



*LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE
DU CANADA (LMMC 2001)*

PROJET DE RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

CONSULTATIONS PUBLIQUES

***APERÇU DES CONSULTATIONS
SUR LA RÉFORME DE LA
RÉGLEMENTATION***

CONSEIL CONSULTATIF MARITIME CANADIEN (CCMC)

Automne 2005

Veillez faire parvenir vos commentaires à :
Tia M. McEwan, gestionnaire, Affaires réglementaires
Services de réglementation et assurance de la qualité
Transports Canada, Sécurité maritime
Tour C, Place de Ville
330, rue Sparks, 11^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Téléphone : (613) 998-5352
Télécopieur : (613) 991-5670
Courrier électronique : mcewant@tc.gc.ca
Site Web : <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>

SGDDI 1343353



Transports Canada Transport
Canada Canada

Canada



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

Autorité responsable

Le directeur exécutif, Services de réglementation et assurance de la qualité, est responsable du présent document.

Approbation

William (Bill) Nash
Directeur exécutif, AMSX

Signé le : 30 août 2005



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

CONTEXTE

La *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) est le principal texte de loi régissant la sécurité personnelle et la protection de l'environnement dans le secteur maritime. La LMMC régit l'exploitation des navires canadiens où qu'ils se trouvent et des navires étrangers dans les eaux de compétence canadienne. Au fil des années, on a apporté des modifications ponctuelles à la LMMC, et il en est résulté un texte de loi difficile à comprendre et à appliquer.

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) a reçu la sanction royale le 1^{er} novembre 2001. Cette nouvelle loi, simplifiée et modernisée, entrera en vigueur lorsque les règlements nécessaires à son soutien auront été mis au point. En 2002, donc, on a lancé le Projet de réforme de la réglementation afin d'accélérer l'entrée en vigueur de cette nouvelle loi. En attendant, cependant, la LMMC actuelle et ses règlements demeurent en vigueur.

La réforme de la LMMC a débuté en 1996. Compte tenu de la taille et de la complexité de la Loi, et de l'industrie du transport maritime qui réclamait l'adoption de mesures immédiates, on a réparti les modifications à la LMMC en deux volets. Le **volet 1** incluait une nouvelle partie générale, une partie 1 révisée portant sur l'immatriculation des navires et la délivrance des permis, ainsi que diverses questions urgentes. Le **volet 2** incluait les modifications au volet 1 et donnait lieu à une refonte du reste de la Loi (parties 2 à 17), qui portent sur le personnel, la sécurité, la pollution et l'application des lois.

La simplification de la Loi actuelle a permis de supprimer de nombreux détails, qui apparaîtront désormais dans les règlements, les normes et d'autres instruments appropriés. La LMMC 2001 constitue donc une loi complète et entièrement nouvelle. Tout comme le projet de réforme de la LMMC, le projet de réforme de la réglementation se déroule en deux phases.

LMMC DE 2001 – RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

La **phase 1** porte sur les règlements nécessaires à l'entrée en vigueur de la nouvelle LMMC 2001, ainsi que sur les risques pour la sécurité et l'environnement. Tous les règlements de la phase 1 seront remaniés de la même manière, conformément aux étapes établies dans le plan de réforme de la réglementation.

La **phase 2** portera sur les règlements actuels jugés conformes à la LMMC 2001. Bien que certains règlements ne soient peut-être que révisés et restructurés, bon nombre d'entre eux feront aussi l'objet d'une refonte en profondeur. On envisagera donc la possibilité d'harmoniser, de simplifier et de prendre en considération d'autres solutions.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

RÈGLEMENTS DES PHASES 1 ET 2

Règlements de la phase 1 : Les travaux sont en cours et se termineront d'ici la fin de 2006.

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires• Règlement sur la protection des aides à la navigation• Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast• Règlement sur les cargaisons• Règlement sur les abordages• Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance• Règlement sur les interventions environnementales• Règlement sur la sécurité incendie• Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche• Règlement sur les épaves à valeur patrimoniale• Règlement sur les lignes de charge• Règlement sur le personnel maritime | <ul style="list-style-type: none">• Règlement sur la prévention de la pollution causée par les bâtiments• Règlement sur la gestion pour la sécurité• Règles sur les enquêtes et investigations maritimes• Règlement sur les petits bâtiments• Règlement sur la délivrance de certificats de navires• Règlement sur les congés pour les navires• Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires• Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux <p><i>Sujets connexes</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Régime d'inspection• Tenue de registres• Classification des voyages |
|--|---|

Règlements de la phase 2 : Les travaux débiteront après la mise au point définitive des règlements de la phase 1.

