



Transports
Canada

Transport
Canada

TP 13813
(10/2007)

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Entrée en vigueur en 2007 : Ce que vous devez savoir



TC-1002393

Canada

Cette brochure est un résumé du régime de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

En cas de divergence entre la présente brochure et la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou ses règlements, la Loi et ses règlements priment.

© Sa majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2007.

Le ministère des Transports Canada autorise la reproduction du contenu du présent guide en tout ou en partie pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports Canada et que le matériel soit reproduit avec exactitude. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et quant à l'interprétation de celle-ci.

Pour plus de renseignements sur la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements, veuillez consulter le site www.cmac-ccmc.gc.ca.

Vous pouvez également vous procurer un exemplaire de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et de ses règlements à l'adresse : <http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/l/imm2001/menu.htm>.

Vous pouvez enfin communiquer avec votre Centre local de Transports Canada ou appeler au numéro sans frais 1-866-879-9902 ou, dans la région de la capitale nationale, au 613-998-7764.

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Entrée en vigueur en 2007 : Ce que vous devez savoir

ISBN : 978-0-662-05115-2

N° de catalogue : T22-133/1-2007

TP 13813
(10/2007)

TC-1002393



Préface

Cette brochure explique comment le régime de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) s'applique à l'industrie maritime.

- » La partie 1 fournit un aperçu de la LMMC 2001 et comporte des faits saillants sur la manière dont la nouvelle loi s'applique à certains types particuliers de bâtiments.
- » La partie 2 fournit un sommaire des règlements en cours d'élaboration dans le cadre de la phase 1 du processus de réforme réglementaire de la LMMC 2001.
- » La partie 3 comprend d'autres caractéristiques importantes de la LMMC 2001, y compris des renseignements sur :
 - la délivrance des permis et l'immatriculation des bâtiments;
 - le nouveau Bureau d'examen technique en matière maritime;
 - les nouvelles classifications de voyage;
 - les avis de conformité;
 - un nouveau régime de conformité et d'application;
 - une meilleure protection du milieu marin;
 - les prochaines étapes du processus de réforme réglementaire de la LMMC 2001.

Transports Canada aimerait remercier tous les intervenants pour la rétroaction utile qu'ils ont fournie pendant les nombreuses consultations visant à élaborer la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements d'application.

Index

Préface.....	i
--------------	---

Partie 1 – Aperçu.....	1
------------------------	---

1-1 Qu'est-ce que la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> ?	1
1-2 Quelles sont les principales différences entre l'ancienne <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> et la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> ?	2
1-3 Application des règlements de la phase 1 de la LMMC 2001 par type de bâtiment ...2	
1-4 Comment la LMMC 2001 et ses règlements s'appliquent-ils aux six catégories principales de bâtiments?	7
(i) Embarcations de plaisance	7
(ii) Grands navires commerciaux.....	8
(iii) Petits navires commerciaux	9
(iv) Navires à passagers.....	10
(v) Bateaux de pêche	10
(vi) Remorqueurs et chalands	11

Partie 2 – Règlements de la LMMC 2001	12
---	----

2-1 Sommaire des règlements de la phase 1	12
(i) <i>Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires</i>	12
(ii) <i>Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast</i>	14
(iii) <i>Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement</i>	14
(iv) <i>Règlement sur les abordages</i>	15
(v) <i>Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance</i>	16
(vi) <i>Règlement sur l'intervention environnementale</i>	16

(vii) <i>Règlement sur la prévention des incendies</i>	17
(viii) <i>Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche</i>	18
(ix) <i>Règlement sur les épaves à valeur patrimoniale</i>	19
(x) <i>Règlement sur les lignes de charge</i>	20
(xi) <i>Règlement sur le personnel maritime</i>	20
(xii) <i>Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et les produits chimiques dangereux</i>	23
(xiii) <i>Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires</i>	24
(xiv) <i>Règlement sur les petits bâtiments</i>	24
(xv) <i>Règlement sur les certificats de bâtiment</i>	26
(xvi) <i>Règlement sur l'octroi de congés aux bâtiments</i>	26
(xvii) <i>Règlement sur l'examen des ordonnances de détention des bâtiments</i>	27
(xviii) <i>Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments</i>	27
(xix) <i>Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments</i>	28
(xx) <i>Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments</i>	28

Partie 3 – Autres caractéristiques importantes de la LMMC 2001	29
--	----

3-1 Délivrance de permis et immatriculation des bâtiments	29
3-2 Définitions des classifications de voyage en vertu de la LMMC 2001	31
3-3 Création du Bureau d'examen technique en matière maritime (BETMM)	31
3-4 Avis de conformité	32
3-5 Système de recherche des règlements.....	34
3-6 Conformité et application	34
3-7 Protection du milieu marin	34
3-8 Prochaines étapes du processus de réforme réglementaire de la LMMC 2001	35

Partie 1 – Aperçu

1-1 Qu'est-ce que la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada?

Le 1^{er} juillet 2007, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) a remplacé la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) comme principal texte législatif régissant la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance ainsi que la protection du milieu marin. Elle s'applique aux bâtiments canadiens qui naviguent dans toutes les eaux et à tous les bâtiments qui naviguent dans les eaux canadiennes (tous les bâtiments depuis les canots et les kayaks jusqu'aux navires de croisière et aux navires-citernes). La LMMC 2001 fait la promotion de la croissance durable de l'industrie du transport maritime sans compromettre la sécurité.

La LMMC était l'une des lois les plus anciennes du Canada et était fondée sur la *British Merchant Shipping Act* de 1894. Elle a été modifiée à de nombreuses reprises au cours des années au point de devenir difficile à utiliser et de nécessiter une réforme. La LMMC 2001 constitue une version considérablement actualisée et rationalisée de l'ancienne LMMC, ce qui la rend plus adaptée à ses utilisateurs et bien plus facile à consulter et à comprendre.

Après la sanction royale de la LMMC 2001 en 2001, une initiative de réforme réglementaire a été lancée pour élaborer les règlements d'application nécessaires pour l'entrée en vigueur de la Loi. Ce processus a fait appel à des consultations étendues auprès d'un grand éventail d'intervenants maritimes.

La LMMC 2001 repose sur des pratiques législatives modernes, comme les techniques de gestion des risques, qui permettent aux exploitants de choisir parmi diverses méthodes qui fournissent un degré équivalent de sécurité et tiennent compte des caractéristiques et des coûts d'exploitation des bâtiments.

Les objectifs de la LMMC 2001 consistent à :

- a) protéger la santé et le bien-être des personnes, y compris des équipages des bâtiments qui participent au commerce et au transport maritime;
- b) promouvoir la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance;
- c) protéger le milieu marin des dommages attribuables aux activités de navigation et de transport maritime;
- d) élaborer un cadre réglementaire qui encourage la viabilité, l'efficacité et l'efficacité du transport maritime sur les eaux canadiennes pour la navigation commerciale et la navigation de plaisance;
- e) promouvoir un système de transport maritime efficace;
- f) veiller à ce que le Canada puisse s'acquitter de ses obligations internationales en vertu d'ententes bilatérales et multilatérales dans le domaine de la navigation et du transport maritime;
- g) encourager l'harmonisation des pratiques maritimes;
- h) établir un programme efficace de promotion de la conformité.

Dans un régime de sécurité publique, que ce soit en vertu de la LMMC 2001 ou de toute autre loi, les exigences législatives définissent les pratiques qui sont absolument nécessaires à la sécurité. L'industrie maritime est encouragée à dépasser cette norme dans les décisions qu'elle prend en matière de sécurité.

1-2 Quelles sont les principales différences entre l'ancienne *Loi sur la marine marchande du Canada* et la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*?

D'abord, la LMMC 2001 et les règlements qui y sont associés sont moins prescriptifs et plus axés sur le rendement; ils énoncent les résultats souhaités sans limiter les moyens d'y arriver.

Autres caractéristiques :

- » Ils améliorent la sécurité et fournissent une protection accrue au milieu marin, en insistant davantage sur les responsabilités des propriétaires et des exploitants.
- » Ils assurent le passage d'un régime fondé sur l'inspection à un régime fondé sur la conformité.
- » Ils introduisent une nouvelle méthode d'application de la loi, soit les sanctions administratives pécuniaires (SAP).

- » Ils remplacent le Bureau d'inspection des navires à vapeur par le nouveau Bureau d'examen technique en matière maritime.
- » Ils établissent un nouvel ensemble de classifications de voyages.

1-3 Application des règlements de la phase 1 de la LMMC 2001 par type de bâtiment

Le tableau de la prochaine page indique quels règlements de la phase 1 de la LMMC 2001 s'appliquent aux six catégories principales de bâtiments. Pour plus de renseignements au sujet des phases 1 et 2 du processus de réforme réglementaire de la LMMC 2001, veuillez consulter la partie 2 de cette brochure.

Les règlements adoptés en vertu de l'ancienne LMMC qui n'ont pas été abrogés continuent de s'appliquer sous le régime de la LMMC 2001.

- * **Les règlements inscrits en gras** étaient en vigueur ou ont été abrogés lorsque la LMMC 2001 est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007. Les autres devraient entrer en vigueur dans le délai précisé pour chaque règlement dans la partie 2.
- * Il est à noter que la liste qui suit ne comprend pas tous les règlements de la LMMC/LMMC 2001, mais elle met en évidence les principaux règlements.

Règlement	1. Embarcation de plaisance	2. Grand navire commercial	3. Petit navire commercial	4. Navire à passagers	5. Navire de pêche	6. Remorqueurs et chalands
<i>Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires</i>	S/O	✓	✓	✓	✓	✓
Règlement sur la protection des aides à la navigation	Abrogé. Ce règlement a été abrogé parce que ses dispositions clés se retrouvent maintenant dans la nouvelle loi. L'objectif des dispositions en cause était, en vertu des règlements de l'ancienne LMMC, et est, en vertu de l'article 129 de la LMMC 2001, de veiller à ce que les aides à la navigation fonctionnent correctement et restent là où elles doivent être.					
Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast (LMMC)¹	✓ ²	✓	✓	✓	✓	✓
Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement	✓ ³	✓	✓	✓	✓ ³	✓
<i>Règlement sur les abordages</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance (LMMC)	✓	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

(suite >)

- 1 S'applique seulement aux bâtiments qui peuvent transporter de l'eau de ballast et entrent dans les eaux canadiennes à partir du large.
- 2 Les embarcations de plaisance d'une longueur globale de moins de 50 m et d'une capacité d'eau de ballast de 8 m³ sont exemptées.
- 3 Seulement pour le marquage des poids de masse.

