

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT SUR LE PERSONNEL

Ordre du jour

1. Introduction et approbation de l'ordre du jour.
2.
 - Mise à jour du système sur les pièces d'identité des gens de mer (PIGM) (Joanne Laviolette, TC).
 - Ratification de la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 Convention-185 (Naim Nazha, TC).
3. Mise à jour sur le Comité consultatif national des ressources humaines (RHDC).
4. Simulations et leur utilisation, évaluation, capacité et technologie (Kevin Laing, Rheinmetall).
5. Méthodes intégrées des services de ronde pour les membres d'équipage d'un navire et les services d'incendie terrestre (Capitaine Vassilios Pamboukes).
6. *Règlement sur le personnel maritime* – sommaire des politiques et des Bulletins de la sécurité des navires publiés (Diane Couture, TC).
 1. Article 229 du *Règlement sur le personnel maritime* : Visas et brevets – Bâtiments transportant des passagers.
 2. TP 15030 : Accréditation des cours donnant droit à des groupes de crédits.
 3. TP 5562 : Programme coopératif de formation des cadets – navigation.
 4. Examens des capitaines, voyages limités.
 5. Convention STCW-F.
Médecine maritime (normes relatives à l'ouïe).
7. Examen complet de la Convention STCW et du Code STCW – Chapitres I, II, III, V, VI et VII. (Naim Nazha, TC).
8. Autres questions/présentations des intervenants :
 - Liste de surveillance du BST, manifestes des passagers – *Règlement sur les exercices d'embarcation et d'incendie* (Darren Johnston, BC Ferries).
 - Opérateurs des machines des petits bâtiments (OMPB) (Syndicat international des marins).
 - Effectif minimal de sécurité (CMSG).
 - Retards dans la délivrance du certificat médical (Comité sectoriel de main-d'œuvre industrie maritime).
9. Liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC.

La réunion du Comité permanent présidée par Naim Nazha, Transports Canada, a lieu le mardi 27 avril 2010.

1. INTRODUCTION ET APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

Naim Nazha a souligné que l'Organisation maritime internationale a désigné l'année en cours comme étant l'« année des gens de mer ». L'« année des gens de mer » permettra à TC et à la communauté maritime dans son ensemble de rendre hommage aux gens de mer canadiens et aux gens de mer du monde entier pour leur contribution unique à la société et de reconnaître les risques avec lesquels ces gens doivent composer dans l'exécution de leurs fonctions quotidiennes, dans un environnement souvent hostile.

Le thème choisi nous donnera l'occasion de transmettre un message clair d'appréciation de la part de notre communauté à plus de 45 000 gens de mer canadiens. Comme ce comité permanent s'attarde à l'aspect humain et au travail particulier, à la formation et à la certification des gens de mer, Naim Nazha profite de l'occasion qui se présente pour remercier, par l'entremise des représentants des diverses associations se trouvant dans la salle, tous les gens de mer canadiens et du monde pour leur travail ardu et leur engagement en vue de favoriser le maintien d'un système de transport maritime sécuritaire et sûr.

Naim Nazha énumère les points à l'ordre du jour du comité permanent, pour approbation. Marc Boucher propose d'ajouter à l'ordre du jour la question de l'effectif minimal de sécurité sur les grands remorqueurs ou les remorqueurs à plusieurs ponts et Claude Mailloux propose d'ajouter un point concernant les retards dans la délivrance des certificats médicaux maritimes. On adopte l'ordre du jour avec les modifications.

2. Mise à jour du système sur les pièces d'identité des gens de mer (PIGM)

Joanne Laviolette, Transports Canada, annonce la mise en œuvre du système de pièces d'identité des gens de mer (PIGM). La mise à jour porte sur les points suivants :

- Système à mettre en place dans tous les bureaux de la Sécurité maritime, sauf ceux de Sept-Îles et Cap-aux-Meules, d'ici la fin d'avril 2010.
- Ce système permettra à TC d'émettre une PIGM entièrement conforme à toutes les exigences en matière de sûreté prévues par la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer de l'OIT, C-185.
- La date de production cible est la fin du printemps.
- Une PIGM ne peut être émise qu'aux gens de mer à qui on a accordé une habilitation de sécurité en matière de transport.
- La PIGM sera valide pendant cinq ans et la date d'expiration du document sera synchronisée avec la date d'expiration de l'habilitation de sécurité en matière de transport.

Joanne Laviolette invite tous les participants à visiter un kiosque à l'accueil principal, qui présente la solution des PIGM et les systèmes de portillons automatisés (Autogate) de 3M Canada.

John Greenway, Seaway Marine Transport, demande qu'on fasse le point sur deux nouveautés, soit 1) l'utilisation du système de PIGM pour l'accès des équipages dans les ports et les terminaux et 2) la réciprocité de la PIGM aux É.-U.

Joanne Laviolette répond en affirmant que TC fait actuellement la promotion de l'utilisation de la PIGM dans les ports et les terminaux; elle cite d'ailleurs Trois-Rivières en exemple. Naim Nazha ajoute que la ville de Trois-Rivières a demandé à TC de mener un projet pilote sur la PIGM dans les ports et aux portillons. Il fait remarquer que la Sécurité maritime et la Sûreté maritime ont collaboré pour instaurer ce niveau d'accès.

ratification de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 C-185

Naim Nazha informe les membres du comité du fait que TC a reçu un solide appui des intervenants de l'industrie pour ratifier la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 C185. La Sécurité maritime collabore actuellement avec d'autres ministères en prévision de la ratification de la Convention. Naim Nazha ajoute que le règlement du Department of Homeland Security des É.-U. qui est entré en vigueur en mai 2009 contient des dispositions sur la reconnaissance réciproque des pièces d'identité des gens de mer. Naim Nazha signale que TC cherche actuellement à déterminer si la ratification sous-tendra la reconnaissance réciproque.