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Règlement sur la détention, l'abandon et la vente de bâtiments• Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada• Règlement sur la construction de coques• Règlement sur l'équipement de sauvetage• Règlement sur les machines de navires• Règlement sur la sécurité de la navigation• Règlement sur les bouées privées | <ul style="list-style-type: none">• Règlement excluant certains navires d'État de l'application de la LMMC• Règlement sur les funérailles en mer (incluant les questions de nature délicate)• Règlement sur le sauvetage des épaves• Règlement sur l'état de guerre ou les conflits armés• Règlement sur les zones de services de trafic maritime <p><i>Sujets connexes</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Documents maritimes canadiens• Procédures et pratiques |
|--|---|

Au fil du projet de réforme de la réglementation lié à la LMMC 2001, nous avons déterminé que les « sujets connexes » définis ci-dessus seraient traités d'une manière plus appropriée dans les règlements respectifs, selon les besoins, que dans des règlements distincts.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

MÉTHODOLOGIE ET DÉFIS DE LA RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

En plus des défis que représentent l'élaboration des positions de principe, la consultation des intervenants internes et externes à ce sujet et le respect des délais fixés, on doit aborder d'autres questions importantes, notamment les suivantes : comment atténuer la complexité des règlements; comment assurer une présentation uniforme de ces règlements; comment veiller à ce que les questions horizontales soient réglées de façon appropriée; à quel moment il convient de passer de modèles « normatifs » à des normes davantage axées sur le rendement et à l'incorporation par renvoi de documents connexes; comment veiller à ce que le régime soit solide et exécutoire et à ce qu'il soit respecté comme on le souhaite.

Étant donné le nombre de modifications actuellement apportées, Transports Canada sait aussi qu'il est nécessaire de veiller à ce que tous les Canadiens prenant part à l'exploitation de gros et de petits bâtiments soient mis au courant de cette évolution de la législation et des règlements, de façon que ces personnes comprennent mieux le nouveau régime de réglementation et s'y conforment en conséquence. Compte tenu de la complexité de l'initiative de réforme de la réglementation, il importe tout particulièrement de partager l'information et de rendre compte des progrès accomplis, de sorte que toutes les personnes concernées soient logées à la même enseigne. On doit aussi gérer les théories adoptées, les politiques convenues et les messages transmis de façon à assurer l'uniformité. Ainsi, les Transports Canada devra réviser régulièrement sa stratégie de communication, pour veiller à ce que les groupes qui n'ont que peu participé à la réforme de la réglementation, ou qui ne la connaissent pas bien, soient mis au courant de ces modifications.

CONSULTATIONS INTERNES ET EXTERNES

Transports Canada consulte les intervenants internes et externes afin que chacun ait la possibilité de se faire entendre au sujet de la mise au point des modifications aux règlements, à partir de la conception jusqu'à l'approbation et ensuite la publication dans la *Gazette du Canada*. Une telle approche permet d'assurer la transparence du projet de réforme. Pour plus de transparence encore, tous les renseignements sont accessibles sur le site Web du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Ainsi, les intervenants peuvent surveiller l'évolution de chaque modification, et prendre part aux activités en lien avec leurs secteurs d'intérêt.

LE CCMC ET LA RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

Le CCMC joue un rôle très important dans la réforme de la réglementation. Les CCMC régionaux et national constituent les principaux forums de consultation pour ce qui touche aux discussions sur la réforme de la réglementation. Les consultations sur la réforme de la réglementation ont débuté avec les réunions tenues par le CCMC au printemps 2003, et à l'occasion desquelles on a discuté du Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

De même, à l'automne 2003, le CCMC a tenu des consultations concernant le Règlement sur la protection des aides à la navigation, le Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, le Règlement sur les abordages, le Règlement sur l'armement en équipage des navires et sur la délivrance des brevets et des certificats, le Règlement sur l'exécution et les sanctions administratives, le Règlement sur la prévention de la pollution causée par les navires, les classifications des navires et le Règlement sur les congés pour les navires.

