
Le NAVIGATEUR

juin 2003

BULLETIN DE LA GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE (M) INC.



La Garde côtière auxiliaire célèbre son 25ième anniversaire

Le 9 août, 1978, la Garde côtière auxiliaire des maritimes fût créé. Pour souligner son anniversaire, la branche nationale de la GCAC offre à tous les membres, une épinglette pour commémorer le 25ème anniversaire. Vous la trouverez ci-jointe au bulletin. Deplus, pour honorer cette occasion, nous vous présentons l'historique de la GCAC dans la région des maritimes. Voici comment tout a commencé :

Avec un littoral canadien de plusieurs centaines de milliers de miles et un nombre limité de ressources gouvernementales pour la recherche et sauvetage, l'aide en mer en cas de détresse dépend largement des services de bénévoles. À plusieurs reprises dans le passé, du temps précieux fût perdu par les coordinateurs de recherches pour contacter des bénévoles étant préparés adéquatement ou possédant les connaissances nécessaires pour assister en RES. Aucun mécanisme de compensation était en place pour couvrir les frais de carburant, d'habit de protection, d'utilisation et d'usure des embarcations utilisées. Il n'y avait aucune assurance pour protéger les membres ou leurs bateaux lorsqu'ils étaient impliqués dans une mission en mer.

En 1978, pour répondre à plusieurs besoins, des marins de différentes parties du Canada se sont entendus avec la Garde côtière canadienne pour se regrouper et former 5 associations; une dans chaque région de la Garde côtière. Chaque association ou Service auxiliaire canadien de sauvetage en mer, a par la suite signé un contrat à l'automne de cette année avec la GCC, et la région des maritimes l'a fait en décembre de la même année. Ce partenariat avec un groupe contractuel indépendant pour fournir des services de RES permet à la Garde

côtière d'offrir de la formation, des assurances et des compensations aux

membres du SACSM sans que ceux-ci ne perdent leur statut de bénévoles. Les membres de l'Auxiliaire ne sont pas des employés gouvernementaux. Ils ne sont pas sous pression d'aider des navires en détresse tout comme les autres propriétaires de navire, en vertu des Lois de la marine marchande canadienne. Cependant, puisque ces membres forment le SACSM, des informations telles que leur nom, numéro de téléphone, type d'embarcation et port d'attache, peuvent être obtenues par l'intermédiaire du Centre de recherches. Ceci aide à diminué le temps nécessaire pour se rendre sur les lieux d'un incident surtout s'il se situe loin de d'autres ressources attirées au sauvetage. Les coûts sont aussi largement diminués puisqu'il n'est pas nécessaire de déployer des navires et des équipages spécialisés en RES et ce dans les nombreuses communautés desservies par le SACSM.

Avec la signature de l'entente entre le SACSM des maritimes et la Garde côtière en décembre 1978, l'Auxiliaire, communément appelée la Garde côtière auxiliaire, n'existait que sur papier. Elle ne comptait que quelques membres : le Président, M John E.S. Briggs de Mahone Bay en N.-É. et trois Directeurs, le Commodore W.P. Hayes d'Oakland en N.-É.; le Vice-président, M. John A. Harwood d'Halifax; et le Secrétaire-trésorier, M. Peter Mullish de Summerside à l'I-P-É. Deux officiers de la GC furent appointés; Jim Cormier en tant que Coordinateur et Joe Murphy en tant qu'Officier de formation. Ces derniers se chargeaient de s'assurer à ce que les opérations journalières de l'Auxiliaire se déroulent comme prévues.

The Navigator

À la fin de 1979, les 6 unités à l'origine du SACSM étaient établies; la première à

Summerside, I-P-É; puis à Pictou, N.-É.; Bridgewater, N.-É.; Baddeck, N.-É.; Alder Point, au Cap-Breton; et aux Iles de la Madeleine, PQ. À l'époque, l'Auxiliaire comptaient 48 membres et leurs navires avaient participé à 20 sauvetages. En 1980, il y eu peu d'expansion. M. Harwood remplaça M. Briggs comme Président et des discussions avec d'autres associations du SACSM eurent lieu, lors d'assemblées annuelles, dans le but de partager des objectifs et problèmes communs et faire progresser l'organisation. En 1981, l'expansion s'est accélérée en dépassant le cap des 100 membres. M. Léo MacDonald d'Halifax a succédé à M. Harwood en tant que Président. En 1982, tout près de 8 missions de RES furent complétées par le SACSM. Quelques unités se sont ajoutées dans les maritimes notamment dans la Baie des Chaleurs, sur la rivière St-Jean et sur la côte Est de la Nouvelle-Écosse. En fin d'année, le nombre de membre atteignait 160, répartis dans 20 unités.