Edith Bélanger, du Syndicat international des marins, demande si le système des PIGM sera conforme à la convention C185. Naim Nazha répond en indiquant que la PIGM sera conforme lorsqu'elle sera utilisée. Joanne Laviolette ajoute que les gens de mer peuvent choisir de demander l'une ou l'autre des pièces suivantes : la pièce d'identité émise en vertu de la convention C-108 de l'OIT (carte actuelle) ou la PIGM émise en vertu de la convention C-185 de l'OIT (carte modernisée). Le processus demeurera facultatif jusqu'à ce que le Canada ait ratifié la convention C-185 et se soit désisté de la convention C-108. Le coût de la PIGM sera de 20 dollars.

Edith Bélanger affirme qu'aux fins du dossier, le Syndicat international des marins se préoccupe surtout des gens de mer ayant accès à tous les ports et terminaux. Naim Nazha rappelle aux membres du comité que l'accès aux ports et aux terminaux n'est pas du seul ressort de la Sécurité maritime, mais que la Sécurité maritime collabore avec la Sûreté maritime dans le cadre du projet pilote susmentionné et qu'elle attendra les résultats.

John Greenway demande si l'équipage des bâtiments en cale sèche requiert des pièces d'identité (laissez-passer portuaire). Joanne Laviolette fait remarquer que comme tous les ports sont différents, les gens de mer doivent vérifier auprès de leur employeur et des administrations portuaires locales pour confirmer quelles pièces d'identité sont nécessaires dans des lieux de travail précis. Naim Nazha recommande aux exploitants privés possédant leur propre terminal de s'informer auprès de 3M, afin d'obtenir les lecteurs de PIGM pour donner accès à ces terminaux.

Joanne Laviolette souligne que comme la validité de la PIGM est synchronisée avec celle de l'habilitation de sécurité, on doit informer les gens de mer qu'ils doivent présenter une demande de renouvellement de la PIGM au moins six mois avant la date d'expiration.

3. MISE À JOUR SUR LE COMITÉ CONSULTATIF NATIONAL DES RESSOURCES HUMAINES (RHDCC)

Andreas Hofstaetter, RHDCC, fait brièvement le point sur la conception et la mise en place d'un conseil sectoriel des ressources humaines maritimes géré par l'industrie. Il informe les membres du comité du fait que RHDCC a reçu le plan d'activités et que l'organisme poursuit le développement. Il remercie TC d'avoir aidé le ministère à réunir les intervenants et à mettre en évidence les problèmes. Andreas Hofstaetter termine en disant que RHDCC est confiant de pouvoir faire état de nouveaux éléments au cours des prochains mois.

Catherine Dutton, de l'Institut maritime de la Memorial University of Newfoundland, demande ce que les intervenants peuvent faire de plus dans l'intervalle pour faciliter la mise en place. Andreas Hofstaetter répond que l'industrie peut faire très peu pour obtenir le financement du gouvernement fédéral. Il fait remarquer que les membres de l'industrie peuvent tenter d'obtenir du financement pour la formation, mais ajoute qu'il est peu probable qu'ils l'obtiennent puisque RHDCC ne finance plus la formation depuis que cette responsabilité incombe aux provinces.

4. SIMULATIONS ET LEUR UTILISATION, ÉVALUATION, CAPACITÉ ET TECHNOLOGIE

Kevin Laing, de Rheinmetall Defence, présente un exposé sur les simulateurs de sécurité maritime et leur utilisation, évaluation, capacité et technologie. Il invite n'importe quel membre du comité à visiter le présentoir situé à l'hôtel Westin ou à s'adresser à lui pour mener une conversation personnelle sur les simulateurs de formation. Kevin Laing explique que les domaines de la sécurité maritime dans lesquels peut s'appliquer la technologie de Rheinmetall sont les suivants : la manœuvre des bâtiments, le radar, la navigation, les communications, les opérations de fret, l'ingénierie et le contrôle des dommages.

Larbi Yahia, de l'Institut maritime du Québec, pose la question à savoir si les nouvelles demandes peuvent être entrées dans les systèmes de simulateur. Kevin Laing répond que ces systèmes peuvent servir à diverses applications et que Rheinmetall est enthousiaste à l'idée de collaborer avec les clients pour répondre à leurs besoins.

5. MÉTHODES INTÉGRÉES DES SERVICES DE RONDE POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE D'UN NAVIRE ET LES SERVICES D'INCENDIE TERRESTRE

Larbi Yahia, de l'Institut maritime du Québec, aborde le partenariat de l'organisme avec Maritime Emergency Management Consulting and Instruction en faisant remarquer que l'organisme offre depuis huit ans une formation sur la lutte contre l'incendie et une formation à d'autres industries, de façon volontaire. Il laisse ensuite à la parole à Vassilios Pamboukes.

