

## **Sécurité maritime de Transports Canada : Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens**

### **La position de l'Union canadienne des employés des transports (UCET)**

#### **1. Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC): le portrait de la situation actuelle**

Transports Canada a mis au point un déploiement complexe des SGS et une structure de la réglementation de la délégation qui met à rude épreuve les ressources et les capacités de SMTC. Les responsables de la SMTC proposent un cadre accompagné d'éléments multiples dont le Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO), le Programme alternatif canadien de la conformité (PACC), le Programme de conformité des petits bâtiments (Blue Decal Initiative), la mise en œuvre des SGS pour des navires de tailles diverses, l'examen des ententes et des délégations des sociétés de classification, les codes révisés pour les organisations reconnues, la sous-traitance des inspections et de la conformité de la Garde côtière et plus encore.

À l'heure où Transports Canada tente de mettre en œuvre ce processus complexe d'inspection ainsi que la structure et la réforme de la délégation, les considérations suivantes sont d'une importance cruciale :

- Le gouvernement du Canada est sur le point de mener à terme la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale – une stratégie qui comptera plus de 30 \$ milliards de nouveaux investissements dans la construction navale, la revitalisation de la Garde côtière et de la flotte de la Marine.
- Le gouvernement du Canada a éliminé les barrières tarifaires pour un large éventail de navires donnant ainsi le coup d'envoi à la revitalisation de la flotte de navigation commerciale canadienne, en particulier pour les navires qui sillonnent dans les Grands Lacs... Les exploitants de grands traversiers à l'instar de Marine Atlantique et de BC Ferries ont récemment passé des commandes pour de nouveaux grands traversiers. L'entreprise Seaspan en C.-B. a récemment commandé une gamme entière de nouveaux bateaux-remorqueurs de Turquie.
- Le Bureau de la sécurité des transports indique des problèmes de sécurité récurrents, en particulier pour les navires de petite taille.
- Les cinq sociétés de classification homologuées tributaires des contrats ont à leur disposition tous les outils pour certifier et inspecter les navires classés, mais il existe un bon nombre de navires canadiens qui ne sont pas classés. Le coût découlant de leur classification peut se révéler prohibitif.
- Les réglementations de SMTC sont complexes, difficiles à communiquer et ne sont pas codifiées de manière appropriée pour se voir appliquées au secteur privé. Jusqu'à ce que les réglementations de SMTC soient simplifiées, modernisées, harmonisées et facilement communiquées, il sera extrêmement difficile de mettre en œuvre le Programme alternatif de la conformité – un programme qui suppose que les sociétés de classification et d'autres autorités déléguées du secteur privé puissent effectivement

vérifier et inspecter conformément aux réglementations et aux normes de Transports Canada.

- Il existe une ambiguïté sur la mesure dans laquelle Transports Canada a l'intention de déléguer les inspections ou de conserver la surveillance du droit d'inspection. Sous certaines conditions, la pleine délégation implique que la SMTP ne procédera pas à la surveillance, tandis que dans d'autres cas elle a lieu d'être.
- La politique relative aux SGS en ce qui concerne la conformité réglementaire est en progression et elle n'a pas encore été mise au point. La capacité des propriétaires de la flotte et des petits navires de mettre en œuvre les SGS est entravée par un manque de clarté des exigences de TC en ce qui a trait aux SGS.
- La Garde côtière canadienne (GCC) propose de sous-traiter les inspections pour tous ses quelques 110 navires de la flotte. La GCC et Travaux publics et services gouvernementaux Canada (TPSGC) ont entamé ce processus de sous-traitance en dépit du fait que la plupart des navires de la GCC ne sont pas classés, il serait dispendieux de classer ces navires, et les exigences réglementaires des inspections du secteur privé pour les navires non classés sont vagues, peu claires et difficiles à expliquer.
- En dépit du vieillissement de la flotte canadienne, des nouveaux travaux de rénovation et des nouveaux arrivages, les inspecteurs de SMTP inspectent moins et non pas plus.

