

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ MARITIME

VOLET I – POLITIQUE

POLITIQUE DE CONFORMITÉ ET D'APPLICATION DE LA LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

1 Objectifs de la politique

- 1.1 La présente Politique de conformité et d'application (PCA) définit les responsabilités de Sécurité maritime – Transports Canada (SMTC) en matière de conformité et d'application pour la sécurité du transport maritime et la protection du milieu marin en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande* (LMMC 2001).
- 1.2 SMTC a élaboré la PCA afin d'améliorer la conformité dans la communauté maritime en ce qui concerne les exigences de la LMMC de 2001 et de ses règlements.

2 Énoncé de politique

- 2.1 Les propriétaires, les exploitants, les représentants autorisés, les capitaines et les équipages de navire doivent exploiter leur navire conformément à la législation applicable. Le rôle de SMTC est d'encourager et de promouvoir la conformité avec la LMMC 2001 et ses règlements, et de traiter les cas de non-conformité de façon efficace, rapide et uniforme à l'échelle nationale.
- 2.2 La sécurité des bâtiments et la protection environnementale sont les grandes priorités de SMTC, laquelle s'est engagée à mener des activités de conformité et d'application qui visent les objectifs suivants :
 - faciliter la conformité;
 - encourager une communication claire, efficace et opportune avec les intervenants;
 - appliquer les exigences réglementaires de façon juste, impartiale, prévisible et uniforme;
 - appliquer des mesures appropriées, proportionnelles à la gravité de l'infraction, pour répondre aux cas de non-conformité;
 - respecter le caractère confidentiel des renseignements obtenus en administrant la loi, en se conformant à la législation en matière de protection des renseignements personnels et de l'accès à l'information.
- 2.3 La PCA incorpore de nouveaux instruments juridiques proposés par la LMMC de 2001, lesquels offrent un autre cadre administratif moderne (non criminel) concernant la conformité et l'application de la loi, en particulier des dispositions

visant à assurer la conformité et des sanctions administratives pécuniaires, comme le décrit le par. 229. La PCA se conforme également à la politique du gouvernement fédéral relative aux programmes de réglementation.

- 2.4 L'établissement de lignes directrices équitables, uniformes et transparentes en vue de traiter les contraventions à la LMMC de 2001 et à ses règlements est essentiel pour la présente politique.
- 2.5 La PCA fournit également une méthode systématique pour évaluer le montant d'une sanction selon le barème établi par le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* et pour ajuster le montant d'une sanction de 30 %, lorsqu'existent des circonstances atténuantes ou aggravantes.
- 2.6 La PCA est constituée de deux politiques qui régissent les mesures et les poursuites administratives concernant les infractions prévues dans les règlements et par la loi : la **Politique de surveillance de la conformité et de mesure d'application** et la **Politique de sanctions administratives pécuniaires (SAP)/du document maritime canadien (DMC)**, conjointement appelées PCA.

3 Politique de surveillance de la conformité et de mesure d'application

3.1 Surveillance de la conformité

Participation

SMTC encouragera et surveillera la conformité de la façon suivante :

- 3.1.1 La politique de SMTC vise à encourager la participation de toutes les parties intéressées par la sécurité maritime afin de profiter de leur expertise dans les activités de supervision réglementées par la LMMC 2001. Ces parties comprennent les propriétaires, les exploitants, l'équipage, les inspecteurs de sécurité maritime et autres personnes qui s'intéressent à la sécurité du bâtiment/de l'équipage et à la protection du milieu marin.
- 3.1.2 Les techniques de surveillance des inspecteurs de sécurité maritime et la fréquence des activités d'inspection doivent se baser sur l'évaluation du risque et prendre en compte les facteurs suivants :
 - résultats des inspections initiales, périodiques ou prévues;
 - antécédents de l'exploitant, du propriétaire ou du bâtiment en matière de sécurité;
 - gravité des conséquences de tout incident réel ou potentiel liées à la sécurité et à l'environnement;
 - accords internationaux, notamment ceux couverts par les Protocoles d'entente du contrôle par l'État du port.