Règlement	1. Embarcation de plaisance	2. Grand navire commercial	3. Petit navire commercial	4. Navire à passagers	5. Navire de pêche	6. Remorqueurs et chalands
<i>Règlement sur l'intervention environnementale</i>	✓ ⁴	✓	✓	✓	✓	✓
<i>Règlement sur la prévention des incendies</i>	S/O	✓	✓	✓	S/O	✓
<i>Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche</i>	S/O	S/O	S/O	S/O	✓ ⁵	S/O
<i>Règlement sur les épaves à valeur patrimoniale</i>	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
Règlement sur les lignes de charge	S/O	✓	S/O	✓ ⁶	S/O	✓
Règlement sur le personnel maritime	S/O	✓	✓	✓	✓	✓

4 S'applique rarement. Toutefois, les embarcations de plaisance d'une certaine taille et d'une certaine construction peuvent tomber sous le régime du règlement. Consulter le *Règlement sur l'intervention environnementale* pour plus de détails.

6 Selon la zone d'exploitation et la taille.

5 D'une longueur globale de moins de 24 m.

(suite >)

Règlement	1. Embarcation de plaisance	2. Grand navire commercial	3. Petit navire commercial	4. Navire à passagers	5. Navire de pêche	6. Remorqueurs et chalands
Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et les produits chimiques dangereux (LMMC)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Règlement sur la publication des normes	Abrogé. En vertu de l'ancienne LMMC, il y avait exigence de publier des avis de normes dans la <i>Gazette du Canada</i> pour consultation. Cette exigence a été placée directement à l'article 22 de la LMMC 2001 et, par conséquent, le Règlement en cause n'est plus nécessaire.					
Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires	S/O	✓ ⁷	S/O	✓ ⁸	S/O	✓ ⁹
Règles sur les enquêtes et investigations maritimes	Abrogées. Ces règles ont été créées à l'origine pour fournir des renseignements au sujet des enquêtes préliminaires et officielles dans le domaine des sinistres maritimes et des questions connexes. Toutefois, en 1990, le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité dans les transports (BST) a été créé comme organisme indépendant pour faire évoluer la sécurité des transports par l'enquête sur les événements et la compilation de statistiques sur les accidents. En raison du fait que les fonctions du BST comprennent celles qu'on trouve dans les « Règles », celles-ci n'étaient plus nécessaires.					
Règlement sur le barème de droits pour la visite et le jaugeage des navires	Invalidé. Ce règlement a été créé à l'origine pour établir des droits en ce qui concerne la visite et le jaugeage des bâtiments. Toutefois, il n'existe pas d'autorisation légale pour ce règlement en vertu de la LMMC 2001, ce qui signifie qu'il n'est plus considéré comme valide. En vertu de la LMMC 2001, ce règlement est considéré comme périmé et n'existe donc plus.					
Règlement sur les petits bâtiments	✓	S/O	✓ ¹⁰	✓ ¹¹	S/O	✓

7 Ce règlement s'applique seulement aux navires assujettis aux exigences de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS) (navires d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux).

8 Ce règlement s'applique seulement aux navires assujettis aux exigences de la SOLAS (bâtiments transportant plus de 12 passagers).

9 Ce règlement s'applique aux remorqueurs dont la jauge est supérieure à 500 tonneaux et qui sont assujettis aux exigences de la SOLAS. Il ne s'applique pas aux chalands remorqués par les bâtiments en question.

10 Jusqu'à une jauge de 15 tonneaux.

11 Jusqu'à une jauge de 15 tonneaux et jusqu'à 12 passagers.

(suite >)

Règlement	1. Embarcation de plaisance	2. Grand navire commercial	3. Petit navire commercial	4. Navire à passagers	5. Navire de pêche	6. Remorqueurs et chalands
Règlement sur les certificats de bâtiment	S/O	✓	✓	✓	✓	✓
Règlement sur l'octroi des congés aux bâtiments	S/O	✓	✓	✓	S/O	✓
Règlement sur l'examen des ordonnances de détention des bâtiments	S/O	✓	✓	✓	✓	✓
Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments	✓ ¹²	✓	✓	✓	✓	✓
Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments	✓ ¹²	✓	✓	✓	✓	✓

12 Facultatif

1-4 Comment la LMMC 2001 et ses règlements s'appliquent-ils aux six catégories principales de bâtiments?

Faits saillants

Pour obtenir des détails sur un règlement donné, consultez la partie 2.

(i) Embarcations de plaisance



- » Toutes les embarcations de plaisance propulsées par un moteur de 7,5 kilowatts (10 HP) ou plus doivent soit détenir un permis, soit être immatriculées.
- » Il n'est plus obligatoire d'immatriculer les embarcations de plaisance d'une jauge brute de plus de 15 tonnes.
- » Les permis d'embarcation de plaisance sont délivrés par Service Canada. Les permis délivrés après l'entrée en vigueur du *Règlement sur les petits bâtiments* (2008) expireront après 10 ans, et comme la délivrance des permis des automobiles, le nom et l'adresse du propriétaire doivent être exacts pour que le permis soit valide. L'exploitation d'une embarcation de plaisance sans permis valide ni marques appropriées est passible d'amendes. En outre, tous les détenteurs de permis doivent signaler un changement de nom ou d'adresse.
- » Des modifications ont été apportées aux exigences relatives aux avis indiquant la conformité aux exigences de construction. Le programme d'étiquettes de conformité pour embarcation de plaisance hors série sera abrogé. Toutefois, le programme d'avis de conformité du fabricant restera en vigueur. Pour plus de renseignements, consultez la page 32.
- » Toutes les embarcations de plaisance équipées d'une toilette devront de comporter un bac à eaux usées ou un appareil d'épuration marine.
- » Il existe maintenant des règlements plus stricts qu'auparavant pour les organisations faisant passer des examens de sécurité nautique

et délivrant des cartes de conducteur d'embarcation de plaisance. D'autres modifications suivront, qui comprendront un nouveau cadre d'agrément et de nouvelles exigences de vérification applicables aux fournisseurs de cours qui font passer les examens en question.

(ii) Grands navires commerciaux



- » Le *Règlement sur la prévention des incendies* fait l'objet d'une modernisation en fonction des normes de sécurité les plus récentes et des exigences de l'Organisation maritime internationale. Il comprend des exigences pour combler une lacune en ce qui trait à la construction pour des navires de charge d'une jauge brute se situant entre 150 et 500 tonneaux.
- » Les normes et procédures en vigueur qui régissent l'installation, l'entretien et l'exploitation des équipements de bâtiment seront abrogées ou modifiées.
- » Le *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* comporte de nouvelles exigences pour tous les bâtiments canadiens. Les exigences actuelles du *Règlement sur l'outillage de chargement* qui ont trait au maniement sécuritaire de cet outillage restent en vigueur pour l'instant.
- » Les bâtiments commerciaux qui se livrent à des voyages internationaux continueront d'être tenus de faire vérifier leurs certificats décrits dans le *Règlement sur l'octroi des congés aux bâtiments* avant d'être autorisés à quitter un port du Canada.
- » Tous les navires ayant besoin d'un certificat d'inspection (*Règlement sur les certificats de bâtiment*) doivent aussi détenir un Document relatif à l'effectif minimal de sécurité (*Règlement sur le personnel maritime*).
- » De nouvelles exigences en matière de prévention de la pollution sont en vigueur (p. ex., la limitation des rejets d'eaux usées et la limitation de la teneur en soufre de tout mazout utilisé par un bâtiment, et l'approbation de nouveaux moteurs et de nouveaux incinérateurs).
- » Certains bâtiments seront tenus de disposer de plans de prévention et d'intervention pour composer avec les déversements en milieu marin.
- » Tous les bâtiments conçus ou construits pour transporter de l'eau de ballast (certaines exceptions sont énumérées dans le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*) disposent maintenant de quatre options en matière de gestion de l'eau de ballast.

(iii) Petits navires commerciaux



- » Tous les petits bâtiments commerciaux, y compris les bâtiments non motorisés et les bâtiments gouvernementaux, sont assujettis à une immatriculation obligatoire.*
- » Les bâtiments construits le 1^{er} avril 2005 ou après cette date doivent respecter la version des normes de construction en vigueur au moment de la construction.
- » Les composantes essentielles à la sécurité des Normes de construction des petits bâtiments de 2004 s'appliquent aux bâtiments d'une jauge brute allant jusqu'à 15 tonneaux construits avant le 1^{er} avril 2005.
- » Les constructeurs de bâtiments commerciaux seront chargés de certifier que leurs navires respectent les normes de construction en affichant un avis de conformité (Avis de capacité ou de conformité)

* Note : Il y aura un processus unique pour les demandes d'immatriculation et pour la fourniture obligatoire de données de base sur les bâtiments. Pour plus de renseignements, communiquez avec votre Centre local de Transports Canada.

dans chaque navire d'une jauge brute allant jusqu'à 15 tonneaux. Pour plus de renseignements, consultez la page 32.

- » Les propriétaires et les exploitants de bâtiments doivent avertir Transports Canada avant de mettre en service un nouveau bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance.*
- » Le *Règlement sur les petits bâtiments*, version révisée, dont l'entrée en vigueur est prévue pour 2008, met à jour les exigences relatives à l'équipement de sauvetage et de prévention des incendies. Par exemple, il y aura de nouvelles exigences pour les pompes de cale et les dispositifs de remontée à bord.
- » Tous les bâtiments équipés d'une toilette seront tenus de comporter un bac à eaux usées ou un appareil d'épuration marine.
- » Les propriétaires et les exploitants de bâtiments devront disposer d'un équipage suffisant pour l'exploitation sécuritaire du bâtiment et devront veiller à ce que les équipages soient formés et certifiés pour accomplir leurs tâches.
- » Il existe des exigences révisées pour la délivrance de brevets aux exploitants de petits bâtiments commerciaux. Pour plus de renseignements, consultez le tableau Exigences relatives aux capitaines et aux exploitants aux pages 21-23.
- » Tous les bâtiments ayant besoin d'un certificat d'inspection (*Règlement sur les certificats de bâtiment*) doivent aussi disposer d'un Document relatif à l'effectif minimal de sécurité (*Règlement sur le personnel maritime*).

