



The Canadian Merchant Service Guild

A NATIONAL ASSOCIATION OF MASTERS - MATES - PILOTS - ENGINEERS AND OTHER MARINE OFFICERS

La Guilde de la Marine Marchande du Canada

ASSOCIATION NATIONALE DES CAPITAINES - OFFICIERS DE PONT - PILOTES - MÉCANICIENS ET AUTRES OFFICIERS MARINS

INCORPORATED 1919

AFFILIATED WITH / AFFILIÉE À

INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION - INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION - NATIONAL JOINT COUNCIL OF CANADA

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PILOTES MARITIMES - FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT - CONSEIL NATIONAL MIXTE DU CANADA

OTTAWA - VANCOUVER - THOROLD - QUÉBEC - DARTMOUTH - ST. JOHN'S

14 Juin 2013

La Guilde de la Marine Marchande du Canada est heureuse de se prévaloir de cette opportunité de présenter trois recommandations au Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes du Canada.

Résumé directif

1^e recommandation :

Que l'importance de toujours exiger l'accréditation du personnel de la salle des moteurs à bord des remorqueurs pour aider les navires-citernes soit reconnue et que les normes de dotation en personnel d'ingénierie ne soient pas réduites sur tout remorqueur venant en aide aux navires-citernes lorsqu'ils y sont reliés par un câble quel qu'il soit.

2^e recommandation :

À titre de précaution contre des circonstances fortuites inévitables affectant les navires-citernes et leurs équipages, il faudrait évaluer la nécessité d'exiger, à titre de norme visant à assurer la sécurité, un niveau de dotation suffisant à bord du remorqueur composé d'au minimum trois personnes qualifiées pour venir en aide aux navires-citernes.

3^e recommandation :

Développer une stratégie nationale pour reconnaître l'importance d'accorder la priorité à l'embauche de Canadiens et Canadiennes sur les navires-citernes transportant des ressources pétrolières destinées à l'exportation en exigeant que de tels produits soient transportés à bord de navires arborant le drapeau Canadien.

La Guilde de la Marine Marchande du Canada (GMMC) fut incorporée par une loi du Parlement en 1919 afin de promouvoir les intérêts des officiers et pilotes maritimes des navires canadiens. La Guilde comporte deux divisions, soit la Division de l'Est et la Division de l'Ouest. Les membres de la Guilde œuvrent sur des navires-citernes, remorqueurs, brise-glaces, navires transbordeurs à passagers et véhicules, navires hauturiers, vraquiers, ainsi que sur toutes sortes de navires exploités au Canada.

La Guilde préconise l'adoption de mesures de sécurité efficaces et l'amélioration des efficiences au sein de l'industrie maritime destinées à contribuer à la viabilité de celle-ci et à inciter le personnel maritime canadien à préserver un historique d'exploitation sécuritaire éprouvé à bord de ses navires et le respect de l'environnement.

La Guilde apprécie cette occasion de présenter ses recommandations au Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes et nous sommes heureux des initiatives portant principalement sur les activités des navires-citernes, la protection de l'environnement marin et la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Nous souhaitons souligner que la Guilde accorde un soutien inconditionnel aux initiatives visant à prévenir la pollution et a toujours encouragé l'introduction de mesures fiables pour assurer la sécurité et la protection de l'environnement marin. La présente se concentrera sur trois facteurs importants qui selon nous contribueraient à un robuste programme de sécurité en matière de navires-citernes.

1^e recommandation :

Que l'importance de toujours exiger l'accréditation du personnel de la salle des moteurs à bord des remorqueurs pour aider les navires-citernes soit reconnue et que les normes de dotation en personnel d'ingénierie ne soient pas réduites sur tout remorqueur venant en aide aux navires-citernes lorsqu'ils y sont reliés par un câble quel qu'il soit.

La Guilde soumet qu'il est nécessaire d'assurer le respect des normes qui exigent que le personnel à bord des remorqueurs venant en aide aux navires-citernes soit composé d'ingénieurs qualifiés. La définition d'un « remorqueur » est fournie dans les Règlements en matière de personnel maritime de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, tout comme celle d'un « navire-citerne ». La distinction entre les remorqueurs qui « escortent des navires-citernes » et ceux qui interviennent lors de « l'amarrage des navires-citernes » est quelque fois nébuleuse et incertaine. Nous croyons qu'il importe peu que le remorqueur escorte le navire-citerne ou l'assiste lors de l'amarrage, du largage, du remorquage ou du poussage. Dans toutes ces circonstances, une attention spéciale doit être portée aux remorqueurs qui viennent en aide aux navires-citernes. Même si nous reconnaissons que tous les navires sont importants et que plusieurs transportent des cargaisons dangereuses, du combustible de soute, du liquide hydraulique et de l'huile de graissage, nous reconnaissons aussi que les navires-citernes nécessitent des précautions supplémentaires.