Les consultations suivantes, menées au printemps 2004, ont suscité de nombreux débats au sujet des règlements suivants : Règlement sur le personnel maritime, Règlement sur les lignes de charge, Règlement sur les cargaisons, Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast, Règlement sur la sécurité de la navigation, Règlement sur les bâtiments canadiens (commerciaux), Règlement sur la sécurité incendie, et Règlement sur la prévention de la pollution causée par les bâtiments.

Les consultations menées à l'automne 2004 ont suscité de nombreux débats au sujet des règlements suivants : Règlement sur les épaves patrimoniales, Règlement sur les embarcations de plaisance, Règlement sur les petits bâtiments (commerciaux), Règlement sur la sécurité incendie et Règlement sur le personnel maritime. Des séances d'information ont été tenues relativement au Règlement sur les bateaux de pêche et au Règlement sur l'intervention environnementale. Durant les consultations, de l'information a également été fournie sur les règlements suivants: Règlement sur les cargaisons, Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires, Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, Règlement sur les lignes de charge, Règlement sur les abordages, Règlement sur la sécurité de la navigation, Règlement sur la gestion de l'eau de ballast et classification des voyages.

Les dernières consultations, tenus au printemps 2005, ont traité des règlements suivants : le Règlement sur les embarcations de plaisance, le Règlement sur les petits bâtiments, le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance, le Règlement sur le personnel maritime, le Règlement sur les lignes de charge, le Règlement sur l'exécution et les sanctions administratives (Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires, déclarations de culpabilité par procédure sommaire et contraventions), le Règlement sur la sécurité incendie, le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche et le Règlement sur l'intervention environnementale. Au cours des consultations, on a également fourni des renseignements au sujet du Règlement sur la prévention de la pollution causée par les bâtiments, du Règlement sur les abordages, du Règlement sur les congés des navires, du Règlement sur les épaves à valeur patrimoniale, du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast, du Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires et du Règlement sur les cargaisons.

Au cours de l'automne 2005, les sujets suivants seront abordés : la stratégie en matière de conformité (y compris le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et le Règlement sur les contraventions), les normes d'intervention environnementale, le Règlement sur le personnel maritime, la classification des voyages, le Règlement sur les petits bâtiments et le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. L'annexe A fournit une brève description de chacun de ces sujets. L'annexe B fait le



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

point sur les sujets qui ne feront pas l'objet de consultations dans le cadre des réunions du CCMC de l'automne 2005, y compris : le Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast (LMMC), Règlement sur les cargaisons, Règlement sur les abordages, Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance (LMMC), Règlement sur la sécurité incendie, Règlement sur les épaves à valeur patrimoniale, Règlement sur les lignes de charge, Règlement sur la prévention de la pollution causée par les bâtiments, Règlement sur la gestion pour la sécurité, Règles sur les enquêtes et investigations maritimes, Règlement sur les congés des navires, Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires, Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux et plans de mise en œuvre de la LMMC 2001.

MISE EN ŒUVRE

Transports Canada élaborera simultanément des produits et outils à l'appui de la LMMC 2001, tels que des trousse de formation et des produits de communication. De plus il améliorera les outils électroniques et en augmentera le nombre. Lorsque tous les règlements de la phase 1 et tous ces produits seront au point, il est prévu que la LMMC 2001 et les règlements nécessaires à l'appui entreront en vigueur le 6 novembre 2006.