(iv) Navires à passagers



- » De nouvelles exigences en matière de prévention de la pollution sont en vigueur (p. ex., la limitation des rejets d'eaux usées; les bacs à eaux usées ou les appareils d'épuration marine sur les navires équipés d'une toilette qu'il faudra installer dans un délai de cinq ans (certaines exceptions s'appliquent); les certificats internationaux de prévention de la pollution par les eaux usées pour les bâtiments non canadiens se rendant à un port canadien).
- » Les modifications énumérées sous la rubrique Grands navires commerciaux s'appliquent aussi aux grands navires à passagers (voir la page 8).
- » Les exigences relatives à la stabilité après avarie ont été actualisées et s'appliquent aux bâtiments de toutes tailles, y compris le poids par personne fixé à 75 kg pour tous les calculs de stabilité.

- » Tous les navires à passagers seront maintenant tenus de signaler le nombre de passagers à bord à une personne responsable à terre avant l'appareillage.
- » Tous les navires à passagers qui ne transportent pas de radeaux de sauvetage et toutes les excursions guidées (canot ou kayak) doivent maintenant avoir des dispositions pour protéger les passagers d'un choc hypothermique et de l'hypothermie en cas de chavirage ou de submersion.
- » Les modifications énumérées sous la rubrique petits navires commerciaux s'appliquent aussi aux petits navires à passagers (voir la page 9).

(v) Bateaux de pêche



- * Transports Canada est en train de moderniser la réglementation relative aux bateaux de pêche. Le nouveau règlement devrait entrer en vigueur en 2008.

À quoi s'attendre :

- » Il y aura de nouvelles exigences pour les bateaux de pêche de moins de 24 mètres afin d'intégrer une méthode fondée sur les risques pour l'évaluation de la stabilité, du franc-bord et des limites de chargement.
- » Il y aura une actualisation des exigences relatives à l'équipement de sauvetage et de prévention des incendies. Les dispositions relatives à la prévention des incendies seront fondées sur le type et la taille du bâtiment. Les nouvelles exigences en matière d'équipement de sauvetage seront fondées sur le risque opérationnel (p. ex., classification des voyages), et non pas seulement sur la longueur des bâtiments. Les nouvelles exigences pour les grands bateaux de pêche (plus de 24 mètres) seront harmonisées en fonction des exigences internationales (*Protocole de Torremolinos, 1993*).
- » Les propriétaires et les exploitants de bateaux de pêche doivent consulter le *Règlement sur le personnel maritime* pour connaître les exigences précises en matière d'armement en équipage des bateaux de pêche.

(vi) Remorqueurs et chalands



- » Les exigences relatives à l'équipement de sauvetage et de prévention des incendies pour les petits navires commerciaux s'appliquent aussi aux remorqueurs (voir page 9).
- » Les propriétaires et les exploitants de remorqueurs doivent consulter le *Règlement sur le personnel maritime* pour connaître les exigences précises en matière d'armement en équipage des remorqueurs.
- » Des normes de construction plus appropriées qu'actuellement pour les remorqueurs devraient être élaborées conformément aux normes reconnues.
- » Des plans d'intervention d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures causée par les navires sont nécessaires sur les chalands de transport d'hydrocarbures et sur certains autres chalands non pétroliers transportant des camions ou des citernes d'hydrocarbures.

Partie 2 – Règlements de la LMMC 2001

Le processus de réforme réglementaire de la LMMC 2001 a entraîné l'examen de plus de 100 règlements qui avaient été adoptés en vertu de l'ancienne LMMC.

Cette réforme de la réglementation se fait en deux phases :

La phase 1, qui s'achève et est en cours de promulgation, comprenait la réforme des règlements qui étaient incompatibles avec les dispositions de la LMMC 2001, de même que ceux qui étaient réputés avoir une incidence importante sur la sécurité et l'environnement. Beaucoup des règlements de la phase 1 sont entrés en vigueur en même temps que la LMMC 2001, et le reste sera promulgué au cours des deux prochaines années.

La phase 2 prévoit la modernisation des règlements qui ne sont pas essentiels à l'entrée en vigueur de la Loi, mais qui profiteront d'une réforme. Cette deuxième phase a été officiellement lancée lorsque la LMMC 2001 est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007, et se poursuivra au cours des prochaines années.

2-1 Sommaire des règlements de la phase 1

Comme on l'a mentionné précédemment dans le tableau aux pages 3-6 intitulé : « Application des règlements de la phase 1 de la LMMC 2001 par type de bâtiment », trois règlements de la LMMC ont été abrogés en raison du fait qu'ils étaient considérés comme redondants. Les règlements abrogés sont les suivants : *Règlement sur la protection des aides à la navigation*, *Règlement sur la publication des normes* et *Règles sur les enquêtes et investigations maritimes*. En outre, le *Règlement sur le barème de droits pour la visite et le jaugeage des navires* n'est plus considéré comme valide.

Suivent des détails au sujet des 20 autres règlements qui forment la phase 1 de la réforme réglementaire :

(i) *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires*

- » Ce règlement prescrit un nouveau mécanisme d'application et de nouveaux outils d'application appelés Transactions de conformité et Sanctions administratives pécuniaires.
- » Le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* s'applique à tous les bâtiments à l'exception des embarcations de plaisance. Son entrée en vigueur est prévue pour le début de 2008.
- » Le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* établira la gamme des sanctions prises contre les infractions prévues par la LMMC 2001 et ses règlements d'application.

- » Les sanctions administratives pécuniaires apportent plus de souplesse qu'actuellement parce qu'elles font appel à un processus d'application de la loi administratif plutôt que judiciaire. En vertu du régime des sanctions administratives pécuniaires, les personnes qui auraient autrefois été accusées d'une infraction et tenues de comparaître en cour criminelle peuvent maintenant simplement payer une sanction pécuniaire pour régler le problème.
- » Les personnes frappées d'une sanction ont le droit de faire appel de la violation ou de la sanction pécuniaire auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC), organisme indépendant ayant l'autorité législative pour entendre les appels en vertu de la LMMC 2001.
- » Cette méthode parallèle d'application de la loi est plus efficace et moins coûteuse que l'ancienne pour toutes les parties concernées.

Tableau des sanctions pour non-conformité à la LMMC 2001 et à ses règlements d'application

* Les barèmes des sanctions sont déterminés en fonction de l'évaluation de la gravité de chaque violation (faible, moyenne ou élevée). Au sein de chaque catégorie faible, moyenne ou élevée est indiqué le montant minimal pour une première violation, le montant moyen pour une deuxième violation et le montant maximal pour une violation ultérieure. Cette répartition vaut tant pour les personnes que pour les sociétés commerciales et les bâtiments.

Gravité	1 ^{re} violation		2 ^e violation		Violation ultérieure	
	Personne	Bâtiment ou société commerciale	Personne	Bâtiment ou société commerciale	Personne	Bâtiment ou société commerciale
Faible	250 \$	1 000 \$	500 \$	2 000 \$	1 000 \$	5 000 \$
Moyenne	600 \$	3 000 \$	1 200 \$	6 000 \$	2 400 \$	12 000 \$
Élevée	1 250 \$	6 000 \$	2 500 \$	12 000 \$	5 000 \$	25 000 \$

(ii) *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*

- » L'objectif du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* est d'exiger des bâtiments qu'ils gèrent l'eau de ballast de manière à réduire les invasions potentielles d'organismes non indigènes. Ce règlement a été élaboré en vertu de l'ancienne LMMC, mais une nouvelle version sera disponible quelque temps après l'entrée en vigueur de la LMMC 2001.
- » Le règlement s'applique à tous les bâtiments qui sont conçus ou construits pour transporter de l'eau de ballast, à l'exception de certains cas nommément désignés.
- » Le règlement aura peu de répercussions sur les intervenants, étant donné que les bâtiments entrés dans les eaux canadiennes à partir d'un lieu situé hors de la limite de 200 milles marins procèdent actuellement au renouvellement de l'eau de ballast conformément aux « *Lignes directrices visant le contrôle des rejets des eaux de lest des navires dans les eaux de compétence canadienne* » (TP 13617).
- » Les bâtiments transportant seulement des quantités résiduelles d'eau de ballast seront tenus de la gérer d'une manière appropriée si elle doit être mélangée à l'eau locale et ultérieurement rejetée dans les eaux canadiennes.

Ce qui est nouveau :

- » Dans le passé, la question du contrôle et de la gestion de l'eau de ballast n'était visée que par les lignes directrices (TP 13617). Les pratiques conseillées dans les lignes directrices sont devenues des exigences en vertu du nouveau règlement.

- » Le Règlement précise que la gestion de l'eau de ballast ajoutée localement est maintenant nécessaire là où l'eau de ballast résiduelle n'a pas été gérée avant qu'on prenne l'eau de ballast locale.
- » Les bâtiments disposent de quatre options pour la gestion de l'eau de ballast : le renouvellement, le rejet dans une installation de réception, le traitement et la conservation à bord.
- » Une nouvelle exigence concerne maintenant « l'élimination des sédiments qui se sont déposés au fond d'une citerne d'eau de ballast ». Les sédiments doivent être éliminés dans une installation de réception au lieu d'être rejetés par-dessus bord.
- » Si un bâtiment est incapable de gérer l'eau de ballast conformément à ce qui est décrit dans le plan de gestion de l'eau de ballast, en raison de circonstances exceptionnelles, le capitaine doit faire rapport de la situation à Transports Canada dans un délai de 96 heures avant d'entrer dans les eaux territoriales canadiennes. Si ce n'est pas possible, alors le rapport doit être présenté dès que possible. Transports Canada déterminera ensuite les mesures qui s'imposent en collaboration avec le bâtiment.

(iii) *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*

- » Ce règlement, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2007, actualise les normes et les procédures pour l'installation, l'entretien et l'exploitation de l'équipement d'un bâtiment et de l'équipement au sol afin de réduire le risque d'incidents relatifs aux cargaisons et aux appareils de levage.

- » Le Règlement :
 - régit le chargement, le déchargement et le transport des cargaisons destinées au transport maritime, puisqu'il concerne la sécurité des bâtiments (y compris l'équipement) et des personnes à bord;
 - assure des pratiques de fumigation sécuritaires sur les bâtiments canadiens où qu'ils soient et sur les bâtiments étrangers dans les eaux canadiennes;
 - prescrit les pratiques sécuritaires pour l'utilisation des engins de manutention employés dans la manutention de marchandises, les rampes motorisées à terre et les échelles de coupée utilisées pour accéder aux bâtiments.
- » Ce règlement aura peu d'incidence sur les bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité, étant donné que les dispositions de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)* sont essentiellement similaires.