Certains remorqueurs (mais pas tous) impliqués dans cette importante activité consistant à venir en aide aux navires-citernes sont ultra-modernes et dotés d'équipement sophistiqué et d'une technologie d'ingénierie avancée. L'introduction de ces nouveaux navires a donné naissance à une remarquable augmentation des capacités et des attentes sans cesse grandissantes des remorqueurs de moins de 100 pieds de longueur. Ces avancées sont accompagnées d'une pression grandissante sur les remorques et sur l'équipement lourd de manutention des câbles, de taux de capacité de traction sans cesse plus élevés et d'une importante augmentation de la puissance des moteurs.

La Guilde a observé que l'utilisation de cet équipement moderne sur les remorqueurs favorise chez certaines instances un intérêt grandissant envers les opportunités d'exploration visant à réduire les exigences d'accréditation du personnel d'ingénierie qualifié pour exploiter le dit équipement moderne. Et ceci alors même que la Garde côtière canadienne et d'autres organismes introduisent des développements électroniques hautement technologiques pour permettre à des navires de plus en plus gros et dotés de tirants d'eau de plus en plus profonds de compter encore plus souvent sur les remorqueurs pour se déplacer de façon sécuritaire.

Lorsqu'un remorqueur assiste un navire-citerne, plusieurs intéressés dépendent de la disponibilité de l'équipement d'ingénierie du remorqueur pour continuer à manoeuvrer avec des tirants d'eau et/ou charges de plus en plus importantes sur des périodes de plus en plus longues pour leur permettre de manoeuvrer le navire-citerne de façon sécuritaire. Un remorqueur qui assiste un gros navire-citerne dans des endroits restreints doit demeurer pleinement opérationnel pour être utile. Un personnel d'ingénierie dûment formé et accrédité à bord permet au remorqueur de demeurer opérationnel et d'être en mesure de continuer à assister les manoeuvres du navire-citerne de façon sécuritaire, de jour comme de nuit, souvent dans des conditions atmosphériques difficiles.

Dans certains cas, pour déterminer le personnel nécessaire à la sécurité d'un navire, il est compréhensible que les autorités réglementaires aient tendance à se pencher plus à fond sur le type de voyage, la grandeur du navire ou le tonnage plutôt que sur la puissance du moteur du navire ou le type d'activité dans lequel il est engagé. Il y a cependant d'importantes différences entre le travail effectué par les navires d'un même tonnage et la Guilde a adopté une position à l'effet qu'il est nécessaire de porter une attention toute spéciale au remorqueur qui assiste un navire-citerne. Un problème mécanique à bord d'un remorqueur venant en aide à un navire-citerne requiert une attention immédiate du personnel à bord du remorqueur. En présence d'entrée d'eau inattendue, de problème électrique, de défaillance des systèmes ou de réduction non prévue de la force de propulsion, se détacher du remorqueur pour claudiquer jusqu'au port pour obtenir une aide terrestre peut ne pas être dans le meilleur intérêt du navire-citerne auquel il accorde son aide.

Les membres de la Guilde rapportent qu'en cas de défaillance du système de propulsion d'un gros remorqueur moderne, le principal souci de la conception d'un nouvel équipement consiste à protéger la machinerie du remorqueur de tout dommage catastrophique. Lorsque sonne le système d'alarme, si le problème n'est pas corrigé, l'équipement cessera de fonctionner pour se protéger. Le travail du personnel d'ingénierie qualifié consiste à évaluer rapidement ce type de situation imprévisible et de faire le nécessaire pour tenter de la corriger avant l'arrêt automatique de l'équipement et ainsi prévenir toute réduction inattendue de l'efficacité du remorqueur assistant les manœuvres d'un gros navire.

Le personnel d'ingénierie dûment accrédité possède les compétences, l'expertise et les connaissances requises évaluées par Transport Canada afin d'être admissible à une affectation en tant que membre de l'équipage sur ces navires. Même les remorqueurs qui pour l'instant sont neufs, modernes et très fiables, seront assujettis à une usure normale. Transport Canada se doit de résister aux pressions exercées par certaines parties visant à réduire la nécessité d'un personnel d'ingénierie dûment accrédité sur les remorqueurs venant en aide aux navires-citernes et ce, dans l'intérêt de la sécurité et de la protection de l'environnement.

2^e recommandation :

À titre de précaution contre des circonstances fortuites inévitables affectant les navires-citernes et leurs équipages, il faudrait évaluer la nécessité d'exiger, à titre de norme visant à assurer la sécurité, un niveau de dotation suffisant à bord du remorqueur composé d'au minimum trois personnes qualifiées pour venir en aide aux navires-citernes.