COMMENT NOUS JOINDRE

Votre contribution est importante pour nous. Vos suggestions, vos commentaires et vos sujets de préoccupation concernant l'un ou l'ensemble des règlements sont les bienvenus. Vous pouvez nous joindre de l'une ou l'autre des façons suivantes :

- Site Web du CCMC : www.cmac-ccmc.gc.ca
- Téléphone : (866) 879-9902
- Télécopieur : (613) 991-5670

De plus, vous pouvez communiquer directement avec le gestionnaire de projet si vous souhaitez discuter d'un règlement en particulier. Le numéro de ligne directe et l'adresse de courrier électronique des gestionnaires de projet apparaissent dans leurs documents de travail respectifs.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

ANNEXE A
SUJETS FAISANT L’OBJET DE DISCUSSIONS AU COURS DES RÉUNIONS DU
CCMC DE L’AUTOMNE 2005

Les voies de communication et de consultation demeurent ouvertes pour l’ensemble des règlements de la phase 1. Les sujets précisés ci-dessous feront l’objet de discussions plus approfondies dans le cadre des réunions du CCMC de l’automne 2005.

STRATÉGIE D’OBSERVATION (Y COMPRIS LE RÈGLEMENT SUR LES SANCTIONS ADMINISTRATIVES PÉCUNIAIRES ET LE RÈGLEMENT SUR LES CONTRAVENTIONS)

Dans les documents d’information antérieurs du CCMC traitant de ce sujet, on a mis l’accent sur les modifications réglementaires découlant de l’adoption des sanctions administratives pécuniaires et de l’étendue de la portée des infractions à la sécurité maritime intégrées au titre de la *Loi sur les contraventions* et son Règlement d’application.

Nous avons rédigé un document de travail qui traite des modifications prévues au régime d’observation de TC découlant du nouveau Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et de la modification du Règlement sur les contraventions.

NORMES D’INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

Au cours des deux dernières années, nous avons mené des consultations auprès des organismes d’intervention, des exploitants d’installations de manutention des hydrocarbures, des exploitants de navires et des conseils consultatifs régionaux, afin de discuter des modifications apportées à la LMMC 2001 et d’élaborer un cadre en vue du projet de Règlement sur les interventions environnementales.

Tout au long des réunions du CCMC du printemps 2005, les intervenants ont participé par des consultations axées sur le cadre relatif au nouveau Règlement sur les interventions environnementales. Au cours de ces consultations, on a annoncé qu’il serait essentiel de mettre à jour les normes existantes des organismes d’intervention et des installations de manutention d’hydrocarbures afin de fournir des renseignements techniques et explicatifs illustrant l’intégration des dispositions pertinentes, à l’aide de renvois, au cadre du Règlement sur les interventions environnementales.

Immédiatement après la réunion nationale du CCMC de mai 2005, l’équipe du projet de Règlement sur les interventions environnementales a tenu une réunion à Ottawa, afin de passer en revue les commentaires formulés et d’amorcer l’élaboration du cadre de normes d’intervention environnementale.

Nous avons rédigé un document de travail qui fournit des renseignements au sujet des normes d’intervention environnementale.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE

Transports Canada adopte un nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche dans le cadre de la réforme de la réglementation relative à la LMMC 2001. Depuis février 2004, TC a tenu de nombreuses séances de consultations afin de discuter des exigences que l'on propose d'appliquer aux petits bateaux de pêche (d'une longueur inférieure à 24 mètres). TC adopte également une norme de construction touchant les petits bateaux de pêche d'une longueur de moins de 24 mètres. On a établi des exigences techniques de base, qui sont modifiées par le biais de déclarations d'exception et d'annexes, le cas échéant.

Nous avons rédigé un document de travail qui traite principalement des petits bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres, étant donné qu'un travail considérable a été accompli dans le cadre de la rédaction d'un règlement sur les « petits bateaux de pêche ». Nous commencerons ultérieurement à examiner la question des gros bateaux de pêche (c.-à-d. ceux d'une longueur d'au moins 24 mètres), en nous appuyant largement sur le Protocole de Torremolinos de l'Organisation maritime internationale.

RÈGLEMENT SUR LE PERSONNEL MARITIME

En juin 2005, une équipe d'avocats spécialistes de la réglementation et les membres de l'équipe de projet ont entrepris la rédaction du projet de Règlement sur le personnel maritime. La rédaction du Règlement se poursuivra au cours de l'automne. Les intervenants qui participeront aux réunions régionales du CCMC de l'automne 2005 peuvent s'attendre à ce qu'on les mette au fait de l'évolution du projet de rédaction du Règlement et des modifications récentes apportées aux politiques, le cas échéant.