Vassilios Pamboukes, de Maritime Emergency Management Consulting and Instruction, présente un exposé sur les méthodes intégrées des services de ronde pour les membres d'équipage d'un navire et les services d'incendie terrestre. Il examine les mesures raisonnables et nécessaires qui devraient être prises par les officiers de navire et l'équipage en cas d'incendie et d'autres situations d'urgence se présentant à bord, pendant que le bâtiment fait route. Vassilios Pamboukes affirme que l'intervention d'urgence au niveau local se déroule mieux lorsqu'on connaît très bien les rôles et les responsabilités des responsables de la lutte contre l'incendie à terre et des intervenants en cas d'urgence, des marins, de la Garde côtière, des représentants de la gestion des urgences et de l'industrie maritime.

Vassilios Pamboukes décrit l'objectif de Maritime Emergency Management Consulting and Instruction, qui est de familiariser les pompiers affectés à terre aux conditions et aux risques propres au milieu marin, en n'oubliant pas la grande priorité, soit sauver des vies. Il donne par la suite un aperçu des installations du Centre de formation aux fonctions d'urgence en mer, décrit la formation sur la lutte contre l'incendie à terre et en milieu marin et aborde la collaboration entretenue avec l'Institut maritime du Québec et les partenaires américains pour la formation du personnel.

Vassilios Pamboukes conclut en faisant remarquer que les grandes villes portuaires sont très intéressées à élaborer de tels programmes, mais que le soutien est insuffisant. Il demande l'appui et l'aide des membres du comité pour élaborer des programmes qui tablent sur les possibilités de formation, afin d'atteindre cet objectif.

6. *RÈGLEMENT SUR LE PERSONNEL MARITIME – SOMMAIRE DES POLITIQUES ET DES BULLETINS DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES PUBLIÉS*

Diane Couture, gestionnaire, Certificats nautiques et pilotage, résume les politiques suivantes :

- **Article 229 du *Règlement sur le personnel maritime* – Visas et brevets – Bâtiments transportant des passagers**

Diane Couture aborde la question à savoir qui, à bord d'un bâtiment, doit être titulaire d'un visa ou d'un brevet de gestion spécialisée de la sécurité des passagers. Elle informe les membres du comité du fait qu'en raison de l'application non uniforme de ces exigences, TC a précisé la définition de l'expression « responsabilité immédiate » dans le *Règlement sur le personnel maritime*.

Diane Couture lit la définition, qui se lit comme suit : « la personne à qui on assigne la responsabilité immédiate est celle qui est responsable de la mesure ou de l'événement ou qui en répond ». Elle précise que c'est la personne qui assume une responsabilité de supervision qui ferait face aux conséquences si la mesure ou l'événement venait à basculer.

Diane Couture donne quatre exemples de procédures d'ouverture, de fermeture et de sécurisation des ouvertures de coque; d'exigences et de restrictions en matière de stabilité et de contrainte; de procédures d'entretien de l'équipement spécial sur les bâtiments

transportant des passagers; et de procédures de chargement et d'embarquement.

Diane Couture ajoute que TC a préparé des directives à l'intention de tous les inspecteurs de la sécurité maritime pour veiller à ce que cette exigence soit appliquée uniformément à l'échelle du pays. Elle souligne qu'il incombe aux exploitants d'indiquer à TC qui est la personne assumant la responsabilité immédiate à bord. Diane Couture conclut que la personne assumant la responsabilité immédiate doit établir des procédures relatives aux tâches essentielles à la sécurité, de sorte que les membres de l'équipage débutants connaissent bien leurs responsabilités et puissent les assumer dans un contexte de supervision adéquate.

On peut obtenir les détails complets auprès de TC, sur demande.

- **TP 15030 – Accréditation des cours donnant droit à des groupes de crédits**

Diane Couture annonce que TC a élaboré une nouvelle publication, intitulée Accréditation des cours donnant droit à des groupes de crédits. Ce TP est actuellement présenté en version provisoire, mais sera terminé après les réunions du CCMC et une fois que TC aura reçu les commentaires définitifs des écoles nautiques.

Diane Couture informe les membres du comité du fait que la TP à venir décrit toutes les exigences devant être respectées avant qu'une accréditation des cours donnant droit à des groupes de crédits soit accordée. Tous les prestataires de cours peuvent obtenir une accréditation des cours donnant droit à des groupes de crédits s'ils respectent toutes les normes décrites dans la TP. Les prestataires de cours tentant d'obtenir cette accréditation doivent posséder un système de gestion de la qualité conforme aux normes de la SMTC.

On peut obtenir les détails complets auprès de TC, sur demande.

- **TP- 5562 – Programme coopératif de formation des cadets – navigation**

Diane Couture annonce que le Ministère a également révisé et actualisé la TP 5562 – Programme coopératif de formation des cadets – navigation. Une dernière version sera présentée au groupe CAMTI cette semaine, pour examen final, et la publication TP sera publiée peu de temps après les réunions du CCMC.

- **Examens des capitaines, voyages limités**

Diane Couture indique aux membres du comité que TC a acheté un nouveau logiciel d'examen pour administrer les examens des capitaines, voyages limités. Le nouveau logiciel permettra à TC d'établir différents profils pour chaque bâtiment et pour les différents secteurs d'opérations. Chaque centre d'examen de TC sera responsable de ses propres secteurs et devra créer ces profils.

TC a déjà créé et entré plus de mille questions à l'intention des capitaines, voyages limités qui souhaitent obtenir un brevet pour un bâtiment de moins de 60 tonneaux de jauge brute et élabore maintenant des questions à l'intention des capitaines, voyages limités qui souhaitent obtenir un brevet pour un bâtiment de 60 tonneaux de jauge brute ou plus. Les candidats pourront choisir entre une formation pour un bâtiment de plus de 60 tonneaux de jauge brute et pour un bâtiment de moins de 60 tonneaux de jauge brute. La date de mise en œuvre prévue est avril 2011. On donnera plus de détails lorsque le système sera officiellement en place.