Les groupes locaux, appelés unités, regroupent des pêcheurs et/ou des plaisanciers d'une ou plusieurs localités. Ils s'organisent par secteur pour offrir de l'aide en utilisant leurs bateaux. Ils se nomment un chef d'unité (leader), participent à des formations de RES et de premiers soins ainsi qu'à des exercices en mer dans le but d'offrir leurs services au Centre des recherches.

En mai 1983, M. Charles R. Clarke de Pictou devient le président. On comptait déjà à ce moment 25 unités dans les maritimes réparties dans environ 50 quais de pêche, marinas, clubs de plaisanciers et quais privés. Les pêcheurs et plaisanciers qui assuraient une couverture de RES, se montait à 200. Ce

3

chiffre était composé de 68% de pêcheurs et 32% de plaisanciers. Cette année-là, ils ont

répondus à 160 appels provenant de gens dans le besoin. On a d'ailleurs associé le sauvetage de plusieurs vies aux efforts des membres de la SACSM.

Au printemps 1984, on remarquait que le nombre de membres dépassait 300. Ils étaient répartis dans 40 unités et 60 quais. Un comité de chefs d'unités fût formé et on divisa notre région en 15 zones, assurant ainsi une meilleure représentation des membres au sein du comité. À la fin de décembre 1984, le nombre de membres dans les maritimes dépassait 450 avec plus de 359 bateaux dans 98 ports; 81.3% d'entre eux étaient des pêcheurs; ce qui reflétait la clientèle marine des maritimes.

En mars 1986, M. David Muggah remplaça M. Charles Clarke à la présidence. Le nombre de membres s'élevait à 567 avec 426 bateaux dont 64% impliqués dans la pêche commerciale. Ces bateaux étaient répartis dans 99 unités. De plus, ils allaient répondre à 20,8% des appels de détresse déclarés au CCOS de la région. La formation des membres allait devenir une priorité avec l'instauration d'un nouveau cours de deux jours, le "Rescue Boat Masters 1", offert en début d'année à Lunenburg, N.-É. . Cette formation allait être offerte aux autres zones au cours de la même année. C'est aussi en 1986 que le Défi de RES (Rescue Challenge Competitions) débuta.

John Waldron devient le président de mars 1987 à mars 1989. C'est au cours de cette période que notre première employée à temps partiel (notre secrétaire) fût embauchée.

George Lohnes prit la relève de la présidence de mars 1989 à septembre 1993. Georges

The Navigator

entama la révision des Sous-lois et des Ordres permanents.

De septembre 1993 jusqu'en 1998, Gary Masson assumait la présidence jusqu'à ce qu'il devienne, en août de cette année, Gestionnaire des affaires de la GCAC des maritimes. Gary réintégra le Défi de RES en 1996. L'Auxiliaire commença à prendre un rôle plus actif et indépendant dans la gestion administrative de leur organisation et dans le secteur de la prévention et sécurité nautique.

En 1997, l'Auxiliaire changea officiellement de nom pour utiliser dorénavant celui de "Garde côtière auxiliaire canadienne". Le programme de prévention prit de l'expansion sous la direction de Gary. En 1997, le premier poste d'employé à temps plein fût créé. Des fonds furent alloués suite aux demandes faites auprès du programme des Nouvelles Initiatives SAR (FNI) pour l'obtention d'équipement de RES tels que des trousseaux de premiers soins, des lampes à éclats, des habits de flottaison ainsi que des pompes de secours. Un plan de gestion fût créé et implanté pour permettre à plusieurs gestionnaires de gérer les différents aspects de l'Auxiliaire.