Au cours de la réunion nationale du CCMC de novembre 2005, on tiendra une dernière consultation axée sur les modifications apportées au but stratégique du projet de Règlement. Il s'agira de la dernière consultation avant la publication du projet de Règlement dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

Un bulletin destiné au personnel (volume 1, numéro 2) a été diffusé par courriel aux intervenants.

RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS

Anciennement le Règlement sur les petits bâtiments (autres que les embarcations de plaisance) et le Règlement sur les embarcations de plaisance.

Les réunions régionales et nationale organisées par le CCMC au printemps 2005 ont permis de communiquer efficacement les travaux réalisés à ce jour, de solliciter les rétroactions de nos intervenants et de faire part des initiatives prévues dans le cadre du projet de réforme de la réglementation de la LMMC 2001.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

Les projets de Règlement sur les petits bâtiments (commerciaux) et de Règlement sur les embarcations de plaisance ont fait l'objet de consultations au sein de chacune des régions, au cours du printemps 2005, de même qu'à la réunion nationale du CCMC tenue à Ottawa. Le Conseil consultatif national et les conseils consultatifs régionaux de la navigation de plaisance ont également formulé des commentaires et des recommandations relativement aux deux règlements proposés.

Depuis la dernière réunion du CCMC, TC a décidé de réunir le Règlement sur les embarcations de plaisance et le Règlement sur les petits bâtiments (autres que les embarcations de plaisance) en un projet de Règlement sur les petits bâtiments. Ainsi, le nouveau Règlement sur les petits bâtiments traitera des embarcations de plaisance de toutes tailles et des autres petites embarcations autres que les embarcations de plaisance jusqu'à concurrence de 12 mètres de longueur (ou d'une jauge brute de 15 tonneaux), sauf les bateaux de pêche. Les bateaux de pêche continueront d'être administrés en vertu d'un règlement distinct. Certaines autres classes précises de navires, notamment les radeaux fluviaux commerciaux, relèveront du Règlement sur les bâtiments à usage spécial.

Nous avons rédigé un document de travail qui fournit des renseignements sur l'état d'avancement de la rédaction du projet de Règlement sur les petits bâtiments.

CLASSIFICATION DES VOYAGES

Dans le cadre de la réforme de la réglementation relative à la LMMC 2001, le but de l'équipe de projet responsable de la classification des voyages était d'examiner, de réviser et de regrouper les règlements existants. Les ordonnances régissant les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires ont été réparties dans quatre classes de voyages. Les équipes de projet participant à la réforme de la réglementation utiliseront les définitions proposées de ces quatre classes de voyages, le cas échéant, dans leurs projets de règlements, selon les besoins.

Afin d'élaborer l'annexe des eaux abritées, l'équipe de projet a mis au point un outil qui permet d'évaluer les eaux abritées selon une liste de facteurs de risque de manière à déterminer si les eaux en question sont ou non suffisamment protégées et si elles pourraient être considérées comme des eaux abritées pendant la totalité ou une partie de l'année. Les bureaux régionaux ont utilisé cet outil pour évaluer les eaux où l'on mène actuellement des opérations, afin de déterminer s'il s'agissait ou non d'eaux abritées. Les évaluations sont en cours dans les régions de l'Atlantique et du Pacifique.

Nous avons rédigé un document de travail.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

ANNEXE B
MISE À JOUR RELATIVE AUX RÈGLEMENTS FAISANT L’OBJET DE
DISCUSSIONS AU COURS DES RÉUNIONS DU CCMC DE L’AUTOMNE 2005

Les voies de communication et de consultation demeurent ouvertes pour l’ensemble des règlements de la phase 1. Nous ferons le point sur les règlements précisés ci-dessous au cours des réunions du CCMC de l’automne 2005.