TC souhaite discuter avec différents prestataires de cours qui sont intéressés à offrir un cours donnant droit à des groupes de crédits dans le cadre de ces examens écrits.

Diane Couture informe également les membres du comité du fait que TC se propose d'utiliser ce logiciel pour préparer des examens visant l'obtention de tous les brevets de la Sécurité maritime. Elle fait remarquer que chaque cours est différent et devra être élaboré. La mise en œuvre pour tous les brevets maritimes devrait se faire dans cinq ans.

- **Convention STCW-F**

Diane Couture informe les membres du comité du fait que le Canada a ratifié la Convention STCW-F de l'OMI. Cette convention entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle pas moins de quinze États l'auront soit signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation soit auront déposé les instruments requis de ratification, d'approbation ou d'adoption.

Actuellement, le Canada est le quatorzième État contractant signataire de la convention. TC prévoit que la convention entrera en vigueur d'ici dix-huit mois.

Cette convention s'applique aux bâtiments de pêche d'une longueur totale de 24 mètres ou plus. TC a présenté le nouveau système de certification pour les brevets de capacité de capitaine de pêche qui sera mis en place pour se conformer à cette convention. Il faudra modifier le *Règlement sur le personnel maritime* pour tenir compte de ces changements.

- **Médecine maritime (normes relatives à l'ouïe)**

Naim Nazha fait le point sur le progrès de la médecine maritime au chapitre des normes relatives à l'ouïe. Il souligne que les directives de l'OIT/OMS relatives aux examens de l'état de santé avant départ et périodiques des gens de mer ne prévoient pas de dispositions concernant l'utilisation d'appareils auditifs.

Naim Nazha ajoute que TC doit d'assurer que les normes sur l'ouïe sont à jour et réalistes. Il informe les membres du comité qu'à titre de mesure provisoire, TC a institué une politique temporaire qui permet des examens plus souples et, fait plus important encore, l'utilisation

d'appareils auditifs. Toutefois, il existe des restrictions d'ordre géographique. Pour le moment, TC accepte officiellement le port d'un appareil auditif.

Naim Nazha conclut en indiquant que TC doit assurer l'application d'un processus d'évaluation juste et normalisé. Le seul moyen de faire consiste à établir une mesure objective périodique pour assurer que les gens de mer exécutent leur travail de manière adéquate et sécuritaire.

Richard Goode, de BC Ferries, demande si à l'heure actuelle un marin pourrait se faire examiner s'il porte un appareil auditif. Naim Nazha laisse la parole au D^r Peter Jenna, de l'unité médicale maritime. Le D^r Peter Jenna répond qu'un marin pourrait se faire examiner s'il porte un appareil auditif.

Naim Nazha demande à tous les collègues, syndicats et exploitants de transmettre le message aux gens de mer selon lequel ils doivent obtenir un numéro CDN avant de se présenter à un examen médical, car le numéro CDN est requis dans le cas des documents médicaux. Terry Engler, de la section locale 400 de International Longshoremen and Warehouse Union, demande à quel endroit un marin peut se procurer un numéro CDN. Naim Nazha répond qu'un marin peut obtenir un numéro CDN dans un centre de TC, en produisant des pièces d'identité adéquates. Diane Couture ajoute qu'un marin peut également obtenir un numéro CDN par la poste, mais qu'il doit rencontrer un commissaire à l'assermentation pour confirmer la photocopie de la pièce d'identité présentée par courrier.

Ivan Oxford, de Camosun College Nautical Training, demande si les médecins de TC disposent de l'équipement convenable pour effectuer les examens auditifs. Le D^r Peter Jenna répond que pour le moment, TC n'est pas certain du nombre de médecins qui disposeront de l'équipement adéquat et que des services extérieurs peuvent être nécessaires pour traiter le volume des personnes examinées.

Terry Engler demande si TC accepterait des audiogrammes pour tenir lieu d'examens. Le D^r Peter Jenna répond que TC acceptera tout audiogramme provenant d'un audiologiste autorisé.

7. EXAMEN COMPLET DE LA CONVENTION STCW ET DU CODE STCW – CHAPITRES I, II, III, V, VI ET VII

Naim Nazha entreprend l'examen complet de la Convention et du Code STCW en informant les membres du comité du fait que ce point en est à ces dernières étapes avant la ratification. Naim Nazha distribue aux membres du comité permanent la version la plus récente du rapport sur l'examen complet de la Convention STCW et du Code STCW, pour examen et commentaires. Il explique que les suppressions sont indiquées par des rayures et que le texte mis en surbrillance représente les changements ou la reformulation. Il fait remarquer qu'il n'a pas reçu de commentaires sur ces changements et conseille au comité permanent de tirer profit de cette dernière possibilité pour formuler des commentaires, en prévision de l'adoption du texte définitif à l'OMI en juin 2010.

Naim Nazha donne aux membres du comité permanent un aperçu important des changements proposés, chapitre par chapitre. Pour chaque chapitre, et s'il y a lieu, il cite l'incidence possible des changements proposés, formule des recommandations à l'intention d'intervenants particuliers, répond aux questions et demande des commentaires.