## **2. Différences et similitudes entre le transport maritime et les autres modes de transport**

L'UCET a adopté la position des plus hautes instances de Transports Canada (TC) selon laquelle TC devrait appliquer un cadre de politique intermodal dans la plus grande mesure possible. Un cadre stratégique multimodal comprendrait les structures et principes suivants :

- L'adoption d'un cadre législatif, réglementaire et politique sur la divulgation qui protège les travailleurs des compagnies de transports ainsi que les employés et les inspecteurs du gouvernement. Nous avons proposé un bureau du gouvernement indépendant. Pour notre part, il n'existe aucune raison pour laquelle ce bureau ne pourrait pas mettre en œuvre les protections des dénonciateurs pour tous les modes.
- Il devrait y avoir des directives claires et dépourvues d'ambiguïté pour que la surveillance de l'inspection de TC soit toujours en place et soit plus solide dans un environnement de SGS.
- Si TC envisage de déléguer l'autorité ministérielle pour les inspections, il faut que le gouvernement garantisse que les conflits d'intérêts ne puissent pas avoir lieu. Il est impossible d'avoir une société qui inspecte une autre société de transport maritime alors que cette dernière a conclu un marché avec cette même société de transport maritime pour d'autres services.
- La sous-traitance au secteur privé est bien établie (pour tous les modes de transport) en ce qui concerne les nouveaux navires et les travaux de rénovation. Étant donné les engagements financiers considérables visant la modernisation des flottes canadiennes, il ne fait pas de doute que le secteur privé sous-traité devrait se concentrer sur ces domaines où il a accumulé de l'expérience et des réussites significatives. Il s'agit également des domaines pour lesquels les ententes existantes conclues avec les sociétés de classification sont les plus claires et les moins ambiguës.

Pour ce qui est des principes susmentionnés, nous ne voyons pas en quoi le transport maritime est différent des autres modes de transports. Un engagement à l'égard de la surveillance réglementaire, la protection des dénonciateurs, l'évitement de conflits d'intérêts et la concentration sur les travaux de rénovation et les nouveaux navires devrait précéder tous les changements apportés à SMTC.

### **3. Recommandations propres à SMTC**

- Les SGS sont censées constituer une « couche de sécurité supplémentaire » dans le sens où ils encouragent et habilite les exploitants des services de transport à mettre en place des systèmes sur la responsabilisation en matière de gestion de la sécurité. Il ne semble pas judicieux que SMTC aille de l'avant plus rapidement en ce qui concerne les délégations qu'en ce qui concerne les directives sur les SGS et leur application. Les ressources limitées devraient se concentrer sur la mise en œuvre des SGS.
- Davantage de clarté de la part de la direction de SMTC est nécessaire, à savoir une affirmation claire assurant qu'il y aura toujours une surveillance des inspecteurs du gouvernement.
- L'approche du PDIO est viable pour les navires classés. Il ne devrait pas y avoir de pressions exercées par SMTC pour que les exploitants convertissent les navires existants en navires classés.
- Le PACC ne sera pas viable tant que les réglementations canadiennes ne seront pas simplifiées, harmonisées, faciles à communiquer et comprises aussi bien par le délégué que l'entité réglementée.
- Les ressources limitées de SMTC devraient être investies dans la modernisation des réglementations et dans la mise en œuvre d'un cadre efficace des SGS.
- Les ressources limitées de la société de classifications avec laquelle TC a conclu un marché devrait se concentrer sur les nouveaux navires et les travaux de rénovation.
- SMTC devrait décourager le Garde côtière de son initiative visant à sous-traiter les inspections. La plupart des navires de la GCC seront hors classe et les sociétés de classification seront confrontées à des difficultés à l'heure de procéder aux inspections conformément aux réglementations de TC qui sont peu claires, complexes et mal définies. La GCC devrait focaliser sa sous-traitance sur les nouveaux navires et les travaux de rénovation tout en continuant à se reposer sur les inspecteurs de SMTC en vue de se conformer à la réglementation.