Ce qui est nouveau :

- » Les personnes à bord de bâtiments intérieurs et à certains terminaux peuvent avoir à se familiariser avec les exigences de la SOLAS si elles ne les suivent pas déjà, y compris les opérations et les procédures de chargement sécuritaire et de manutention des cargaisons, qui sont relatives à la conformité aux exigences des contraintes exercées sur la coque, aux manuels de chargement et aux instruments de chargement.

(iv) *Règlement sur les abordages*

- » Le *Règlement sur les abordages* fait la promotion de mesures uniformes et de la conduite sécuritaire des navires en donnant effet à la *Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (convention COLREG)*, et comprend les modifications canadiennes à cette convention.
- » Le Règlement décrit la conduite de navigation à suivre, les règles de barre et de route à appliquer ainsi que tous les signaux sonores et lumineux que doivent respecter les bâtiments voguant dans les eaux canadiennes, dans les zones de pêche et dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation, et que doivent respecter tous les navires canadiens où qu'ils soient pour éviter une situation d'abordage.
- » Ce règlement est en cours de modification et son entrée en vigueur est prévue pour la fin de 2007.
- » Le *Règlement sur les abordages* est modifié afin d'en améliorer la clarté et d'assurer sa concordance avec les dispositions de la LMMC 2001.

Ce qui est nouveau :

- » La plupart des bâtiments sont déjà conformes au Règlement, mais on en a amélioré le libellé pour le rendre plus clair qu'auparavant.

(v) **Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance**

- » L'objet du Règlement est d'établir des exigences de compétences pour les conducteurs d'embarcations de plaisance équipées d'un moteur et utilisées à des fins récréatives. Le Règlement est conçu pour réduire le nombre d'incidents et de décès liés à la navigation de plaisance par l'éducation et la formation. En outre, ce règlement comporte aussi des exigences d'agrément pour les fournisseurs de cours qui donnent des cours et font passer des examens sur la sécurité nautique et qui délivrent des cartes de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP).

Ce qui est nouveau :

- » Introduction d'exigences plus strictes qu'auparavant en ce qui concerne les examens sur la sécurité nautique et la délivrance des CCEP.
 - » Délivrance d'une CCEP aux détenteurs de certains certificats commerciaux.
 - » En 2008, d'autres modifications du Règlement seront instaurées. Figurent au nombre de celles-ci :
 - un nouveau cadre d'agrément pour les fournisseurs de cours fondé sur un système de gestion de la qualité;
 - un système national de base de données sur les titulaires de cartes;
 - le transfert des restrictions quant à l'âge des conducteurs d'embarcations et à la puissance des moteurs en chevaux-vapeur depuis le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* jusqu'au *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*;
- l'ajout au Règlement des exigences de certification et d'armement en équipage pour les embarcations de plaisance d'au moins 20 mètres;
 - l'examen et l'actualisation au besoin de la limite internationale de 24 mètres pour les embarcations de plaisance sans équipage certifié.

(vi) **Règlement sur l'intervention environnementale**

- » Ce règlement traite des questions liées à la préparation et à l'intervention en cas de déversement en milieu marin et aux installations de manutention des hydrocarbures.
- » Les exigences relatives à l'intervention environnementale s'appliquent dans toutes les eaux canadiennes, ce qui inclut les eaux intérieures et les eaux situées dans un rayon de 200 milles marins. Elles s'appliquent aux bâtiments et aux installations de manutention d'hydrocarbures dans les eaux en question, aux organismes d'intervention agréés et aux organismes d'intervention en voie d'agrément. Elles ne s'appliquent pas aux bâtiments engagés dans la localisation et l'extraction de pétrole et de gaz à partir des fonds marins des eaux intérieures, des eaux territoriales ou du plateau continental du Canada. La *Loi sur les opérations pétrolières au Canada* régit les activités en question, qui relèvent du ministre des Ressources naturelles du Canada.
- » Ce règlement est en cours de modification et son entrée en vigueur est prévue pour 2008.
- » Le Règlement se divise en quatre parties, soit une partie générale (Partie 1) et trois autres parties qui portent sur ce qui suit :
 - Partie 2 – Organismes d'intervention. Les organismes d'intervention ont besoin d'un certificat afin d'offrir des ententes

avec les responsables des bâtiments et des installations de manutention des hydrocarbures qui sont tenus de conclure une entente pour assurer une intervention en cas de déversement.

- Partie 3 – Installations de manutention des hydrocarbures. Cette partie traite des procédures, de l'équipement et des ressources qu'une installation de manutention des hydrocarbures utilisera lorsqu'un bâtiment se trouve sur les lieux de l'installation pour charger ou décharger des hydrocarbures.
- Partie 4 – Bâtiments. Cette partie oblige certains bâtiments transportant des hydrocarbures et des produits à base d'hydrocarbures à conclure une entente avec un organisme d'intervention ainsi qu'à disposer d'une déclaration à bord attestant l'existence de l'entente.

Ce qui est nouveau :

- » Les organismes d'intervention doivent établir des comités d'utilisateurs examinant les droits actuels ou éventuels.
 - » Les organismes d'intervention doivent faire preuve de transparence dans l'établissement des droits (détails du calcul).
 - » Les organismes d'intervention auront la responsabilité de publier les droits à percevoir.
 - » Il existe des exigences détaillées pour le plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures préparé par les installations de manutention des hydrocarbures.
 - » Le Règlement comportera des procédures qui obligent les installations de manutention des hydrocarbures à signaler tout déversement réel ou prévu d'hydrocarbures.
- » Transports Canada aura la capacité d'agréer les organismes d'intervention pour une période autre que trois ans.

(vii) *Règlement sur la prévention des incendies*

- » Le *Règlement sur la prévention des incendies* est en cours d'actualisation en fonction des normes de sécurité les plus récentes et des exigences de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS). L'entrée en vigueur du Règlement est prévue pour 2008.
- » L'objet du Règlement est de prévenir les incendies et les explosions; de réduire le risque pour la vie lié aux incendies; de réduire le risque de dommages pour cause d'incendie aux bâtiments, à leur cargaison et à l'environnement; de circonscrire, de maîtriser et de supprimer les incendies et les explosions dans le compartiment d'origine; de fournir un moyen adéquat et facilement accessible de faire évacuer les passagers et l'équipage.
- » Les exigences de SOLAS constituent la base du *Règlement sur la prévention des incendies*.
- » Le *Règlement sur la prévention des incendies* remplace le *Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie*; le *Règlement sur la construction de coques* (parties et sections sur la prévention des incendies); et les lignes directrices, les procédures et les processus qui existaient en vertu de l'ancienne LMMC.

- » Ce règlement comporte trois parties, chacune représentant un degré différent de risque :
 - Les exigences de la partie 1 ont été harmonisées en fonction de celles de la SOLAS. (Certaines ont été libellées à nouveau, d'autres sont intégrées par renvoi ou ont été modifiées ou les deux.)
 - Les exigences de la partie 2 sont soit indiquées en entier ou sont des exigences de la SOLAS intégrées par renvoi. La partie 2 fournit aussi un régime réglementaire moins onéreux qu'auparavant et vise les bâtiments transportant des marchandises dangereuses en quantité limitée telle qu'elle est définie dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG).
 - Les exigences de la partie 3 sont indiquées en entier et ne concernent que les bâtiments d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux, mais inférieure à 150 tonneaux.

Ce qui est nouveau :

- » Les dispositions des règlements 14, 17, 18 et 19 de la SOLAS ont été intégrées à la Loi.
- » On a comblé une lacune dans les exigences pour les navires de charge d'une jauge brute de 150 à 500 tonneaux.
- » La définition de navire à passagers dans la SOLAS a été adoptée pour les parties 1 et 2 du Règlement, y compris les mesures de sécurité pour les bâtiments pouvant accueillir jusqu'à 36 passagers et les bâtiments pouvant en prendre davantage.
- » Le concept de navire de charge pour transporter jusqu'à 12 passagers a été adopté.
- » Les tuyaux en plastique et les mousses organiques seront autorisés sous certaines conditions et devront également satisfaire aux exigences relatives à la fumée et à la toxicité.
- » Divers éléments déclencheurs détermineront le moment où il faudra satisfaire aux exigences; l'introduction de celles-ci se fera selon une démarche progressive raisonnable qui tiendra compte des risques.
- » Il existe de nouvelles exigences pour les navires de charge, les navires-citernes et les navires à passagers en matière d'appareils respiratoire en cas d'évacuation d'urgence, de systèmes d'extinction par gaz inerte et de systèmes fixes d'extinction des incendies.

(viii) *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*

- » Le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* sera remplacé par le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* lorsqu'il entrera en vigueur en 2008. Le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* régit l'équipement de sécurité et la construction des petits bateaux de pêche (moins de 24 mètres de longueur), des navires-usines et des navires utilisés pour les besoins de l'aquaculture. La réglementation relative aux grands bateaux de pêche sera examinée dans le cadre de la phase 2.
- » Chaque année, au moins la moitié des incidents maritimes concernent les bateaux de pêche et le taux d'accidents reste constant malgré une réduction du nombre de bâtiments. L'avantage du Règlement actualisé sera d'améliorer la sécurité des pêcheurs.

Ce qui est nouveau :

- » Le Règlement instaure de nouvelles exigences pour la stabilité, la charge maximale et la protection contre l'envahissement et pour d'autres questions essentielles en matière de sécurité.
- » Le nouveau règlement établit des normes minimales pour la construction des bateaux de pêche de moins de 24 mètres grâce à l'intégration de normes relatives à la construction et à la stabilité. Toutefois, la plupart des bateaux de pêche existants n'auront aucune difficulté à respecter les nouvelles normes.
- » Les exploitants et les propriétaires de bateaux de pêche devront se familiariser avec l'évaluation des renseignements de stabilité, du franc-bord et de limites de charge et, s'ils sont exposés à certains facteurs de risque décrits dans le Règlement, retenir les services d'un architecte naval ou d'un professionnel en ingénierie pour procéder à une évaluation de la stabilité du bâtiment. Pour plus de renseignements, ils peuvent communiquer avec le Centre local de Transports Canada.
- » Les bateaux de pêche qui sont exposés à un risque faible n'auront pas à faire effectuer une évaluation complète, mais doivent satisfaire à des exigences de stabilité et de franc-bord minimal simplifiées (protection contre la surcharge). Le coût connexe sera faible.
- » Le Règlement modernise aussi les exigences relatives à l'équipement de sauvetage et les dispositions sur la prévention des incendies. Les exigences relatives à l'équipement de sauvetage sont fondées sur

les risques (p. ex., en fonction de la distance par rapport au littoral), plutôt que simplement sur la longueur du bâtiment. Les dispositions sur la prévention des incendies, y compris les exigences structurales de prévention des incendies, correspondent aux dispositions sur la prévention des incendies pour d'autres types de bâtiments.