Chapitre I – Dispositions générales

Règle I/1 – Définitions et précisions

Naim Nazha mentionne la nouvelle définition des termes suivants :

- **Opérateur de radio du SMDSM** – Les personnes doivent être qualifiées en vertu du chapitre 4 du *Règlement sur les certificats d'opérateur radio* administré par Industrie Canada.
- **Navire à passagers.**
- **Certificat de capacité** – Les certificats seront délivrés et acceptés en vertu des chapitres 2, 3, 4 et 7.
- **Certificat d'aptitude.** Naim Nazha indique ce changement n'a aucune incidence, mais que les membres du comité doivent faire la distinction entre certificat de compétence et certificat d'aptitude.
- **Fonctions de sûreté** – Ces changements auront une incidence sur la formation sur la sûreté.
- **Officier en électrotechnique** – Ces changements n'auront aucune incidence sur les exigences en matière d'armement en hommes, mais comprendront de nouvelles compétences. Ils auront donc une incidence sur les gens de mer qui requièrent cette certification.
- **Navigant qualifié – pont.**
- **Navigant qualifié – machines.**

Naim Nazha indique que le seul changement apporté dans les deux termes précédents est d'ordre terminologique et vise uniquement la terminologie de la version anglaise des termes utilisés pour rendre navigant qualifié.

- **Qualification en électrotechnique** – Naim Nazha fait remarquer que les changements proposés sont encore présentés entre crochets, car ils ne sont pas encore adoptés. On prendra la décision en juin 2010, avant l'adoption par l'OMI.
- **Preuve documentaire** – Les gens de mer doivent se conformer aux exigences relatives à la preuve documentaire.

TC tiendra compte de ces définitions et de ces précisions au moment de la modification du *Règlement sur le personnel maritime*.

Règle I/2 et section A-I/2 – Brevets et visas

Naim Nazha mentionne les nouvelles exigences qui suivent :

- Paragraphe 1 – Le certificat de capacité ne peut être délivré par la partie qu'à la suite de la vérification de l'authenticité et de la validité des preuves documentaires nécessaires. Pour donner suite aux demandes des exploitants qui souhaitent embaucher des gens de mer étrangers, TC autorisera les titulaires de certificats en vertu du paragraphe 8, selon lequel seule l'administration peut délivrer les certificats de visa de navire-citerne.
- Le paragraphe 13 a été ajouté.
- Paragraphe 16 – Cette règle introduit les exigences liées aux bases de données électroniques obligatoires sur le statut des brevets. Naim Nazha indique que les effets du paragraphe 16 ne doivent pas préoccuper les membres de l'industrie.

Règle I/3 – Principes régissant les voyages à proximité du littoral

Naim Nazha cite les paragraphes 2, 5 et 6.1, qui ont une incidence sur les bâtiments et les gens de mer effectuant des voyages à proximité du littoral.

Règle I/4 – Procédures de contrôle

Naim Nazha cite le point 3.4, qui a été modifié pour tenir compte des préoccupations liées à la sûreté.

Règle I/5 – Dispositions nationales

Naim Nazha cite le paragraphe 2, qui a été ajouté. Il indique que ce paragraphe fera en sorte que TC sera tenu de prendre des mesures afin de prévenir la fraude et les autres pratiques illégales rattachées aux brevets et aux visas délivrés.

Règle I/7 – Communication d'information

Naim Nazha cite le paragraphe 4, qui a été ajouté. Il indique que ce paragraphe fera en sorte que TC assurera la communication adéquate des modifications apportées à la Convention et au Code STCW à l'OMI.

Règle I/8 – Normes de qualité

Naim Nazha mentionne que le paragraphe 1.1 a été modifié pour inclure la délivrance des certificats médicaux. Les procédures de délivrance des certificats médicaux font maintenant partie des normes de qualité. Il cite le paragraphe 2, qui explique que l'adoption de la Convention STCW par le Canada sera évaluée sur le plan de la fonctionnalité, conformément à la convention et au code. M. Nazha indique que tous les pays signataires font l'objet de cette évaluation.

Règle I/9 – Normes médicales

Naim Nazha cite les paragraphes 1 à 6, qui ont été ajoutés. Il soutient que malgré les changements, le paragraphe 5 assure toujours une période de validité de deux ans et le paragraphe 6 offre toujours une prolongation de validité de trois mois aux marins se trouvant en mer à la date d'expiration. La section A-I/9 du Code introduit des dispositions obligatoires relatives à l'observation visuelle en service. Les parties doivent nommer des praticiens. Les gens de mer doivent disposer d'un certificat médical valide lorsqu'ils sont affectés en mer. Les parties doivent établir des procédures de reconnaissance des praticiens et des dispositions relatives aux appels.

On trouve des dispositions semblables dans le *Règlement sur le personnel maritime*.

Règle I/10 – Reconnaissance des certificats

Naim Nazha cite les paragraphes 1.1 et 5, dans lesquels des changements mineurs ont été apportés au libellé.

Règle I/14 – Responsabilités des entreprises

Naim Nazha mentionne les paragraphes 1.3 et 1.7, qui sont nouveaux. Il indique que cette section de la Convention et du Code renforce l'article 106 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*; ce qui fera en sorte que les entreprises seront chargées de remplir leurs obligations en ce qui concerne la prestation de la formation et d'une communication verbale efficace à bord.

Règle I/15 – Dispositions transitoires

Naim Nazha souligne seulement que la section complète est présentée entre crochets, car on n'a pas pris encore la décision de ratifier cette section.

Chapitre II – Capitaine et service « pont »

Naim Nazha affirme qu'il n'y a pas de changements pertinents dans ce chapitre.