RÈGLEMENT SUR LE CONTRÔLE ET LA GESTION DE L’EAU DE BALLAST (LMMC)

État du Règlement – Conformément à la LMMC actuelle, le projet de Règlement sur le contrôle et la gestion de l’eau de ballast a été prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 11 juin 2005. On a ainsi été en mesure de prépublier le Règlement après plusieurs années de consultations menées auprès des intervenants. La période de commentaires de 75 jours liée à la prépublication a pris fin le 25 août 2005. Le Règlement sera ensuite adopté en vertu de la LMMC 2001, moyennant de très légères modifications de manière à être compatible avec les dispositions de la nouvelle loi. La publication TP 13617 (Lignes directrices visant le contrôle des rejets de l’eau de ballast des navires dans les eaux de compétence canadienne) a été modifiée de manière à refléter les modifications intégrées au Règlement. La publication a été renommée Guide d’application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l’eau de ballast du Canada afin d’illustrer cette nouvelle orientation.

Faits nouveaux depuis les réunions du CCMC du printemps 2005 – Les avocats responsables de la rédaction du Règlement ont apporté de très légères modifications afin d’éclaircir quelques-uns des articles. La prépublication a été effectuée tel que mentionné ci-dessus.

Prochaines étapes

- Examen et évaluation des commentaires formulés par suite de la prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada*.
- Approbation finale et publication dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

RÈGLEMENT SUR LES CARGAISONS

État du Règlement – Les consultations sont terminées. Toutes les dispositions ont été rédigées. Le projet de Règlement et le RÉIR seront prépubliés dans la partie I de la *Gazette du Canada* au cours de l’automne. Il convient de souligner que certaines dispositions du Règlement sur l’outillage de chargement ont été intégrées dans le nouveau Règlement et que les dispositions s’appliquant particulièrement aux mesures de sécurité au travail seront les mêmes que celles du Règlement actuel. En conséquence, le Règlement sur l’outillage de chargement demeurera en vigueur, mais certaines de ses dispositions seront abrogées lorsque la LMMC 2001 entrera en vigueur. Le règlement devra toutefois être modifié durant la Phase 2.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

Faits nouveaux depuis les réunions du CCMC du printemps 2005 – Bien que des progrès aient été accomplis dans le cadre de la rédaction du projet de Règlement depuis les réunions du CCMC du printemps 2005, aucune nouvelle modification touchant les politiques n'a été apportée. Le libellé a fait l'objet de légères modifications.

Prochaines étapes

- Examiner et évaluer les commentaires formulés après la prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada*.
- Comme de vastes consultations ont été menées avant la prépublication dans la partie I de la *Gazette du Canada*, nous ne prévoyons pas que d'autres consultations seront nécessaires après la prépublication.
- L'approbation finale et la publication dans la partie II de la *Gazette du Canada* correspondent à l'entrée en vigueur de la LMMC 2001 en novembre 2006.

RÈGLEMENT SUR LA COMPÉTENCE DES CONDUCTEURS D'EMBARCATIONS DE PLAISANCE (LMMC)

Au printemps 2005, TC a publié un document de travail expliquant les enjeux et les inquiétudes soulevés par la structure et l'objet d'une réglementation applicable aux conducteurs d'embarcations de plaisance. Au sein de chaque région, on a consulté des fournisseurs de cours afin de discuter de ces défis et de recueillir de la rétroaction et des solutions possibles. Les résultats des consultations ont été partagés avec les intervenants dans le cadre des réunions du Comité consultatif national de la navigation de plaisance et du CCMC du printemps 2005, et d'autres discussions ont eu lieu.

À la suite des nombreuses rétroactions à ces consultations et discussions, le Comité exécutif de la Sécurité maritime de TC s'est réunie pour examiner les objectifs premiers du programme sur la compétence des conducteurs et de ses politiques en tenant compte des questions soulevées par les intervenants.

Une note d'information a été rédigée pour expliquer les nouvelles orientations politiques du programme.

RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES

Les consultations sur le projet de Règlement sur les abordages ont pris fin en mai dernier et des instructions de rédaction ont été terminées. La rédaction juridique du nouveau Règlement sur les abordages est en cours, et l'on prévoit que le Règlement découlant du projet de réforme sera publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* au début de 2006.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ INCENDIE

On utilise le projet de réforme de la réglementation de manière à rendre les exigences du Règlement sur la sécurité incendie conformes aux engagements internationaux en matière de sécurité incendie (équipement de protection, de détection et de lutte).

