits hydrographiques canadiens, et la GCC annonce de nouvelles options en vue d'examiner les modifications aux instructions nautiques.

11. RÉSULTATS DES NIVEAUX DE SERVICE DU SHC

Le SHC présente un rapport détaillé sur les résultats de ses niveaux de service en 2009-2010 dans plusieurs champs d'activité, notamment les suivants : les renseignements d'importance critique, la cartographie maritime, les services de mise à jour, les niveaux des marées, les niveaux d'eau et les publications nautiques. Ce sont les résultats de la cinquième année d'exécution de cette activité.

12. AUTRES QUESTIONS

Développement système amarrage mains libres

Le Syndicat international des marins canadiens est d'avis que l'idée de concevoir un système d'amarrage mains libres pour la Voie maritime est inquiétante, compte tenu de l'effectif minimal de sécurité, des retards possibles et de la sécurité. Il désire également savoir si les risques ont été évalués. Un représentant du Syndicat national de l'automobile partage ses préoccupations. Le représentant de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent explique que cet organisme n'en est qu'à la phase des essais effectués dans le but de savoir ce que cette technologie peut apporter et que l'industrie, les capitaines et les pilotes ont fait preuve d'une bonne participation. Des rencontres ont eu lieu également avec des représentants de l'industrie en vue d'examiner les risques et les mesures à prendre pour les maîtriser.

Règlement sur les abordages – Règle 34k)

Un représentant de BC Ferries attire l'attention sur la règle 34k) du *Règlement sur les abordages*, qui exige que les grands bâtiments fassent retentir le sifflet quand ils quittent le quai. BC Ferries suggère d'assouplir le règlement afin qu'on ait le choix de faire retentir ce signal ou non. Elle suggère en particulier de supprimer les sous-alinéas 34k)(i) et (ii). Le groupe tient une courte discussion à la fin de laquelle BC Ferries annonce qu'elle examinera la question plus à fond.

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

- Mises à jour sur l'OMI
- Mises à jour sur la réglementation
- Mise à jour sur la E-Navigation
- Mise à jour sur les activités du Groupe de travail sur les remorqueurs et les chalands

Approuvé par :

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