En août 1998, Frank McLaughlin prit la relève en tant que Président suppléant, jusqu'à la tenue des élections en mars 1999, lors de l'AGA de St-Jean au N-B où il fût élu Président de l'Auxiliaire. Frank joua un rôle actif dans le comité national de la GCAC qui développa et implanta les Compétitions internationales ISAR.

À partir de mai 1999, l'organisation comptait dans ses rangs trois employés salariés. Elaine Bennett, une employée de longue date en charge de la tenue des livres et des dossiers, continuait son travail de secrétaire. Harris Backman était embauché en tant qu'Agent

4

des opérations et Gary Masson en tant que Gestionnaire des affaires pour la région des maritimes.

OMU rend hommage à la GCAC lors de son 25^{ième} anniversaire



Lors d'une cérémonie tenue le 6 mai dernier à l'Assemblée législative de la Nouvelle Écosse, le ministre responsable de la loi sur les mesures d'urgence, Tim Olive, a présenté un prix à la GCAC maritimes pour ses 25 ans de services bénévoles en recherche et sauvetage.

Harris Backman, notre Agent des opérations, a reçu une plaque au nom de l'Auxiliaire. Celle-ci sera placée sur le 'Mur d'Honneur' à l'extérieur du quartier général de l'Organisation des mesures d'urgence à Dartmouth. Ce 'Mur d'Honneur' est dédié à tous ceux qui ont contribué aux efforts entourant les nombreux désastres de la Nouvelle Écosse. Le ministre Olive a déclaré : ' Cette année marque une étape importante pour la Garde côtière auxiliaire qui célèbre son jubilé d'argent. Pour souligner cet anniversaire, nous remercions la division des maritimes pour le service exemplaire en recherche et sauvetage qu'elle

The Navigator

a rendu à la population canadienne des provinces de l'Atlantique. '

Permission de montrer les feux bleus à éclats lors d'une mission de RES



Changements aux lois de la marine marchande affectant les navires de la GCAC

Depuis le 30 janvier 2003, les bateaux de l'Auxiliaire sont permit de montrer le feu bleu à éclats lors d'opérations de RES, tel que stipulé dans la règle 45 des Règlements sur les abordages.

La règle 45 permet à un navire d'état d'exhiber comme signal d'identification, un feu bleu à éclats lorsqu'il prête assistance dans une opération de recherche et de sauvetage ou lorsqu'il sert à l'exécution de la loi. La modification à cette règle permet à un bateau de la GCAC de montrer un tel feu lorsqu'il participe à des opérations de RES.

La règle 45 fût modifiée en réponse à une demande fait par la GCAC et appuyée par la Garde côtière canadienne. Cette dernière considère que nombre de missions de RES auxquelles participent les bateaux de la

GCAC (environ 1700 chaque année) justifie l'utilisation d'un tel feu.

L'utilisation du feu bleu à éclats permettra l'identification des bateaux de la GCAC auprès des autres navires et utilisateurs d'aéronefs durant les opérations de sauvetage. Ce feu est particulièrement important lors d'opérations nocturnes ou dans de mauvaises conditions météorologiques. On en a fait état d'ailleurs à plusieurs reprises qu'un navire en détresse pouvait difficilement identifier un bateau de la GCAC. De plus, d'autres navires de recherche ou bâtiments ont aussi eu des difficultés à reconnaître un bateau de l'Auxiliaire comme étant un navire de recherche et sauvetage. Ceci devient spécialement important lorsqu'un aéronef veut diriger un navire de la GCAC vers un navire en détresse.

Lignes directrices sur l'utilisation du feu bleu à éclats par les navires de la GCAC :

Il est essentiel de respecter à la lettre l'utilisation appropriée d'un feu bleu à éclats. Les navires de la GCAC ont le droit de montrer un feu bleu à éclats seulement lors des opérations de RES qui sont coordonnées par le CCOS (RCC) des maritimes ou par un sous-centre. Ce feu n'est montré que lorsque le navire de la GCAC a besoin de s'identifier en prêtant assistance à une embarcation ou navire, à un aéronef ou personne en danger grave et qui nécessite de l'aide immédiat. Les navires de la GCAC devraient montrer le feu bleu à éclats seulement sur les lieux ou près d'un incident de RES.