- » Les petits bateaux de pêche d'une longueur inférieure à neuf mètres doivent être construits selon les *Normes de construction des petits bâtiments* (TP 1332) et doivent être certifiés par leurs constructeurs à l'aide d'avis de conformité, comme tous les autres petits bâtiments. La plupart des bâtiments en cause sont des bateaux « de production » et devraient déjà respecter ces normes.

(ix) *Règlement sur les épaves à valeur patrimoniale*

- » Le Règlement clarifie le rôle du gouvernement fédéral dans la protection des épaves à valeur patrimoniale tout en encourageant l'utilisation durable à des fins d'agrément des bâtiments en question; facilite la collaboration entre un grand éventail d'intervenants; et conserve aux plongeurs professionnels la jouissance de cette ressource des plus exceptionnelles et l'accès non dommageable à celle-ci. La responsabilité de l'élaboration du *Règlement sur les épaves à valeur patrimoniale* est partagée entre Environnement Canada (Parcs) et Transports Canada.
- » Une fois achevé, ce règlement constituera le premier régime réglementaire fédéral conçu pour protéger les épaves à valeur patrimoniale, aspect important du patrimoine canadien.

- » Ce règlement aura aussi pour effet, de même que les législations provinciale et territoriale et toute nouvelle législation archéologique fédérale sur les autres aspects du patrimoine culturel subaquatique, de mettre en place les éléments constitutifs nécessaires pour que le Canada ratifie la *Convention de 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique de l'UNESCO*.
- » Des consultations publiques sur le Règlement ont été tenues et sa rédaction juridique est prévue pour un avenir proche.

(x) Règlement sur les lignes de charge

- » Le *Règlement sur les lignes de charge*, qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2007, limite la profondeur à laquelle un navire peut être chargé, en tenant compte de ses caractéristiques de construction et d'exploitation.
- » Le nouveau *Règlement sur les lignes de charge* remplace le *Règlement sur les lignes de charge (eaux intérieures)*; le *Règlement sur les lignes de charge (navires de mer)*; les *Règles sur les lignes de charge (lacs, fleuves et rivières)*; les *Règles générales sur les lignes de charge*; et la norme Charge 4 de la norme TP 7301 relative au dragage.

Ce qui est nouveau :

- » Les aspects techniques de la *Convention sur les lignes de charge* de l'Organisation maritime internationale ont été intégrées par renvoi dans le Règlement. À l'exception de modifications techniques mineures, les exigences en matière de lignes de charge n'ont pas changé avec le nouveau Règlement pour les bâtiments actuels. Les nouvelles constructions doivent être conformes aux modifications de janvier 2005 du protocole de 1998 de la *Convention sur les lignes de charge*.

- » Pour les lignes de charge en cercle utilisées sur les bâtiments effectuant des voyages internationaux, le Règlement fait référence à la *Convention sur les lignes de charge* de l'Organisation maritime internationale. Toutefois, il est important de noter que ce ne sont pas toutes les dispositions de la Convention qui ont été référencées en raison du fait que les détails mineurs de certains articles de la Convention ne sont pas compatibles avec la LMMC 2001.
- » Pour les lignes de charge en losange utilisées sur les bâtiments qui voyagent seulement dans les eaux intérieures canadiennes, comme les Grands Lacs, le nouveau Règlement prescrit bel et bien des exigences techniques de conformité.

(xi) Règlement sur le personnel maritime

- » Le *Règlement sur le personnel maritime*, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2007, fait la promotion d'un système de transport maritime sécuritaire et efficace qui se soucie de la protection de la santé et du bien-être de l'équipage et des passagers tout en veillant à ce que le Canada remplisse ses obligations internationales et tout en encourageant l'harmonisation des pratiques maritimes.
- » Le *Règlement sur le personnel maritime* comporte trois parties :
 - Les parties 1 et 2 révisent et actualisent les exigences existantes en matière de qualification, de formation et de délivrance des brevets pour les membres de l'équipage, ainsi que les exigences faites au personnel maritime approprié qui compose l'équipage d'un bâtiment, pour son exploitation sécuritaire et efficace et pour la protection de l'environnement.

- La partie 3 prescrit les conditions de travail des gens de mer à bord d'un bâtiment visant à sauvegarder leur santé et leur bien-être. Les dispositions relatives aux conditions de travail en matière de santé et sécurité au travail ont été modernisées. Les exigences sont maintenant conformes à la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)*, de même qu'à la *Convention du travail maritime de 2006*.

Ce qui est nouveau :

- » Les conditions de travail et les exigences qui figuraient dans l'ancienne LMMC et dans les conventions, y compris la *Convention du travail maritime de 2006*, sont maintenant décrites et établies dans les nouvelles Normes du travail maritime (partie 3).
- » Les gens de mer et les représentants autorisés devront tenir un dossier du service en mer et fournir cette information sur demande au Ministre. Transports Canada ne tient plus ce type de dossiers.
- » Tous les bâtiments devant détenir un certificat d'inspection en vertu du *Règlement sur les certificats de bâtiment* devront aussi détenir un document relatif à l'effectif minimal de sécurité indiquant les effectifs minimaux d'armement en équipage pour le bâtiment. Un document relatif à l'effectif minimal de sécurité est valide pour un maximum de cinq ans après la date de sa délivrance. Pour plus de renseignements, consultez les tableaux dans la partie 2 du *Règlement sur le personnel maritime*.
- » Tous les bâtiments commerciaux, quelle qu'en soit la longueur, sont tenus d'avoir un capitaine titulaire d'un brevet. Toutefois, pour certains

petits navires commerciaux, on acceptera un conducteur détenteur d'un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments ou une carte de conducteur d'embarcation de plaisance. Par exemple, une carte de conducteur d'embarcation de plaisance est acceptable pour les bâtiments de moins de huit mètres exploités dans des zones désignées eaux abritées.

- » La plupart des brevets nautiques sont en cours de modification pour correspondre aux nouvelles classifications de voyage et à la STCW.

Exigences pour les petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance

Généralités

En vertu du *Règlement sur le personnel maritime*, chaque bâtiment qui a besoin d'un certificat d'inspection est aussi tenu de transporter à son bord un document relatif à l'effectif minimal de sécurité, énonçant le nombre de membres d'équipage et leurs compétences.

L'article 9 du *Règlement sur les certificats de bâtiment* indique que les bâtiments suivants doivent porter un certificat d'inspection pour bâtiment canadien :

- les bâtiments d'une jauge brute de 15 ou moins qui transportent plus de 12 passagers;
- les bâtiments d'une jauge brute supérieure à 15.

Note : les embarcations de plaisance et les radeaux fluviaux commerciaux sont exemptés.

Pour les bâtiments qui ne sont **pas** tenus de posséder un document relatif à l'effectif minimal de sécurité, les exigences relatives aux brevets des exploitants sont énoncées sur la pochaine page.

Exigences relatives aux capitaines et aux exploitants

	Bâtiments	Voyages à proximité du littoral, classe 1	Voyages à proximité du littoral, classe 2		Voyages en eaux abritées
			plus de 2 milles marins de la rive	2 milles marins et moins de la rive	
Bâtiments à passagers (12 passagers et moins)	JB de plus de 5	Capitaine, JB de 150 (navigation intérieure) (si le brevet est assorti d'un visa pour eaux limitrophes limitées)	Capitaine avec restriction – JB de moins de 60	Capitaine avec restriction – JB de moins de 60	Capitaine avec restriction – JB de moins de 60
	JB de 5 et moins et plus de 8 m		Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments	Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments	Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments
	plus de 6 passagers et 8 m et moins		Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments	Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments	Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments
	6 passagers et moins et 8 m et moins		Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments	Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments	Carte de conducteur d'embarcation de plaisance
Bateaux de travail	JB de plus de 5	Capitaine, JB de 150 (navigation intérieure) (si le brevet est assorti d'un visa pour eaux limitrophes limitées)	Capitaine avec restriction – JB de moins de 60	Capitaine avec restriction – JB de moins de 60	Capitaine avec restriction – JB de moins de 60
	JB de 5 et moins et plus de 8 m (sauf remorqueurs)		Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments	Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments	Certificat de formation de conducteur de petits Bâtiments
	8 m et moins (sauf remorqueurs)		Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments	Carte de conducteur d'embarcation de plaisance	
	Remorqueurs		Capitaine avec restriction – JB de moins de 60	Capitaine avec restriction – JB de moins de 60	Capitaine avec restriction – JB de moins de 60
Bateaux de pêche	JB de plus de 15	Capitaine de bâtiment de pêche, 4 ^e classe, ou certificat de service pour bâtiments – JB de moins de 60	Capitaine de bâtiment de pêche, 4 ^e classe, ou certificat de service pour bâtiments – JB de moins de 60	Capitaine de bâtiment de pêche, 4 ^e classe, ou certificat de service pour bâtiments – JB de moins de 60	Capitaine de bâtiment de pêche, 4 ^e classe, ou certificat de service pour bâtiments – JB de moins de 60
	JB de 15 et moins		Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments	Carte de conducteur d'embarcation de plaisance	

Ce tableau a été conçu par souci de commodité. En cas de divergence, le *Règlement sur le personnel maritime* a préséance.

Note : Un exploitant de bateau de pêche qui a été capitaine pendant sept saisons avant la mise en vigueur du règlement, sans que les deux saisons soient dans la même année, n'est pas tenu de détenir un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments ni la carte de conducteur d'embarcation de plaisance pour utiliser un bateau de pêche d'une jauge brute de 15 tonnes ou moins lors de voyages dans des eaux abritées ou à proximité du littoral, classe 2..