Tableau A-II/1

En ce qui concerne la compétence « Maintenir une veille sécuritaire » et sous la colonne 2 Connaissance, compréhension et compétence (CCC) « Veille », on ajoute les éléments suivants. « Utilisation de l'information tirée de l'équipement de navigation pour maintenir une veille sécuritaire, connaissance du pilotage aux instruments et utilisation des rapports conformément aux principes généraux sur le système de notification des mouvements des navires et aux procédures des STM ». Une nouvelle CCC est intégrée relativement aux éléments suivants :

- Gestion des ressources à la passerelle (GRP).
- Carte électronique de navigation (SVCEI).

Le fait de rendre la capacité de transmettre et de recevoir la lampe Morse moins onéreuse a modifié la CCC en ce qui concerne la signalisation visuelle.

Chapitre III – Service « machines »

Naim Nazha cite les changements mineurs qui ont été apportés aux sections suivantes :

- Règle III/1, paragraphes 2.2, 2.3 et 2.5. M. Nazha indique qu'il n'y aura aucun problème en ce qui concerne l'armement en hommes découlant du paragraphe 2.5.
- Règle III/2, paragraphe 2.1.
- La règle III/5 a été ajoutée.

Chapitre V – Formation spéciale requise pour le personnel de certains types de navires

Le texte des règles V/1-1 et V/1-2 et les sections respectives de la partie A du Code STCW, section A-V/1-1, ainsi que les tableaux correspondants sur la spécification de la norme de compétence minimale rattachée à la formation de base sur les pétroliers, les chimiquiers et les transporteurs de gaz liquéfié, ont été révisés.

Les nouvelles règles introduisent la possibilité de donner une formation à bord approuvée qui remplacerait le service en mer de trois mois approuvé requis pour obtenir la certification au moyen d'une formation avancée sur les opérations d'affrètement pétrolier. La section B-V/1 donne une orientation relativement à cette formation.

En outre, la section B-V/1 donne une orientation relativement à l'utilisation de l'expression « responsabilité immédiate ». L'expression concerne une personne apte à prendre des décisions en ce qui concerne le chargement, de déchargement, le transport, la manutention du fret, le nettoyage des citernes ou d'autres opérations liées au fret.

Les tableaux A-V/1-1-1 « Spécification de la norme de compétence minimale dans la formation de base sur les opérations de fret des pétroliers et des chimiquiers » introduisent la compétence pour « mener des opérations de lutte contre les incendies », qui s'ajoute aux exigences qu'on trouve au chapitre VI.

La section B V du Code donne une orientation en ce qui concerne les éléments suivants :

- Formation et qualifications des capitaines et des officiers responsables d'une équipe de quart à la passerelle à bord de navires d'approvisionnement au large.
- Formation et expérience du personnel utilisant des systèmes de positionnement dynamique.
- Formation des capitaines et des officiers affectés sur des bâtiments exploités dans les eaux polaires.

Chapitre VI – Fonctions relatives aux situations d’urgence, à la sûreté, à la prévention des accidents du travail, aux soins médicaux et à la survie

Naim Nazha cite le changement apporté au titre de ce chapitre, qui contient maintenant le mot « sûreté ». Toutes les exigences sur la formation relative à la sûreté ont été regroupées dans un seul règlement, ce qui simplifie leur application. Cela est pris en compte dans le texte modifié de la règle VI/6, ainsi que dans les sections connexes du Code STCW.

Règle VI/1 – Exigences minimales obligatoires liées à la familiarisation, la formation de base de tous les gens de mer

Naim Nazha cite les paragraphes 2 et 3, qui ont été ajoutés. Il souligne que ces paragraphes auront une incidence sur la formation et les directives sur la sûreté destinées aux gens de mer et sur la preuve documentaire émise aux gens de mer lorsqu’ils sont considérés comme qualifiés en vertu des sections pertinentes du règlement.

Règle VI/6 – Exigences minimales obligatoires applicables aux gens de mer exécutant des fonctions de sûreté

Naim Nazha souligne que ce règlement a été ajouté. Il fait remarquer que le règlement aura une incidence sur la flotte nationale et qu’il concerne la formation.

Chapitre VII – Certification substitutive

Naim Nazha affirme que le Canada n’applique pas ce chapitre de la Convention et du Code STCW. Par conséquent, il n’y a pas eu de changements pertinents apportés à ce chapitre.

Chapitre VIII – Normes relatives à la veille

Naim Nazha indique que le paragraphe 1 de la section A-VIII/1 – Aptitude à l’exercice des fonctions, a été ajouté. Il souligne que cela aura une incidence sur les périodes de repos obligatoires des personnes de quart.

Il indique que le paragraphe 10 de la section A-VIII/1 – Aptitude à l’exercice des fonctions, a été ajouté. Il fait remarquer qu’en vertu de ce nouveau paragraphe, TC établira des mesures pour prévenir l’abus de drogue et d’alcool, tout particulièrement en instaurant une limite d’alcoolémie non supérieure à 0,05 %, ou 0,25 mg/l d’alcool, pour les capitaines, les officiers et les autres gens de mer pendant l’exécution de fonctions environnementales maritimes, de sécurité et de sûreté désignées.

Naim Nazha mentionne que la section A-VIII/2 qui porte sur les arrangements en matière de veille et les principes à observer, et tout particulièrement la partie 3 – Principes de veille généraux, a été ajoutée.

Pour conclure cet aperçu, Naim Nazha encourage de nouveau tous les intervenants concernés à profiter de cette dernière occasion de formuler des commentaires en prévision de l'adoption du texte définitif à l'OMI.