The Navigator

Il NE DOIT PAS être montré lorsqu'en transit vers les lieux de l'incident ou lorsqu'il en revient. Ce feu n'est pas un feu de

remorquage. Lorsque les bateaux de la GCAC ont terminé leurs tâches, ils ne montreront pas le feu bleu à éclats. Son utilisation n'offre pas de privilèges spéciaux en vertu des règles de routes en mer. Ce feu est aussi employé par les forces de l'ordre canadiennes et américaines dans l'exercice de leurs fonctions. Une mauvaise utilisation de ce feu pourrait réduire l'efficacité de l'identification du signal de sécurité ou de celui des forces de l'ordre et créer de la confusion, distraire les bateaux ou entraîner des conséquences graves. Puisqu'aux États-Unis l'utilisation de ce feu n'est permise que pour les embarcations des forces de l'ordre, il est important que les navires de la GCAC montrent ce signal de façon appropriée.

Les navires de la GCAC n'ont pas besoin d'être équipés d'un feu bleu à éclats. Son installation est strictement volontaire et son achat n'est pas subventionné par l'entente de contribution avec la GCC. Les changements apportés aux règlements faciliteront l'identification des bateaux de l'Auxiliaire et aideront les auxiliaires à mener leurs opérations de RES plus efficacement. Les pénalités ou amendes en vertu du règlement sur les abordages est au maximum \$2000 pour les navires de moins de 20 mètres de longueur.

Les membres peuvent visiter
notre site sur l'internet au :

www.ccg-m.ca

ISAR 2003



Compétition ISAR

ISAR 2003 aura lieu à St. Jean, Terre-Neuve le 26 septembre, à la base de la Garde côtière canadienne et le 27 au Royal Newfoundland Yacht Club (RNYC) à Conception Bay South.

Il y aura 6 équipes américaines et 6 équipes canadiennes. Chacune formée de 4 membres. L'équipe gagnante du Défi 2002, celle de la zone 5 (Allan Elliott, Lorne Heighton et Jason MacDonald) représentera la région des maritimes.

Comme pour ISAR 2002, le quatrième membre de l'équipe sera choisi au hasard par les organisateurs de l'événement le 25 septembre 2003. De ces 12 membres de l'Auxiliaire, 4 équipes internationales de 3 membre chacune seront créées. Ces équipes s'affronteront dans les activités suivantes : La planification sur carte, le matelotage, le sauvetage sur lieu, l'utilisation d'une ligne d'attrape 3 en plus d'une activité mystère. Nous souhaitons la meilleure des chances à

The Navigator

l'équipe des maritimes. Voici quelques épreuves auxquelles les équipes participeront : la planification de recherche et sauvetage, le SAREX sur l'eau, l'utilisation de pompes SAR, l'utilisation d'une ligne

d'attrape (1) et (2) ainsi qu'une activité mystère.

ISAR 2003 sera jugée par 2 juges (GCC et USGCA) dans chaque activité et selon des normes canadiennes. L'équipe canadienne et américaine obtenant le plus de points recevra respectivement les trophées canadien et américain de la première place

PLAN D'ACTION EN PARTENARIAT AVEC LA COMMUNAUTÉ (CAPP)

Des navires vidant leurs ballasts tout près de nos côtes, des réservoirs de carburant qui ont des fuites, des déversements accidentels de produits chimiques; voici quelques exemples parmi des milliers de déversements de carburant et de produits chimiques se produisant dans les maritimes chaque année. Ces incidents ont le potentiel de causer de sérieux dommages à notre environnement et à nos modes de vie.

Les communautés des maritimes, de pair avec la Garde côtière canadienne travaillent pour développer un plan d'action lors d'accidents environnementaux le long de notre littoral. Le but premier de ce partenariat avec les communautés est de développer un guide de ressources pouvant être utilisé lors de déversements de carburant. Ce guide est conçu pour aider les

communautés à agir aussi rapidement que possible lors d'incidents environnementaux.