La Guilde recommande l'introduction d'une norme minimale de 3 membres de l'équipage sur tout remorqueur qui assiste un navire-citerne auquel il est relié. Les membres de la Guilde rapportent l'importance d'au moins 3 membres d'équipage qualifiés sur les remorqueurs venant en aide aux navires-citernes auxquels ils sont reliés car lorsqu'une difficulté survient sur le remorqueur (comme c'est souvent le cas), n'avoir qu'un capitaine et une seule autre personne à bord ne suffit pas pour s'occuper d'une urgence sur le remorqueur et continuer à assister le navire-citerne en même temps.

L'évaluation des membres de l'équipage vient souligner la nécessité de considérer des risques réalistes tels que le bris d'une ligne de raccordement, un feu ou une entrée d'eau, des problèmes mécaniques, un problème médical imprévu ou une blessure, ou tout autre événement ne pouvant être prévu ou anticipé, et son effet potentiel sur le navire-citerne auquel le remorqueur vient en aide. La Guilde affirme que dans l'éventualité d'un problème sur un remorqueur, disposer d'au moins 3 personnes à bord du remorqueur contribuera à la sécurité du navire-citerne auquel il vient en aide.

Les firmes qui exploitent des remorqueurs devraient pouvoir compter sur un organisme de réglementation objectif et cohérent qui fournit un terrain d'intervention uniforme aux différents exploitants. Nous suggérons qu'une évaluation soit faite pour examiner les risques associés à l'utilisation d'un personnel composé de 2 personnes seulement à bord des remorqueurs qui assistent les navires-citernes. Plutôt que de compter sur le jugement prudent de la firme pour déterminer les niveaux de dotation en personnel de leurs remorqueurs, nous suggérons qu'il serait préférable que ce sujet fasse l'objet de politiques et règlements de proscription cohérents afin de prévenir les accidents évitables qui, selon nous, pourraient potentiellement causer de lourdes difficultés et une destruction étendue.

3^e recommandation :

Développer une stratégie nationale pour reconnaître l'importance d'accorder la priorité à l'embauche de Canadiens et Canadiennes sur les navires-citernes transportant des ressources pétrolières destinées à l'exportation en exigeant que de tels produits soient transportés à bord de navires arborant le drapeau Canadien.

La Guilde recommande que le Gouvernement du Canada introduise une loi exigeant que les navires qui transportent du pétrole brut hors du Canada arborent le drapeau canadien et soit peuplé d'un équipage canadien. Il n'est pas difficile de reconnaître qu'il s'agit ici d'une proposition ambitieuse. À l'heure actuelle, les navires-citernes exploitant au Canada ne sont pas tenus d'arborer le drapeau canadien ou d'embaucher un équipage canadien sauf si le navire navigue entre deux ports canadiens.

Notre position est que les firmes canadiennes et les navigateurs canadiens aient un plus large intérêt dans la protection de l'environnement marin canadien à bord des navires qu'ils exploitent eux-mêmes. Les navigateurs canadiens et les firmes canadiennes possèdent déjà un solide registre de sécurité en matière d'exploitation de gros navires-citernes et de vraquiers au large de la côte est et dans les conditions les plus difficiles. On note aussi une recrudescence au Canada de nouveaux vraquiers arborant le drapeau canadien exploités par des membres de la Guilde pour remplacer de plus vieux navires peu à peu mis au rencart. L'un des ingrédients-clés de cet encourageant développement fut l'abolition par le gouvernement fédéral du tarif de 25 % sur les vraquiers construits à l'étranger. Une même réduction des tarifs s'applique aussi aux navires-citernes.

S'il y avait augmentation de l'exportation hors du Canada de pétrole brut par des navires-citernes, il y aurait bon nombre d'emplois à long terme pour des membres d'équipage et navigateurs hautement qualifiés. La position de la Guilde est que ces emplois comportent des risques et défis environnementaux importants et qu'il en va de l'intérêt public que ce travail soit effectué par des Canadiens et Canadiennes pour qui l'exploitation sécuritaire des navires et la protection de l'environnement sont plus importants que pour les sociétés étrangères.

Selon nous, mandater que ces navires arborent le drapeau canadien et soient peuplés d'un personnel canadien contribue à la sécurité et à la protection de notre environnement.

Nous apprécions l'opportunité offerte à la Guilde de présenter ses recommandations quant à ce sujet des plus importants et nous nous tenons à votre disposition si des informations supplémentaires étaient requises. Tel que demandé dans les instructions en matière de présentation, la Guilde consent par la présente à ce que ce document soit rendu public et affiché sur le site Web du Comité.

Respectueusement,

Mark Boucher
Président national
Guilde de la Marine Marchande du Canada