Le contexte et l'introduction touchant l'élaboration du nouveau Règlement sur la sécurité incendie et d'autres dispositions de sécurité incendie qui seront intégrées à des règlements traitant d'autres sujets, notamment le Règlement sur les petits bâtiments et le Règlement sur les petits bateaux de pêche, dans le cadre du projet de réforme de la réglementation en vue de l'entrée en vigueur de la nouvelle LMMC 2001, ont été énoncés et abordés dans un document de travail présenté et analysé lors des réunions du CCMC de l'automne 2004.

Un second document de travail, y compris un sommaire de l'ensemble des commentaires formulés, a été examiné au cours des réunions du CCMC du printemps 2005. Le procès-verbal de la réunion nationale du CCMC tenue du 2 au 6 mai 2005, qui comportait le procès-verbal de la réunion du comité permanent sur la construction et l'équipement du 4 mai 2005, a fourni d'autres renseignements de consultation. La rédaction juridique du projet de Règlement sur la sécurité incendie est en cours. En même temps, l'équipe de projet a amorcé la rédaction des lignes directrices opérationnelles en matière de sécurité incendie et des instructions requises à l'appui du nouveau régime de réglementation de la sécurité incendie, y compris les documents de mise en œuvre, de formation et d'orientation. La réunion de novembre 2005 du comité permanent sur la construction et l'équipement du CCMC national offrira la prochaine occasion de tenir des discussions face à face parmi les intervenants et de fournir des renseignements précis sur les progrès accomplis dans le cadre de la rédaction juridique du Règlement.

RÈGLEMENT SUR LES ÉPAVES À VALEUR PATRIMONIALE

Le projet de Règlement sur les épaves à valeur patrimoniale est un tout nouveau règlement qui aidera le Canada à préserver et protéger des artefacts importants de notre patrimoine culturel. Des consultations sur le nouveau règlement sur les épaves à valeur patrimoniales se sont tenues au cours de l'automne et de l'hiver derniers et la rédaction du projet de Règlement est déjà commencée. On peut se procurer des exemplaires du document de travail de l'automne 2004 et du mémoire sur les consultations sur le site Internet du CCMC.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMCC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

Voici les principes et les concepts régissant la rédaction du projet de Règlement :

- Adopter une approche de protection des épaves à valeur patrimoniale comparable à celle de la *Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique* de l'UNESCO.
- Promouvoir la conservation sur place.
- Encourager l'accès responsable et non perturbateur pour observer ou décrire sur place les épaves à valeur patrimoniale.
- Définir les épaves à valeur patrimoniale comme étant des navires ou des aéronefs totalement ou partiellement immergés depuis au moins 50 ans.
- Créer une catégorie spéciale d'épaves à valeur patrimoniale désignées, s'appliquant par exemple aux épaves patrimoniales particulièrement importantes pouvant même être totalement ou partiellement immergées depuis moins 50 ans.
- Définir des zones de protection temporaires lorsque l'âge d'une épave récemment découverte est inconnu.
- Exiger la déclaration obligatoire de toute découverte d'une épave à valeur patrimoniale.
- Imposer un permis à toute personne engagée dans des activités touchant les épaves patrimoniales comme les enquêtes et les explorations officielles. Le concept d'activités touchant les épaves à valeur patrimoniale ne s'applique pas aux activités qui ne visent pas les épaves au premier chef comme la pêche ou la pose de câbles. Ces permis seraient délivrés gratuitement.