Des ressources allant des logements jusqu'aux sites d'atterrissage des hélicoptères y sont inscrits ainsi qu'une liste de bénévoles

et d'endroits environnementalement sensibles. Des copies seront distribuées aux organismes dans l'industrie et aux agences gouvernementales impliquées dans les déversements de carburant.

Les bénévoles, qui offrent leur appui lors d'incidents dans différentes localités, sont les piliers de ce programme. Ces bénévoles ne seront pas utilisés lors du nettoyage de côtes souillées mais pourraient être embauchés par la GC et/ou différentes organisations. Les bénévoles du programme ``CAPP`` seront impliqués dans des fonctions à faibles risques et strictement à l'intérieur des limites de sécurité. Quelques-unes de ces fonctions pourraient inclure : des tâches d'appui administratif, le nettoyage des plages avant l'impact d'un déversement, la surveillance des côtes ou de la traduction. Quiconque âgé de plus de 18 ans peut devenir membre du CAPP. Les informations inscrites sur le formulaire d'adhésion demeurent dans les banques de données du CAPP.

Une autre partie du programme, celle du ``navire d'opportunité`` offre un rôle aux pêcheurs pouvant générer des revenus. Des informations pertinentes reliées à ces bateaux de pêche sont gardées dans une banque de données mise à la disposition d'organismes de contingence et de la Garde côtière. Lorsqu'un déversement se produit et qu'un appui en mer est nécessaire, on consulte la banque de données pour connaître le navire disponible dans le secteur de l'incident. Le navire peut, par la suite et à un coût convenu, être embauché. Cette entente aura lieu entre

The Navigator

le propriétaire du navire et l'agence responsable. Lorsque les services du navire sont retenus, ce dernier devra avoir à son bord un capitaine et un équipage.

Prenez note cependant, que le programme CAPP n'est pas une activité de la GCAC.

Donc, si des membres de l'Auxiliaire veulent y participer, ils doivent remplir le formulaire

ci-joint. Pour les propriétaires de bateau, un formulaire supplémentaire doit être complété. Veuillez faire parvenir le tout à l'adresse inscrite sur le formulaire au soin de : Deanne Simpson, coordonatrice du CAPP. Le remboursement de vos dépenses sera défrayé par le CAPP.

Programme intérimaire en vue de se défaire des fusées de détresse désuètes

Selon les dimensions de votre embarcation et le type d'activités nautiques auxquelles vous vous adonnez, vous devrez peut-être munir votre embarcation de fusées de détresse. Toutes les embarcations de plaisance de plus de 6 mètres doivent avoir à leur bord ces fusées sauf les embarcations qui opèrent dans une rivière, un lac ou un canal ou qui ne s'éloignent jamais à plus d'un mile des côtes ou encore qui participent à une compétition officielle.

Puisque les fusées de détresse sont des objets que l'on espère jamais avoir à utiliser, plusieurs questions se posent quant à leur élimination une fois périmées. Voici quelques exemples de questions fréquemment posées ainsi qu'une brève description du

8

``Programme pour se défaire des fusées marines périmées`` présentement offert aux plaisanciers et autres marins.

Quand mes fusées deviennent-elles désuètes? Les fusées de détresse sont désuètes quatre ans après la date de fabrication. Lorsque vous aurez vos fusées en mains, vérifiez de

près la date de fabrication et ajoutez 4 années à cette date.

Pourquoi ne puis-je pas garder mes fusées périmées? Les fusées sont fabriquées de produits chimiques qui permettent de créer une explosion contrôlée. Avec l'âge, ces composants chimiques se détériorent et peuvent entraîner un mal fonctionnement ou un non-fonctionnement de la fusée. Celles-ci pourraient entraîner des blessures graves et même causer la mort.

Pourquoi je ne peux pas utiliser mes fusées pour pratiquer? Les lois de la marine marchande du Canada stipulent qu'il est illégal d'envoyer de faux signaux de détresse. Toute observation d'un signal de détresse doit être pris sérieusement par les autorités de recherche et sauvetage ainsi que leurs bénévoles. Si vous utilisez des fusées à des fins d'exercices, vous risquez de mettre en danger des vies. Deplus, vous pourriez éloigner de précieuses ressources loin de situations réelles de détresse, être tenu responsable et devoir rembourser les coûts de l'utilisation de ces ressources.

