



Numéro 7, décembre 2011

La Convention STCW et ses impacts sur notre réglementation

Tous ceux et celles qui œuvrent dans l'industrie maritime ont déjà entendu parler de la Convention STCW et de ses amendements : STCW95 et Manille 2010. Ces derniers étaient à l'honneur depuis un certain temps lors des rencontres du Comité permanent sur le personnel dans le cadre de la rencontre nationale du Conseil consultatif maritime canadien. En effet, au cours des dernières années, l'OMI a procédé à une révision majeure de cette Convention qui a été adoptée par les états membres lors d'une conférence tenue à Manille, aux Philippines, le 25 juin 2010.

Au cours des prochains mois, je vous proposerai une série de chroniques réglementaires afin d'approfondir les différents changements apportés par ces amendements et leurs impacts sur notre réglementation. Vos commentaires, questionnements et inquiétudes seront les bienvenus afin que votre Comité puisse vous représenter adéquatement lors des prochaines rencontres avec les représentants de Transports Canada.

Pour cette première chronique de la série, j'aimerais faire un survol avec vous des origines de la Convention STCW, de ses objectifs et de son impact sur notre réglementation.

Organisation maritime internationale (OMI)

C'est en 1948, lors d'une conférence tenue à Genève, que l'Organisation des Nations Unies a adopté la Convention qui a permis de créer le premier organisme international consacré uniquement aux questions maritimes, c'est-à-dire l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI). La Convention est entrée en vigueur en 1958 et les travaux ont débuté l'année suivante. Elle a conservé ce nom jusqu'en 1982, qui a ensuite été remplacé par celui que l'on connaît actuellement, soit l'Organisation maritime internationale (OMI). Elle compte présentement 170 états membres et 3 membres associés.

L'objectif ultime de l'OMI est résumé dans sa devise : Sécurité, sûreté et efficacité de la navigation sur des océans propres. Pour lui permettre de remplir son rôle, elle a adopté une cinquantaine de conventions et de protocoles ainsi que des recueils de règles, codes et recommandations. Parmi ceux-ci, on y retrouve notamment la Convention SOLAS, la Convention MARPOL et le Code ISPS.

La Convention STCW de 1978

Depuis sa création, l'OMI a apporté une grande importance aux normes régissant le personnel maritime, surtout en ce qui concerne la formation. En effet, la compétence des marins est sans équivoque le facteur qui a le plus d'impact sur la sécurité du navire et de son équipage ainsi que sur la prévention de la pollution. C'est pourquoi l'OMI a adopté, en 1978, la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

Cette Convention, en vigueur depuis 1984, établit des normes internationales minimales applicables aux gens de mer. Elle traite surtout de la formation des marins nécessaire pour l'utilisation des aides à la navigation, des équipements de sécurité et de sauvetage ainsi que de l'utilisation des systèmes de détection et de lutte contre les incendies.

Depuis, elle a été révisée à deux reprises. D'abord les amendements STCW95 ont amené un changement significatif soit de donner le pouvoir à l'OMI de vérifier les méthodes de gestion, de formation et de délivrance des brevets appliquées par les Parties à la Convention. Ensuite, pour prendre en compte les développements techniques qui nécessitent maintenant de nouvelles compétences, l'OMI a entrepris une réforme complète de sa Convention pour y introduire un nombre important de changements. Ces amendements, connus sous le nom de Manille, entreront en vigueur dès janvier 2012.

En tant que signataire de la Convention, le Canada doit s'assurer que sa réglementation est conforme aux exigences minimales imposées par STCW et ses amendements pour ce qui a trait aux brevets internationaux. Le Canada est aussi soumis aux vérifications de l'OMI et doit se conformer à ses recommandations afin de conserver sa place parmi les états reconnus (liste blanche).

Principaux changements

Les amendements de Manille ainsi que les résultats de l'évaluation du système STCW canadien par l'OMI obligeront le Canada à apporter certains changements à notre réglementation actuelle, ce qui aura un impact direct sur les exigences de formation imposées à notre personnel navigant. Celles-ci seront expliquées en détail lors des prochaines chroniques réglementaires. Mais d'abord, pour vous permettre d'avoir une idée globale de ce qui est attendu, voici un résumé des changements majeurs qui seront apportés au *Règlement sur le personnel maritime*. Les marins canadiens auront jusqu'en janvier 2017 pour se conformer aux nouvelles règles.

Renouvellement des brevets d'aptitude

Les détenteurs de brevets d'aptitude devront démontrer, tous les cinq ans, qu'ils ont conservé un niveau adéquat de compétence ce qui signifie, entre autres, qu'un cours de recyclage en formation d'urgence en mer (FUM) sera maintenant obligatoire pour tout le personnel navigant ayant des brevets STCW.

Service admissible pour les officiers de navigation

Pour être admissible, le service en mer des officiers responsables d'un quart à la passerelle devra être fait sur des navires d'une jauge brute d'au moins 500 tonnes.

Service admissible pour les officiers mécaniciens

L'officier chargé du quart dans la salle des machines devra acquérir au moins 6 mois de service en mer à bord d'un navire d'au moins 750 kW.

Éligibilité aux examens d'officier

Les matelots ou les navigants qualifiés qui ne sont pas inscrits à un programme de cadet devront compléter un programme de formation approuvé afin d'être admissibles à un examen menant à un brevet d'officier.

Nouvelles normes médicales

De nouvelles normes médicales seront introduites telles que des normes d'acuité visuelle minimales, des normes pour l'ouïe ainsi qu'une mise à jour des normes pour les aptitudes physiques.