8. AUTRES QUESTIONS/PRÉSENTATIONS DES INTERVENANTS

Liste de surveillance du BST, manifestes des passagers – *Règlement sur les exercices d'embarcation et d'incendie*

Jamie Marshall, de BC Ferries, informe les membres du comité du fait que le Bureau de la sécurité des transports a publié une liste de surveillance comprenant neuf éléments relatifs au *Règlement sur les exercices d'embarcation et d'incendie*. Il demande si TC se propose de modifier ce règlement en fonction de la liste de surveillance.

Naim Nazha répond qu'on ne se propose pas de modifier le règlement pour tenir compte des préoccupations exprimées dans la liste de surveillance, car elles sont déjà prises en compte dans le règlement récemment modifié.

Opérateurs des machines des petits bâtiments (OMPB)

Plusieurs intervenants de l'industrie ont exprimé des inquiétudes en ce qui concerne la délivrance des documents liés aux OMPB et l'application de cette qualification à la réalité de l'industrie. Parmi les inquiétudes exprimées, mentionnons les risques pour la vie humaine, le manque de personnel qualifié en raison des exigences liées au service en mer et les effets sur l'industrie découlant des changements.

Naim Nazha précise qu'il y a en fait deux questions en jeu, soit l'effectif minimal de sécurité et la certification. Il encourage les intervenants à discuter de la question de l'effectif minimal à l'échelle régionale et demande s'il y a des problèmes relativement à la méthode de délivrance des documents liés aux OMPB.

Michel Galarneau, du Syndicat international des marins, répond que l'industrie doit composer avec les documents liés aux OMPB et les problèmes qui en découlent. Le Syndicat international des marins souhaite que TC résolve ces problèmes.

Mark Boucher fait remarquer qu'un des problèmes liés aux OMPB est l'exigence selon laquelle un marin doit effectuer un service en mer de deux mois pour être admissible.

Michel Galarneau demande si les cours requis pour être admissible au titre d'OMPB pourraient remplacer le service en mer.

John Clarkson signale aux membres du comité qu'on leur dit souvent que les deux mois de service en mer requis constituent une solution provisoire en ce qui concerne les travailleurs disponibles. John Clarkson propose que si un marin suit un cours agréé, le temps consacré au cours devrait compter pour cumuler les deux mois de service en mer requis. Il propose également que le temps passé dans les simulateurs compte pour cumuler les deux mois de service en mer requis.

Naim Nazha reconnaît que les membres du comité qui se font entendre sont agacés par la politique régissant les documents liés aux OMPB et que ces gens de mer trouvent difficile d'accumuler le service en mer requis pour être admissibles. Naim Nazha informe les membres du comité du fait que le règlement ne contient aucune disposition permettant de compter les cours de formation comme exemption de service en mer, comme on le fait pour la certification des officiers de pont. Cependant, Naim Nazha est disposé à bien examiner les problèmes et demande aux membres de présenter des propositions à cet effet.

Naim Nazha affirme qu'aux fins du dossier, TC n'applique pas l'approche d'élaboration de brevets pour des situations, des industries ou des bâtiments particuliers, c.-à-d. que TC n'a pas l'intention de limiter les gens de mer à ces bâtiments, ces situations ou ces industries. Naim Nazha conclut en affirmant que les documents liés aux OMPB ont été élaborés selon ces principes et que cela ne changera pas. Toutefois, il est possible de discuter des améliorations à apporter à la formation. Il rappelle aux membres de l'industrie d'indiquer à TC quelles sont, à leur avis, les lacunes de la politique sur les OMPB et de préparer des propositions de changement.

Effectif minimal de sécurité

Mark Boucher, de la Guilde de la marine marchande du Canada, soulève la question de l'effectif minimal de sécurité à bord des remorqueurs à deux hommes et des remorqueurs à plusieurs ponts. Il indique clairement que la Guilde de la marine marchande du Canada souhaite affirmer, aux fins du dossier, qu'elle a des inquiétudes en ce qui concerne la sécurité sur ces bâtiments, compte tenu de leurs grandes dimensions et de leur puissance. Mark Boucher reconnaît la nécessité d'établir des règles du jeu équitables et une concurrence sur le marché, mais défend le fait que la sécurité de la vie humaine doit représenter une plus grande priorité. Tout particulièrement, il souligne que les remorqueurs à deux hommes et les remorqueurs à plusieurs ponts doivent démontrer leur capacité de récupérer un homme à la mer. Enfin, Mark Boucher ajoute que la Guilde de la marine marchande du Canada souhaite bénéficier d'un leadership national et d'une uniformité nationale sur cette question.

Mark Boucher signale que la Guilde de la marine marchande du Canada a rencontré les représentants régionaux pour aborder cette question, mais qu'en raison de l'importance de leurs inquiétudes, ils souhaitent bénéficier d'une surveillance nationale, tout particulièrement en ce qui concerne l'exigence de démontrer la capacité de récupérer un homme à la mer.

Michel Galarneau, du Syndicat international des marins, affirme également, aux fins du dossier, que le Syndicat se préoccupe beaucoup des remorqueurs à deux hommes ou des remorqueurs à plusieurs ponts et de leur capacité de récupérer un homme à la mer.

Naim Nazha oriente la discussion en citant l'alinéa 207(4)d) de la partie 2 du *Règlement sur le personnel maritime*, qui porte sur l'effectif minimal. Il lit cet extrait du règlement.