Un programme pour se défaire des fusées de détresse est disponible mais n'est qu'une mesure temporaire. Le Département de la Garde côtière de Pêches et Océans, la GRC, le gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse et CIL Orion représentent la participation du secteur privé, provincial et fédéral pour apporter une solution temporaire à la disposition des fusées

The Navigator

périmées. Le Département de l'environnement est à la recherche d'alternatives et de stratégies à long terme pouvant résoudre ce problème. Pour profiter de ce programme, les plaisanciers et marins commerciaux pourront disposer de leurs fusées désuètes en les apportant au poste de

la GRC ou à la base de la Garde côtière la plus près.

Notez bien : Si vous conduisez une embarcation de plaisance munie d'un moteur, vous devrez, possiblement cette saison, montrer la preuve que vous possédez un brevet de compétence. Lorsque vous conduisez une embarcation de plaisance motorisée, vous devrez montrer votre brevet de conducteur si vous êtes né après le 1 avril, 1983 ou si vous conduisez une embarcation de moins de 4 mètres (13,2 pieds) de longueur. Tous les autres conducteurs seront tenus d'obtenir leur brevet d'ici le 15 septembre, 2009. Pour de plus amples renseignements au sujet du programme intérimaire de disposition des fusées de détresse ou pour obtenir une liste d'agences offrant des cours dans votre localité, veuillez contacter le Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière de Dartmouth au 1-888-670-0771.

Marchandise à vendre



9

Magnifique couteau de poche avec l'inscription de la GCAC gravée sur le manche. La lame est partiellement dentelée. Il vous est remis dans un étui de nylon. Parfait pour couper des cordages. Excellente idée de cadeau.

Tous les profits de la vente de ce couteau seront utilisés pour l'achat de fleurs, paniers de fruit, etc..., qui seront offerts aux membres souffrant de maladie ou dans le cas d'un décès dans la famille. Votre appui est grandement apprécié.

Le coût est de \$20.00, taxe et livraison incluses.

Veuillez faire un chèque ou mandat poste à l'ordre de :

Garde côtière auxiliaire canadienne
attn : Gary Masson
Agent des affaires de la GCAC
223 Chamberlain Road,
Quispamsis, NB
E2G-1A9

N'oubliez pas de faire la demande pour votre numéro d'autorisation

Une fois de plus, nous aimerions vous rappeler que vous devez faire la demande pour un numéro d'autorisation pour être remboursé ou couvert par les assurances lorsque vous participez à une activité de recherche et sauvetage.

The Navigator RBM-8 – Cours de recherche à l'aide d'équipements électroniques

Du 3 au 7 février dernier, la Garde côtière canadienne a offert aux zones 12 et 13 de l'Auxiliaire, de faire l'essai de leur radar

portatif (mobile). Les membres n'ont donc pas eu à se rendre au Collège de la Garde côtière ou dans une école des pêches pour assister au cours. Tout s'est très bien déroulé. De plus, en utilisant ce simulateur portatif, nous avons pu réduire les coûts de formation. Le cours de RBM-8 comporte 2 parties : le travail de classe et un exercice en mer. Pour ce dernier, des embarcations et navires de la Garde côtière et de l'Auxiliaire sont utilisés. Nous remercions grandement la Garde côtière pour le prêt de cet équipement. Malheureusement, il n'est disponible que lorsque la Garde côtière ne l'utilise pas. Nous espérons qu'elle offrira ce cours aux autres zones en janvier, février et mars 2004. Les commentaires des participants du dernier cours furent excellents. Merci encore à la Garde côtière pour son appui dans notre programme de formation.

Note de l'éditeur

Si vous désirez publier un article dans notre bulletin, veuillez le faire parvenir à :

Susan Pellerin
CCGA Newsletter Editor
20 Tulip Court
Quispamsis, N.B., E2E 3W9

ou par courrier électronique à :
gary.masson@ccga-m.ca

Vos commentaires et suggestions seraient
grandement appréciés. Merci.