JB	jauge brute
m	mètres

Dates de mise en vigueur des prescriptions du tableau :

Bateau de travail (y compris les remorqueurs)	JB de 10 et moins	7 novembre 2010
Navires à passagers	JB de 5 et moins ou 8 m et moins	7 novembre 2009

Dates de mise en vigueur pour les bateaux de pêche

JB de 60 et moins et plus de 15 m :	7 novembre 2008
15 m et moins et plus de 14 m :	7 novembre 2009
14 m et moins et plus de 13 m :	7 novembre 2010
13 m et moins et plus de 12 m :	7 novembre 2012
12 m et moins et plus de 6 m :	7 novembre 2015
6 m et moins :	7 novembre 2016

Tous les autres utilisateurs doivent se conformer aux exigences du Règlement à sa mise en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

(xii) **Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et les produits chimiques dangereux**

- » Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et les produits chimiques dangereux* a été élaboré sous le régime de l'ancienne LMMC, et une version modifiée sera disponible quelque temps après l'entrée en vigueur de la LMMC 2001. L'ancien règlement de la LMMC pour prévenir la pollution par les navires était en vigueur partout au Canada. Toutefois, il n'était pas compatible avec la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires* (MARPOL) et ne traitait pas des systèmes antisalissures. L'entrée en vigueur du Règlement permet au Canada de ratifier des parties supplémentaires de la convention MARPOL.
- » Le Règlement fait la promotion de l'élimination des déversements délibérés, négligents ou accidentels de polluants issus de bâtiments dans le milieu marin et de l'exploitation sécuritaire des navires citernes pour produits chimiques.

Ce qui est nouveau :

- » La limitation des rejets d'eaux usées.
- » Les réservoirs de rétention des eaux usées ou les appareils d'épuration marine à bord des bâtiments munis d'une toilette (sauf certaines exceptions) devront être installés dans un délai de cinq ans (avant mai 2012).
- » L'analyse possible des déchets provenant des appareils d'épuration marine.

- » Les plans d'intervention d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures causée par les navires à bord de certains chalands non pétroliers transportant des camions-citernes ou des réservoirs d'hydrocarbures.
- » Les certificats internationaux de prévention de la pollution par les eaux usées pour les bâtiments non canadiens qui font escale dans un port canadien.
- » Les plans de gestion des ordures et les registres à jour relatifs aux ordures pour certains bâtiments (selon les dispositions du Règlement).
- » L'interdiction :
 - d'acheter de nouveaux équipements contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone;
 - de laisser les équipements existants émettre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.
- » La limitation à 4,5 % de la teneur en soufre de tout mazout utilisé à bord d'un bâtiment.
- » L'approbation de certains nouveaux moteurs et de certains nouveaux incinérateurs de navire.
- » Les normes de qualité sur le mazout utilisé pour la combustion.
- » Les certificats internationaux ou canadiens de prévention de la pollution atmosphérique pour certains bâtiments.
- » Les certificats internationaux de systèmes antisalissures ou les autodéclarations pour certains bâtiments.

- » Le fait que les peintures contenant du tributylétain devront être éliminées du revêtement des bâtiments ou encapsulées d'ici le 1^{er} janvier 2008.

(xiii) Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires

- » L'objet du Règlement est de veiller à ce que le Canada continue de respecter ses obligations internationales en ce qui concerne la certification des bâtiments canadiens en vertu des dispositions de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS). Il est entré en vigueur avec la LMMC 2001 le 1^{er} juillet 2007. Ces exigences s'appliquent aux bâtiments assujettis à la Convention sur la sécurité qui transportent des passagers et des cargaisons.
- » La convention SOLAS renferme le *Code international de gestion de la sécurité* (code ISM), qui fournit une norme internationale pour la gestion et l'exploitation sécuritaires des navires et pour la prévention de la pollution.

Ce qui est nouveau :

- » Des modifications mineures seulement, principalement pour clarifier que le ministre des Transports a l'autorité voulue pour délivrer les certificats de gestion de la sécurité.

(xiv) Règlement sur les petits bâtiments

- » Le *Règlement sur les petits bâtiments* actuel régit l'équipement de sécurité et la construction des petits bâtiments, certaines exigences opérationnelles et la délivrance des permis d'embarcation de plaisance. Le Règlement est en cours d'actualisation. Il clarifiera les exigences pour la construction des

bâtiments commerciaux et modifiera l'approche relative à la certification de conformité aux normes de construction par les constructeurs. Le Règlement à jour devrait entrer en vigueur au début de 2008.

Ce qui est nouveau pour les petits bâtiments (commerciaux) autres que les embarcations de plaisance :

- » Certaines exigences en matière d'équipement de sécurité ont été actualisées. Les extincteurs d'incendie actuels peuvent être utilisés jusqu'à ce qu'il faille les remplacer. D'autres modifications concernent les pompes de cale automatiques, les pompes de cale manuelles, l'équipement de sauvetage et les dispositifs de protection contre le choc hypothermique et l'hypothermie.
- » Les petits bâtiments commerciaux seront tenus d'être équipés d'avis de conformité et de numéros d'identification de coque émanant des constructeurs. Cette exigence entrera en vigueur un an après l'entrée en vigueur du Règlement. En vertu de cette modification, les numéros d'identification de coque et les avis de conformité seront exigés pour tous les petits bâtiments.
- » Les utilisateurs de petits bâtiments construits ou importés avant avril 2005 seront tenus de faire en sorte que leurs bâtiments soient conformes aux normes de construction actuelles dans la mesure où la modernisation nécessaire est raisonnable et réalisable. Toutefois, les bâtiments en question seront tenus de parer à tout élément de sécurité essentiel comme les précautions contre les incendies et les explosions, l'intégrité de l'étanchéité à l'eau et la protection contre l'invasion.

- » Le Règlement oblige tous les propriétaires de petits bâtiments qui ne sont pas des embarcations de plaisance à communiquer avec Transports Canada avant de mettre un nouveau bâtiment en service. Cette obligation fournit au propriétaire l'occasion de vérifier que le bâtiment est conforme aux exigences du Règlement. Elle ouvre également la voie à une relation à long terme avec Transports Canada. Il y aura un processus unique tant pour la demande d'immatriculation que pour la fourniture obligatoire de données de base sur le bâtiment.
- » Les propriétaires et les exploitants doivent s'abstenir d'exploiter leur bâtiment dans des circonstances qui dépassent les limitations nominales.

Ce qui est nouveau pour les embarcations de plaisance :

- » Les modifications apportées au système de délivrance des permis d'embarcation de plaisance font en sorte que les utilisateurs ou les propriétaires devront renouveler leur permis tous les 10 ans. Les détails du permis, notamment le nom et l'adresse du propriétaire, devront toujours être à jour.
- » En vertu de la LMMC 2001, les embarcations de plaisance de toutes tailles sont exemptées de l'immatriculation obligatoire et, à la place, les propriétaires ou les utilisateurs peuvent obtenir un permis auprès de Service Canada.
- » Les détenteurs de permis existants n'ont pas à renouveler leur permis à moins que le nom ou l'adresse qui y figurent ne soient plus exacts, mais peuvent le faire s'ils le souhaitent.

- » Le programme d'étiquetage des embarcations de plaisance hors série de construction artisanale est en cours d'abandon. Pour plus de renseignements, voir la page 32.
- » Tous les bâtiments autres que les embarcations de plaisance de construction artisanale construits pour l'usage personnel du constructeur doivent comporter un avis de conformité. Les propriétaires de bâtiments qui ne portent pas d'avis de conformité seront dirigés vers le constructeur pour en obtenir un.

(xv) Règlement sur les certificats de bâtiment

- » Cette nouvelle réglementation est entrée en vigueur en même temps que la LMMC 2001, soit le 1^{er} juillet 2007.
- » L'objet du *Règlement sur les certificats de bâtiment* est de fournir un mécanisme réglementaire d'inspection et de certification pour la délivrance des documents maritimes canadiens (DMC), mécanisme qui n'est pas abordé dans les autres règlements de la phase 1, et de permettre la surveillance par le système de contrôle par l'État du port.
- » Le Règlement donne aussi l'autorité voulue pour inspecter le bâtiment afin de s'assurer que toutes les conditions pour la délivrance du certificat ont été respectées et, au contraire, pour fournir les critères objectifs afin de suspendre ou d'annuler la certification dans les cas où les conditions ne sont pas remplies.
- » Le Règlement s'applique à tous les bâtiments qui sont tenus à la certification en vertu de la LMMC 2001. Ce groupe comprend les bâtiments d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux ou les bâtiments

transportant plus de 12 passagers. Le Règlement ne s'applique pas aux embarcations de plaisance. Même si les bâtiments dont la jauge brute est inférieure n'ont pas besoin d'un certificat d'inspection, ils peuvent être inspectés en tout temps, question de vérifier la conformité.

Note : Lorsqu'un certificat d'inspection est requis, un document relatif à l'effectif minimal de sécurité du bâtiment est aussi obligatoire. Pour plus de renseignements sur les exigences minimales d'équipage, veuillez consulter les tableaux dans la partie 2 du *Règlement sur le personnel maritime*, ainsi que le tableau Exigences relatives aux capitaines et aux exploitants de petits bâtiments, que vous trouverez aux pages 21-23 de cette brochure.

- » Le *Règlement sur les certificats de bâtiment* comprend aussi de nouvelles classifications de voyage.
- » Les classifications de voyage qui existaient en vertu de l'ancienne LMMC ont été révoquées avec l'entrée en vigueur de la LMMC 2001. Pour obtenir les définitions des classifications de voyage sous le régime de la LMMC 2001, veuillez consulter la page 31.

(xvi) Règlement sur l'octroi de congés aux bâtiments

- » La LMMC 2001 comporte une disposition contre l'octroi d'un congé à un bâtiment, à moins que la personne qui octroie le congé soit convaincue que le capitaine est en possession de tous les documents requis. Le Règlement s'applique seulement aux bâtiments commerciaux en partance d'un port du Canada à destination d'un port dans un pays étranger.
- » Le nouveau *Règlement sur l'octroi de congés aux bâtiments*, entré en vigueur avec la LMMC 2001 le 1^{er} juillet 2007, exige que tous les documents appropriés soient à bord et que le bâtiment ne reçoive pas de congé avant que tous les documents énumérés dans le Règlement aient été vérifiés. Ces documents montrent que des inspections ont été effectuées et que le bâtiment satisfait à toutes les exigences.

- » L'Agence des services frontaliers du Canada administre le processus d'octroi de congés. Le rôle de la Sécurité maritime de Transports Canada est de vérifier que les bâtiments sont conformes et certifiés et de prendre des mesures lorsqu'un bâtiment part sans tous les documents appropriés ou sans congé.

Ce qui est nouveau :

- » Le *Règlement sur l'octroi de congés aux bâtiments* de la LMMC 2001 regroupe la liste des documents nécessaires pour l'octroi d'un congé à un bâtiment, documents qu'on trouvait auparavant dans plus de 50 dispositions de l'ancienne LMMC. Sous le régime de la LMMC 2001, le pouvoir d'octroyer un congé est inscrit dans le *Règlement sur l'octroi de congés aux bâtiments*.