L'effectif minimal d'un bâtiment est composé des personnes nécessaires pour effectuer simultanément les tâches suivantes pour répondre à une situation d'urgence :

- i) faire fonctionner et utiliser le matériel d'extinction d'incendie exigé par le *Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie* ou approuvé en vertu de ce règlement afin de lutter contre un incendie à tout endroit à bord du bâtiment;
- ii) parer pour la mise à l'eau des bateaux de sauvetage qui sont à bord conformément au *Règlement sur l'équipement de sauvetage*;
- iii) faire fonctionner le système de pompage et d'alimentation en électricité de secours;
- iv) diriger et encadrer les passagers qui sont à bord;
- v) assurer la communication entre la personne directement responsable du bâtiment et les personnes chargées de diriger et d'encadrer les passagers.

Naim Nazha souligne que le règlement comprend des dispositions sur l'effectif minimal de ces bâtiments.

Richard Goode, de la Guilde de la marine marchande du Canada, fait également part de ses préoccupations relativement aux remorqueurs à deux hommes ou aux remorqueurs à plusieurs ponts et à leur capacité de récupérer un homme à la mer. Il ajoute que les exploitants doivent composer avec la contrainte économique de réduire à deux hommes l'équipage à bord des remorqueurs, cependant ces marins n'ont pas suivi une formation suffisante pour gérer une situation d'urgence, comme la chute d'un homme par-dessus le bord d'un remorqueur à plusieurs ponts. Richard Goode conclut en affirmant, aux fins du dossier, que les préoccupations d'ordre économique ne doivent en aucun cas l'emporter sur la sécurité.

Naim Nazha répond que tous les membres du comité conviennent du fait que leur objectif collectif n'est pas de compromettre la sécurité des gens de mer.

En outre, Terry Engler, de la section locale 400 de International Longshoremen and Warehouse Union, affirme, aux fins du dossier, que l'organisme est très préoccupé par les remorqueurs à deux hommes ou les remorqueurs à plusieurs ponts et leur capacité de récupérer un homme à la mer.

Edith Bélanger, du Syndicat international des marins, demande, en ce qui concerne l'article 307 du *Règlement sur le personnel maritime*, s'il est vrai que la politique de TC vise les bâtiments d'un maximum de 500 tonneaux de jauge brute. Diane Couture répond que la politique de TC ne vise que les remorqueurs de port entre 300 et 500 tonneaux de jauge brute qui comptent un équipage de deux hommes. Elle ajoute que la politique comporte des conditions très restrictives.

Naim Nazha offre de mettre cette politique à la disposition des membres du comité concernés, qui formuleront des commentaires sur ce qui leur semble des lacunes. Mark Boucher ajoute que la Guilde de la marine marchande du Canada est préoccupée par la politique de TC relative à la double capacité du capitaine d'un bâtiment. Il souligne que la politique est entrée en vigueur en juillet 2009 et doit être examinée.

Colin Eckford, du Council of Marine Carriers, indique, aux fins du dossier, que l'organisme exploite une grande flotte de remorqueurs à deux hommes et qu'il n'y a jamais eu de problèmes. Il précise qu'un bâtiment de 500 tonneaux de jauge brute n'est pas nécessairement plus dangereux, car les endroits où il peut être exploité sont très limités. Colin Eckford se dit disposé à participer à des conversations sur ce problème, mais ajoute qu'une analyse des risques est nécessaire pour déterminer les mesures à prendre pour le résoudre.

Retards dans la délivrance du certificat médical

Mark Boucher, de la Guilde de la marine marchande du Canada, demande ce qu'il advient si le certificat médical d'une personne expire et s'il y a des retards dans le traitement. Y a-t-il alors des possibilités d'exemption? Mark Boucher demande si TC dispose d'un plan à court terme et à long terme pour gérer la certification médicale maritime.

Naim Nazha explique qu'il y a eu des retards et des charges de travail additionnelles en raison de la conversion des dossiers médicaux en dossiers gouvernementaux, qui doivent être établis selon une norme gouvernementale et pour éliminer le travail en retard (de dix-huit mois) des administrateurs précédents du programme. Il ajoute qu'à long terme, TC évaluera le programme médical maritime afin de constituer l'effectif requis. Dans l'intervalle, les exploitants peuvent transmettre à TC une liste des gens de mer (noms et numéros CDN) pour que les demandes soient traitées plus rapidement.

Terry Engler, de la section locale 400 de International Longshoremen and Warehouse Union, et Darren Johnston, de BC Ferries, remercient officiellement TC d'avoir traité les certificats médicaux maritimes en retard.

Mark Boucher demande si on publiera bientôt un bulletin de la sécurité des navires traitant des certificats maritimes reconnus comme preuve de compétence en vertu du *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*, au lieu de la CCEP.

Naim Nazha signale que le programme de la compétence des conducteurs fait état de progrès au sein du Comité permanent sur la navigation de plaisance en ce qui concerne cette politique et que TC informera les intervenants sous peu.

Aucune autre question ni présentation des intervenants n'est présentée au comité permanent.

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

Naim Nazha demande aux participants s'ils ont des points à ajouter à l'ordre du jour des réunions nationales du CCMC de novembre 2010. Aucun point n'est présenté en vue de l'ordre du jour de la prochaine réunion.

Naim Nazha lève la séance du Comité permanent sur le personnel en remerciant les personnes présentes de leur participation.

Approuvé par :

Naim Nazha, Sécurité maritime, TC, président du comité permanent