3.2 Auto-inspections

- 3.2.1 Avec l'autorisation de SMTC, les exploitants de petits bâtiments commerciaux peuvent élaborer leurs propres systèmes de surveillance de la sécurité et de la protection de l'environnement. Un programme approuvé d'auto-inspections comprendra les éléments suivants :

- les activités visées par l'autorisation;
- les agents chargés de la mise en œuvre du programme;
- les exigences et engagements réglementaires applicables, notamment le système de gestion de la sécurité de la compagnie;
- les dispositions visant à traiter des dangers connus sur le plan de la sécurité et de l'environnement;
- les procédures concernant l'établissement de rapports et l'intervention en cas d'accident ou d'incident.

3.3 Délégation d'inspections

3.3.1 Les sociétés de classification qualifiées peuvent être autorisées à inspecter des navires canadiens en vue d'assurer leur conformité réglementaire à la LMMC de 2001, et délivrer les certificats appropriés au nom du ministre des Transports.

3.4 Mesure d'application

3.4.1 Si SMTC apprend l'éventualité d'une contravention à la LMMC de 2001 ou à ses règlements, une mesure d'application appropriée sera adoptée en fonction de la nature et des circonstances de la contravention.

3.4.2 La mesure d'application suivra les lignes directrices établies (Volet II) visant à prendre des mesures rapides et appropriées. Elle peut comprendre des mesures n'impliquant pas l'imposition de sanctions (conseils verbaux/lettre d'avertissement ou transaction en vue de l'observation) ou l'imposition de sanctions (amendes, sanctions pécuniaires et administratives ou détention d'un bâtiment) ou une recommandation de procédure criminelle.

3.4.3 SMTC se conformera à la politique du gouvernement du Canada d'indexation graduelle du degré de sévérité des mesures d'application. Toutefois, ceci ne veut pas dire que des sanctions sévères ne devraient pas être imposées comme première mesure d'application dans les cas graves. Par exemple, certaines circonstances peuvent justifier une déclaration de culpabilité par procédure sommaire, sans qu'un procès-verbal ne soit émis au préalable.

3.4.4 Quand une personne ou un bâtiment contreviendra à la LMMC de 2001 ou à ses règlements, SMTC prendra les mesures appropriées en utilisant l'outil d'application approprié.

4 Mesures n'impliquant pas l'imposition de sanctions

4.1 Des conseils verbaux ou une lettre d'avertissement devraient être les moyens utilisés quand un contrevenant commet une contravention mineure par inadvertance ou quand l'imposition d'une sanction plus sévère n'est pas appropriée.

4.2 SMTC évaluera tous les aspects de la contravention et tiendra compte de l'attitude du contrevenant, en vue de déterminer si des conseils verbaux ou une lettre d'avertissement permettront d'assurer la conformité à l'avenir. Les conseils verbaux ou la lettre d'avertissement ne devraient pas être utilisés quand le contrevenant remet en question le fait d'avoir commis la contravention.

5 Politique de sanctions administratives pécuniaires (SAP)/du document maritime canadien (DMC)

- 5.1 Le Programme de sanctions administratives pécuniaires (SAP) pourrait être utilisé dans la plupart des actes de non-conformité commis par des bâtiments commerciaux prévus par la loi et les règlements. Toutefois, l'imposition d'amendes en vertu de la *Loi sur les contraventions* et ses règlements par les forces de police et les organismes d'application de la loi provinciaux désignés peut être appliqué relativement aux dispositions qui couvrent les infractions liées aux petits bâtiments commerciaux et aux petites embarcations de plaisance.
- 5.2 La politique de SMTC consiste à veiller à ce que l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire (SAP) particulière soit juste, transparente et uniforme.
- 5.3 La Politique de SAP /du DMC vise à faire en sorte que :
- les sanctions soient proportionnelles à la gravité de l'infraction;
 - les avantages économiques liés à la non-conformité soient réduits ou éliminés;
 - les amendes soient suffisamment dissuasives;
 - la conformité soit atteinte et assurée rapidement.
- 5.4 Le montant de la sanction sera évalué selon le barème établi pour les infractions individuelles par le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* : <http://canadagazette.gc.ca/partII/2008/20080416/html/sor97-f.html>
- 5.5 Les facteurs suivants devraient être considérés lors de l'évaluation du montant approprié à appliquer selon ce barème :
- les antécédents en matière de conformité et les efforts de bonne foi visant à corriger les situations de non-conformité;
 - la durée de l'infraction;
 - les avantages économiques réalisés à la suite de la non-conformité;
 - la gravité de l'infraction;
 - tout autre facteur pertinent.
- 5.6 En règle générale, tout ajustement de la somme de l'amende imposée, à la suite de circonstances atténuantes ou aggravantes, ne devrait pas dépasser 30 %. Les montants ajustés inférieurs à la sanction minimale ou supérieurs à la sanction maximale établie dans le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* sont interdits par la loi.
- 5.7 Parmi les circonstances atténuantes ou aggravantes, il faut mentionner les suivantes :
- le risque de dommage ou le dommage réel causé par l'infraction;