(xvii) Règlement sur l'examen des ordonnances de détention des bâtiments

- » Ce nouveau règlement, entré en vigueur avec la LMMC 2001 le 1^{er} juillet 2007, permet à un représentant autorisé de demander que le vice-président et ultérieurement le président du nouveau Bureau d'examen technique en matière maritime examine une ordonnance de détention prise contre un bâtiment.

(xviii) Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

- » Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* sert à régir ou à restreindre la navigation des bâtiments par souci de sécurité et de protection de l'intérêt public et de l'environnement.
- » Le Règlement remplace l'ancien *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux*. Son entrée en vigueur est prévue pour l'hiver 2007-2008.

Ce qui est nouveau :

- » Le Règlement s'applique maintenant à tous les bâtiments, quelle qu'en soit la taille, tandis que le *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* s'appliquait seulement aux bâtiments d'une jauge brute de moins de 15 tonneaux.
- » Parmi les modifications mineures, on compte :
 - Le retrait des annexes relatives à la descente commerciale des rivières en bateau. La descente commerciale des rivières sera régie par le *Règlement sur les bâtiments à usage spécial*, qui entrera en vigueur en même temps que le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*.
 - Les restrictions quant à l'âge des conducteurs et à la puissance des moteurs en chevaux-vapeur seront placées à une date ultérieure dans le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*.

(xix) Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments

- » Le Règlement, entré en vigueur avec la LMMC 2001 le 1^{er} juillet 2007, modifie le *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires* qui était en place sous le régime de l'ancienne LMMC.
- » Le Règlement concerne les exigences relatives à la propriété des navires, à leur immatriculation et à leur jauge. L'objet du Règlement est de clarifier les exigences relatives à l'immatriculation et au calcul de la jauge des bâtiments.
- » Le Règlement est conforme à la *Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires*. Il exige que chaque bâtiment assujéti à la Convention conserve à bord un certificat international de jaugeage.

Ce qui est nouveau :

- » Le principal changement tient au fait que la LMMC 2001 exige que tous les bâtiments commerciaux, quelle qu'en soit la taille, y compris les bâtiments commerciaux à propulsion humaine, soient immatriculés. (L'immatriculation des embarcations de plaisance est facultative.)
- » Cette nouvelle façon d'aborder l'immatriculation a entraîné un changement important dans les exigences de jaugeage des petits bâtiments commerciaux, qui étaient antérieurement tenus d'être immatriculés en vertu de l'ancienne LMMC. Par exemple :
 - Un demandeur d'immatriculation pour un nouveau bâtiment figurant au Registre des petits bâtiments doit veiller à ce que la jauge du bâtiment soit calculée conformément à la *Norme de jaugeage*

des bâtiments (TP 13430). La méthode tabulaire consistant à mettre en correspondance la longueur des bâtiments avec la jauge brute sera retirée au moment de la révision de la TP 13430.

- Les bâtiments déjà immatriculés sont autorisés à continuer d'utiliser la jauge existante.
- Les bâtiments actuellement détenteurs d'un permis continueront d'utiliser la jauge figurant sur le permis actuel.

(xx) Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments

- » Ce règlement, entré en vigueur avec la LMMC 2001 le 1^{er} juillet 2007, établit les droits relatifs à l'immatriculation de tous les bâtiments (commerciaux) autres que les embarcations de plaisance et, optionnellement, des embarcations de plaisance.

Ce qui est nouveau :

- » On a créé un Registre des petits bâtiments qui remplace le Régime de délivrance de permis aux petits bâtiments pour les bâtiments autres que les embarcations de plaisance d'une jauge brute de 15 ou moins. Les permis existants pour les petits bâtiments seront transférés automatiquement dans ce nouveau registre.
- » Les droits de 50 \$ et la période de renouvellement de cinq ans prévus dans l'ancien régime de délivrance des permis resteront identiques.
- » En outre, des droits d'immatriculation fixes de 50 \$ peuvent être perçus pour une flotte de bâtiments. Une « flotte » se définit comme comprenant deux ou plus de deux bâtiments commerciaux ayant une jauge brute de cinq tonnes ou moins et ayant un propriétaire

commun, et pour lesquels la demande d'immatriculation se fait au même moment. Le statut de flotte n'est pas offert aux bâtiments de l'État.

- » Un propriétaire désireux de grever un bâtiment d'une hypothèque, peu importe la taille et le type du bâtiment, doit s'inscrire au Registre canadien d'immatriculation des bâtiments.
- » Les propriétaires d'embarcations de plaisance peuvent s'ils le désirent inscrire leur embarcation au Registre canadien d'immatriculation des bâtiments.

Partie 3 – Autres caractéristiques importantes de la LMMC 2001

3-1 Délivrance de permis et immatriculation des bâtiments

- » Toutes les embarcations de plaisance équipées d'un moteur de 7,5 kilowatts (10 HP) ou plus doivent être titulaires d'un permis ou être immatriculées. (Note : Service Canada délivre maintenant les permis d'embarcation de plaisance au nom de Transports Canada.)

- » Il n'est plus obligatoire de faire immatriculer les embarcations de plaisance d'une jauge brute supérieure à 15 tonnes. Toutefois, on peut immatriculer volontairement une embarcation de plaisance auprès de Transports Canada.
- » Tous les bâtiments (commerciaux) qui ne sont pas des embarcations de plaisance, y compris les bâtiments non motorisés comme les canots et les kayaks, doivent être immatriculés auprès de Transports Canada.
- » Un Registre des petits bâtiments remplace le Régime de délivrance de permis aux petits bâtiments pour les bâtiments (commerciaux) qui ne sont pas des embarcations de plaisance et dont la jauge brute est égale ou inférieure à 15 tonnes.
- » Les petits bâtiments commerciaux titulaires d'un permis de Transports Canada en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* seront automatiquement transférés au Registre des petits bâtiments.
- » Les droits à acquitter pour l'immatriculation d'un petit bâtiment commercial s'élèvent à 50 \$ et l'immatriculation est valide pour une période de cinq ans.
- » Les propriétaires d'une flotte* de bâtiments commerciaux non gouvernementaux sont tenus de payer des droits fixes de 50 \$ par demande de flotte.

* Une flotte se compose de deux bâtiments commerciaux ou plus ayant une jauge brute d'au plus cinq tonnes et un propriétaire commun, et pour lesquels la demande d'immatriculation est effectuée au même moment.

Le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments contient les noms, les détails de propriété, les détails d'hypothèque et les documents relatifs à tous les bâtiments immatriculés pour chaque port d'immatriculation.

Le Registre des petits bâtiments a été établi dans le cadre du Registre canadien d'immatriculation des bâtiments. Il remplace l'ancien régime de délivrance des permis aux bâtiments pour les bâtiments commerciaux d'une jauge brute inférieure ou égale à 15 tonnes.

Délivrance des permis et immatriculation – Comparaison entre l'ancienne LMMC et la LMMC 2001

	Ancienne LMMC		LMMC 2001	
	Embarcation de plaisance	Bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance	Embarcation de plaisance	Bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance
JB de plus de 15	Registre canadien d'immatriculation des bâtiments	Registre canadien d'immatriculation des bâtiments	Permis d'embarcation de plaisance ou Registre canadien d'immatriculation des bâtiments	Registre canadien d'immatriculation des bâtiments
JB de 15 et moins	Permis d'embarcation de plaisance ou Registre canadien d'immatriculation des bâtiments	Permis de petit bâtiment commercial	Permis d'embarcation de plaisance ou Registre canadien d'immatriculation des bâtiments	Registre des petits bâtiments
Moteur de moins de 7,5 kilowatts (10 HP)	S/O	Permis de petit bâtiment commercial (y compris les bâtiments non motorisés)	S/O (Peut obtenir volontairement un permis d'embarcation de plaisance)	Registre des petits bâtiments (y compris les bâtiments non motorisés)

JB tonneaux de jauge brute
HP chevaux-vapeur

- Notes: *
- * Si une embarcation de plaisance est immatriculée, le permis n'est pas nécessaire.
 - * Les embarcations de plaisance utilisées à l'occasion à des fins commerciales (aussi connues sous le nom de « navires mérités ») doivent être immatriculées.
 - * C'est Service Canada qui assure l'attribution des permis.

- * Les embarcations de plaisance, quelle qu'en soit la taille, peuvent être inscrites volontairement au Registre canadien d'immatriculation des bâtiments, par exemple dans les cas où les bâtiments sont grevés d'une hypothèque ou voyagent à l'étranger.

3-2 Définitions des classifications de voyage en vertu de la LMMC 2001

Voyage illimité

- » voyage qui n'est pas un voyage en eaux abritées, ni un voyage à proximité du littoral, classe 2; ni un voyage à proximité du littoral, classe 1. (Un voyage qui se fait au-delà de 200 milles marins de la côte.)

Voyage à proximité du littoral, classe 1

- » Un voyage qui n'est pas un voyage en eaux abritées ni un voyage à proximité du littoral, classe 2;
- » Un voyage effectué entre des lieux situés au Canada, aux États-Unis (sauf Hawaï), à Saint-Pierre-et-Miquelon, aux Antilles, au Mexique, en Amérique centrale ou sur la côte nord-est de l'Amérique du Sud;
- » Un voyage au cours duquel le bâtiment se trouve toujours au nord du 6^e parallèle de latitude Nord et à 200 milles marins du littoral ou dans des eaux situées au-dessus du plateau continental.

Voyage à proximité du littoral, classe 2

- » Un voyage qui n'est pas un voyage en eaux abritées;
- » Un voyage au cours duquel le bâtiment se trouve toujours à 25 milles marins du littoral dans des eaux contiguës au Canada, aux États-Unis (sauf Hawaï) ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, et à 100 milles marins de la rive la plus proche.

Voyage en eaux abritées

- » Un voyage effectué au Canada sur un lac ou sur un fleuve ou une rivière, au-dessus des eaux à marée, où un bâtiment ne peut jamais se trouver à plus d'un mille marin de la rive la plus proche;
- » Un voyage effectué dans des eaux qui figurent à l'annexe 1 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*; ou
- » Un voyage effectué par un traversier entre deux points ou plus qui figurent à l'annexe 2 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*.

3-3 Création du Bureau d'examen technique en matière maritime (BETMM)

Le BETMM, qui remplace le Bureau d'inspection des navires à vapeur, est établi en vertu de la LMMC 2001 pour prendre des décisions sur les demandes d'exemption réglementaire, sur les normes équivalentes à l'égard des bâtiments canadiens ou sur la délivrance d'un document maritime canadien (DMC).

Faits saillants :

- » Le nouveau Bureau se composera d'un président, d'un vice-président national et de cinq vice-présidents régionaux.
- » Contrairement au régime de l'ancienne LMMC, le président du BETMM est nommé par le ministre des Transports, plutôt que par le gouverneur en conseil, et c'est le président du BETMM, plutôt que le ministre des Transports, qui nomme les vice-présidents.
- » Le président et les vice-présidents du BETMM doivent être des employés de Transports Canada ayant compétence dans le domaine maritime.
- » Les comités seront chargés d'examiner les demandes relatives à une décision du Bureau. Toute personne ayant une expertise au sujet de la question examinée peut être nommée membre d'un comité.
- » À moins d'indication contraire, les décisions du Bureau d'inspection des navires à vapeur restent en vigueur jusqu'à cinq ans après l'entrée en vigueur de l'article 26 (BETMM) de la LMMC 2001.
- » Les décisions favorables du BETMM au sujet des exemptions et des équivalences seront publiées.
- » Le BETMM statuera aussi sur les demandes d'examen des ordonnances de détention de bâtiments en vertu du *Règlement sur l'examen des ordonnances de détention des bâtiments*.
- » Le BETMM agira au nom du Ministre pour régler certains différends techniques entre les inspecteurs de la sécurité maritime et les parties touchées. Il s'agit d'un processus de règlement des différends qui ne change pas les droits légaux des parties visées.

3-4 Avis de conformité

- » Un avis de conformité est un terme générique définissant une étiquette de capacité ou de conformité qui représente l'attestation par le constructeur que le bâtiment est construit conformément aux normes de construction pertinentes. En vertu LMMC 2001 et de ses règlements, les constructeurs et les importateurs de bâtiments continueront d'être chargés de fournir un avis de conformité pour chaque petit bâtiment qu'ils construisent ou importent.
- » Transports Canada ne délivrera plus d'étiquette de bâtiment hors-série aux constructeurs artisanaux et aux propriétaires de bateaux d'occasion. Par conséquent, les propriétaires et utilisateurs ne seront plus assujettis aux sanctions si leur bâtiment ne comporte pas d'étiquette.
- » Un an après l'entrée en vigueur du *Règlement sur les petits bâtiments*, Transports Canada n'émettra plus d'avis de conformité aux fabricants. Les fabricants et les importateurs devront plutôt apposer leurs propres avis de conformité.

Avis de conformité pour un bâtiment d'au plus 6 m :

Transport Canada		Canada	
RECOMMENDED SAFE LIMITS IN FAIR WEATHER LIMITES DE SÉCURITÉ RECOMMANDÉES PAR BEAU TEMPS			
MAXIMUM GROSS LOAD CHARGE BRUTE MAXIMALE	MAXIMUM PERSONS CAPACITY CAPACITÉ EN PERSONNES	MAXIMUM POWER PUISSANCE MAXIMALE	
500 kg 1100 lbs.	5	30 kW 40 HP	
* ADDITIONAL INFORMATION		* INFORMATION ADDITIONNELLE	
No. XXXX00000			
BUILDER - CONSTRUCTEUR ABC IMAGINARY CO. (YYY)		MODEL - MODÈLE RUNABOUT 6 M	
<small>The manufacturer certifies that this product complies with the construction requirements of the Small Vessel Regulations at the time of construction. Le fabricant certifie que ce produit est conforme aux exigences de construction du Règlement sur les petits bâtiments, au moment de sa construction.</small>			

- » contient une attestation par le constructeur ou l'importateur que le bâtiment répondait aux exigences de construction du nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* au moment de sa construction;
- » est pour un bâtiment ayant une taille d'au plus six mètres et comportant un moteur de plus de 7,5 kilowatts;
- » indique les limites recommandées pour les personnes, le poids et la puissance du moteur en chevaux-vapeur (si le bâtiment est propulsé par un moteur hors bord);
- » n'indique pas si le bâtiment est construit à des fins récréatives ou commerciales, car en vertu du nouveau règlement, les exigences de construction applicables aux embarcations de plaisance et aux bâtiments commerciaux d'au plus six mètres de longueur sont identiques.

Avis de conformité pour un bâtiment de plus de 6 m :

- » contient une attestation par le constructeur ou l'importateur que le bâtiment répondait aux normes de construction du nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* au moment de sa construction;
- » est pour un bâtiment ayant plus de six mètres de longueur ou ayant un moteur de moins de 7,5 kilowatts (10 HP);
- » indique si le bâtiment répond aux exigences de construction du *Règlement sur les petits bâtiments* pour les embarcations de plaisance ou les bâtiments commerciaux.

Embarcations de plaisance :

 Transport Canada / Transports Canada	
BUILDER-CONSTRUCTEUR	MODEL-MODÈLE
ABC IMAGINARY CO. (YYY)	RUNABOUT 6,1 M
The manufacturer certifies that this product complies with the <u>pleasure craft</u> construction requirements of the <u>Small Vessel Regulations</u> , at the time of construction.	Le fabricant certifie que ce produit est conforme aux exigences de la construction des <u>embarcations de plaisance</u> du <u>Règlement sur les petits bâtiments</u> en vigueur au moment de sa construction.
NO - 99 XXXX0016	

Bâtiment polyvalent :

 Transport Canada / Transports Canada	
BUILDER-CONSTRUCTEUR	MODEL-MODÈLE
ABC IMAGINARY CO. (YYY)	RUNABOUT 6,1 M
The manufacturer certifies that this product complies with the <u>pleasure craft and non-pleasure craft</u> construction requirements of the <u>Small Vessel Regulations</u> , at the time of construction.	Le fabricant certifie que ce produit est conforme aux exigences de la construction des <u>embarcations de plaisance et des embarcations autres que de plaisance</u> du <u>Règlement sur les petits bâtiments</u> en vigueur au moment de sa construction.
This vessel may be used for <u>non-pleasure (commercial)</u> use without modifications.	Ce bâtiment peut être adapté pour une utilisation autre que la <u>plaisance (commerciale)</u> sans modifications.
NO - 99 XXXX0016	

3-5 Système de recherche des règlements

Le Système de recherche des règlements (SRR) est un système en ligne unique à navigation guidée conçu expressément pour la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada et ses intervenants. Son objet est de fournir un accès facile en ligne pour la recherche dans la LMMC 2001 et ses règlements, de même que dans d'autres publications de la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada. Pour plus de renseignements sur le SRR, rendez-vous dans le site www.cmac-ccmc.gc.ca.

3-6 Conformité et application

Sous le régime de la LMMC 2001, la tendance est de s'éloigner des inspections conduisant à des certificats comme méthode principale d'atteindre la conformité aux exigences de sécurité. Il n'est pas fait mention dans la nouvelle loi de périodes ou de processus d'inspection comme c'était le cas sous le régime de l'ancienne LMMC. Les inspecteurs de la sécurité maritime axent plutôt leur travail sur la surveillance de la conformité, et les règlements rédigés en vertu de la LMMC 2001 précisent le degré de sécurité à atteindre, au lieu de définir la manière et le moment des inspections.

Il s'agit là d'un changement fondamental par rapport à la philosophie de l'ancienne LMMC voulant que la sécurité soit assurée par la délivrance d'un certificat à la suite d'une inspection. La nouvelle loi reflète le principe selon lequel il revient au représentant ou au propriétaire de veiller à ce que le bâtiment soit exploité conformément à la réglementation. Le rôle de l'inspecteur est de surveiller et d'appliquer la conformité, de sorte que le propriétaire ou l'exploitant gère le risque d'une manière systématique.

Le fardeau de la conformité aux exigences de sécurité revient aux propriétaires et aux exploitants. Les inspecteurs et leurs homologues chargés de l'application de la loi, comme les policiers et les agents de conservation, peuvent vérifier la conformité en tout temps et c'est bel et bien ce qu'ils feront. Les lignes directrices relatives aux réponses appropriées à donner aux infractions ont été établies pour permettre la sélection des outils disponibles, que ce soit les conseils verbaux au moment de dresser une contravention, les sanctions administratives pécuniaires (bâtiments commerciaux seulement) et, ultimement, la détention du bâtiment.

3-7 Protection du milieu marin

On estime que si les restrictions de la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires* (MARPOL) n'avaient pas été en place, c'est jusqu'à 35 % de la pollution dans le milieu marin du monde qui aurait été directement attribuable au transport maritime. La LMMC 2001 donne aux inspecteurs de la sécurité maritime qui s'occupent des questions relatives à la pollution des moyens supplémentaires de faire appliquer ses règlements.

La LMMC 2001, et en particulier le *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et les produits chimiques dangereux*, le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* et le *Règlement sur l'intervention environnementale* contribueront considérablement à protéger le milieu marin.

La protection du milieu marin est une responsabilité partagée par plusieurs intervenants. Les membres de l'industrie maritime sont encouragés à participer aux initiatives d'éducation et de sensibilisation et à contribuer à une culture de la sécurité au sein de l'industrie.

3-8 Prochaines étapes du processus de réforme réglementaire de la LMMC 2001

Comme on l'a déjà mentionné, le travail relatif aux règlements de la phase 1 de la LMMC 2001 se poursuivra pendant un certain temps après l'entrée en vigueur de la LMMC 2001, et la promulgation des divers règlements se poursuit.

La phase 2 de la réforme de la réglementation a commencé et se réalisera au cours des prochaines années; elle vise prioritairement à moderniser les règlements suivants :

- » *Règlement sur les sorties à quai et les exercices d'embarcation et d'incendie;*
- » *Règlement sur la sécurité de la navigation;*
- » *Règlement sur la santé et la sécurité du travail et sur le logement de l'équipage;*
- » *Règlements et normes sur la construction et l'équipement des bâtiments.*

Pour plus de renseignements

Pour plus de renseignements sur la LMMC 2001 et ses règlements, veuillez consulter le site www.cmac-ccmc.gc.ca.

Vous pouvez également vous procurer un exemplaire de la LMMC 2001 et de ses règlements à l'adresse :
<http://www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/l/lmmc2001/menu.htm>.

Vous pouvez enfin communiquer avec votre Centre local de Transports Canada ou appeler au numéro sans frais 1-866-879-9902 ou, dans le Secteur de la capitale nationale, au 613-998-7764.