- la mesure correctrice que prend ou que propose de prendre le contrevenant pour atténuer le dommage;
- l'infraction a été faite de façon délibérée ou par inadvertance;
- l'incompétence, la négligence ou l'insouciance du contrevenant;
- les précautions prises par le contrevenant pour éviter l'infraction.

5.8 Une transaction en vue de l'observation est une entente ayant force obligatoire qui comprend le montant évalué de la sanction et qui permet à une personne ou à un bâtiment de prendre les mesures correctives nécessaires pendant un certain temps sans encourir de sanction.

5.8.1 Une transaction en vue de l'observation sera utilisée lorsqu'une personne ou un bâtiment responsable de la défaillance accepte les modalités de l'accord et est capable d'apporter les corrections nécessaires dans le délai prescrit.

5.8.2 Une transaction en vue de l'observation ne sera pas utilisée si une personne ou un bâtiment a des antécédents récents de non-conformité, en particulier s'il s'agit d'un défaut d'application ou s'il était dangereux pour le bâtiment de poursuivre avant de remédier à la défaillance.

5.9 SMTC imposera une sanction administrative pécuniaires (SAP) en dressant un procès-verbal dans les cas suivants :

- une transaction en vue de l'observation ne convient pas aux circonstances;
- l'émission d'un procès-verbal est la mesure d'application appropriée (p. ex. circonstances graves, récidive, etc.)

5.10 Le ministre peut suspendre, annuler ou refuser le renouvellement d'un document maritime canadien (DMC) pour diverses raisons. S'il s'agit de raisons liées à des contraventions, à l'incompétence ou à des actes de mauvaise conduite, la mesure devrait être prise uniquement dans les cas les plus graves quant aux DMC de la partie 3 (Personnel).

Les personnes touchées par une mesure relative au DMC ou à une SAP peuvent demander la révision de la mesure par le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC). Toutes les parties peuvent faire appel de cette révision. Le Ministre fera appel de la décision de réviser cette mesure seulement dans les cas d'erreur évidente ou si une réduction de la sécurité maritime est à craindre.

Pour de plus amples renseignements sur le TATC, veuillez consulter le lien suivant :

<http://www.tc.gc.ca/medias/documents/b03-MM071.htm>

5.11 Administration de l'application de la loi

5.11.1 Un agent désigné (AD) de chaque région de SMTC est chargé de coordonner l'activité d'application de la loi et de surveiller le respect de la PCA dans la région en question.

- 5.11.2 L'annexe « A » illustre le fonctionnement de l'administration des mesures d'application.
- 5.11.3 Un système de gestion des mesures d'exécution de la loi (SGMEL) est la base de données qui servira à saisir toutes les mesures d'application de la loi et aidera à assurer l'uniformité de l'application des outils d'application dans l'ensemble du Canada.

6 Portée

- 6.1 La PCA servira de guide lors du traitement de questions relatives à la non-conformité et lors de l'imposition d'une mesure appropriée d'application de la loi contre un contrevenant présumé.
- 6.2 La PCA vise toutes les violations de la LMMC 2001 et de ses règlements, qu'elles soient désignées ou non en vertu du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires*.
- 6.3 Toutefois, La PCA ne s'applique pas aux activités prévues dans la partie II du *Code canadien du travail*.
- 6.4 La PCA ne dégage pas les inspecteurs de sécurité maritime de l'obligation d'utiliser les pouvoirs de détention en vertu de la loi, lorsque cela est justifié.

7 Autorité

- 7.1 En vertu de la LMMC de 2001, le ministre des Transports a l'autorité et les pouvoirs de surveiller la conformité dans l'industrie maritime et de traiter les actes de non-conformité au moyen des dispositions de la Loi et des ses règlements.
- 7.2 Ces pouvoirs sont définis dans la LMMC de 2001, en vertu de l'art. 244 (promulgation de règlements sur recommandation du Ministre pour la désignation d'infractions et l'imposition de sanctions); al. 20(1) (e) (autorisation de la prise de mesures d'application à l'égard d'un document maritime canadien); sect. 211 (pouvoirs en matière d'inspection conférés à des personnes ou à des organisations autorisées); art. 212 et 220 (pouvoirs en matière de fouille et de saisie); art. 222 et 227 (pouvoirs en matière de détention de bâtiments ou d'ordres imposés à ces derniers); en vertu de l'art. 229 (conclure une transaction ou dresser un procès-verbal de violation).

Vous pouvez consulter la LMMC 2001 à l'adresse suivante :

<http://lois.justice.gc.ca/fr/showtdm/cs/C-10.15>

- 7.3 Des pouvoirs en matière de conformité et d'application de la loi distincts de ceux prévus au paragraphe 7.2 sont établis en vertu des parties 5, 7, 8 et 10 de la LMMC de 2001.

8 Responsabilité/Renseignements supplémentaires

- 8.1 Le directeur exécutif, Affaires réglementaires et assurance de la qualité, est chargé de l'élaboration, de la mise en oeuvre, de l'entretien et de l'amélioration continue de la PCA

- 8.2 Les directeurs régionaux, en vertu de la LMMC de 2001 et ses règlements, sont chargés des activités de conformité et d'exécution de la loi dans leur région respective et doivent nommer les agents désignés (AD).
- 8.3 Les directeurs régionaux, en vertu de la LMMC de 2001 et ses règlements, sont chargés des activités de conformité et d'application de la loi dans leur région respective et doivent nommer les agents désignés (AD)
- 8.4 Les inspecteurs de la sécurité maritime sont tenus de recommander et de prendre des mesures de conformité et d'application conformément aux pouvoirs qui leur sont conférés par la loi, aux pouvoirs qui leur sont délégués, à la PCA et à ses procédures connexes publiées par SMTC dans le Manuel sur la conformité et l'application.
- 8.5 Pour tout commentaire ou toute demande de renseignements liés à la PCA et à son application, veuillez communiquer avec la personne suivante :

Directeur exécutif,
Affaires réglementaires et assurance de la qualité (AMXS)
Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Téléphone : (613) 998-0600 Télécopieur : (613) 991-5670
Courriel : securitemaritime@tc.gc.ca

9 Documents connexes

- 9.1 *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*
- 9.2 Manuel sur la conformité et l'application

10 Date d'entrée en vigueur

- 10.1.1 La présente politique (PCA) est exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et des règlements connexes de la partie II.

11 Date d'examen ou d'expiration

- 11.1.1 La présente politique fera l'objet d'un examen au plus tard 24 mois suivant son entrée en vigueur et selon un cycle quinquennal par la suite.

12 Référence du SGDDI

- 12.1 The English version of this document is saved in RDIMS under reference number 2152595. The applied naming convention is (PUBLICATION - TP 13585 - POLICY - TRANSPORT CANADA MARINE SAFETY POLICY ON COMPLIANCE AND ENFORCEMENT OF THE CANADA SHIPPING ACT, 2001).

- 12.2 La version française du présent document est dans le SGDDI et porte le numéro de référence 1880023. La règle d'affectation des noms est (PUBLICATION - TP 13585 - POLITIQUE - POLITIQUE DE CONFORMITÉ ET D'APPLICATION DE SÉCURITÉ MARITIME - TRANSPORTS CANADA À L'ÉGARD DE LA LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA).
- 12.3 La version anglaise du présent document a fait l'objet d'une première révision complète et approuvée.

13 Mots clés

- politique
- conformité
- application
- transaction en vue de l'observation
- sanction administrative pécuniaire

ANNEXE A - ORGANIGRAMME DES MESURES D'APPLICATION