RÈGLEMENT SUR LES LIGNES DE CHARGE

Le projet de Règlement sur les lignes de charge a atteint l'étape de la rédaction juridique, et les experts en la matière participent à la rédaction depuis un certain nombre de mois. Il existe quatre règlements distincts sur les lignes de charge en vertu de la LMCC. Au début du projet, on a proposé de rédiger deux règlements, un sur les losanges (navigation intérieure) et un sur les cercles (navigation internationale). La rédaction des deux règlements en vertu de la LMCC 2001 est presque terminée. À mesure que la rédaction avançait toutefois, on s'est rendu compte que les deux règlements pouvaient être fusionnés. Plus tard dans l'année, un règlement unique sur les lignes de charge comportant les exigences touchant les eaux intérieures et la navigation en haute mer sera distribué aux fins d'observations avant sa publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Le Règlement comprendra le protocole de l'OMI de 1988 relatif à la Convention internationale sur les lignes de charge de 1966, modifiée à l'occasion depuis (la dernière modification date de janvier 2005). En ce qui concerne les exigences touchant les eaux intérieures, les traités et les accords conclus entre le Canada et les États-Unis exigent des consultations avant toute modification. L'intégration de dispositions de protocoles à ces exigences sera donc coordonnée avec les États-Unis. Ainsi que l'ont confirmé de récentes consultations au sein du CCMC, on ne modifiera pas les exigences en matière de lignes de charge qui s'appliquent aux navires construits avant l'entrée en vigueur du nouveau Règlement sur les lignes de charge. Les conséquences du nouveau Règlement sur les navires existants seront donc minimales. Le protocole de 1988 et les modifications de 2005 auront certaines conséquences sur les navires construits après l'entrée en vigueur du Règlement.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

RÈGLEMENT SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION CAUSÉE PAR LES BÂTIMENTS

Les consultations sur le Règlement sur la prévention de la pollution causée par les bâtiments ont pris fin en mai dernier. Les consultations à cet égard ont été menées afin de permettre au Canada de ratifier la Convention MARPOL et d'appuyer la réforme de la réglementation en vertu de la LMMC 2001. On s'attend à ce que l'élaboration des règlements en vertu de la LMMC en vigueur soit terminée plus tard cette année. À ce moment, les règlements seront modifiés conformément aux exigences de la LMMC 2001.

RÈGLEMENT SUR LA GESTION POUR LA SÉCURITÉ

Le Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires a été promulgué en 1998 pour permettre au Canada de respecter ses engagements internationaux en matière de certification des navires canadiens en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). Le chapitre 9 de la Convention SOLAS impose le Code international de gestion pour la sécurité, appelé le Code ISM, qui définit des normes en matière de prévention de la pollution et de gestion et d'exploitation sécuritaires du transport maritime international. Le Code ISM impose à tous les paliers de gestion d'une entreprise (administrateurs, capitaines et membres d'équipage) une culture axée sur la sécurité et fondée sur un système écrit de gestion de la sécurité faisant l'objet de vérifications et de certification par des organismes externes.

Le Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires a été modifié en 2002 pour l'uniformiser à l'extension du Code ISM et il couvre dorénavant presque tous les navires à passagers ou navires commerciaux de plus de 500 tonneaux de jauge brute effectuant des voyages internationaux assujettis à la Convention SOLAS. Actuellement, environ 20 entreprises canadiennes et 60 navires battant pavillon canadien sont certifiés conformes au Code ISM de par la loi.

Le Règlement fera l'objet de modifications mineures d'ordre administratif au cours de la Phase I de la réforme de la réglementation. La principale modification portera sur l'article 3 et visera à préciser que c'est le ministre des Transports qui détient le pouvoir de délivrer les documents mentionnés dans l'article et non les inspecteurs de navires à vapeur.

La rédaction du projet se déroule bien, et le projet de Règlement devrait être prépublié dans la partie I de la *Gazette du Canada* au cours de cet automne.

RÈGLEMENT SUR LES ENQUÊTES ET INVESTIGATIONS MARITIMES

Les règles actuelles sur les enquêtes et investigations maritimes définissent les règles applicables aux enquêtes préliminaires et aux investigations officielles relatives aux sinistres maritimes et à des questions connexes. Ces règles sont abrogées parce qu'elles ne sont plus conformes aux procédures actuelles depuis la création du Bureau de la sécurité des transports (BST) en 1990. Depuis la création du BST, certaines enquêtes sur les incidents maritimes relèvent de cet organisme. Le Règlement sur le BST définit les incidents et les accidents à déclaration



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

obligatoires pour tous les modes de transport et fournit des précisions sur les investigations.

Le rôle de TC dans les enquêtes varie sensiblement de celui du BST. En outre, ses pouvoirs d'inspections en vertu des articles 211 et 212 de la LMMC 2001 sont beaucoup plus vastes. Les investigations menées en vertu de la LMMC 2001 seront largement modifiées et ne cadreront plus avec les Règles sur les enquêtes et investigations maritimes, notamment en matière de pouvoir de nomination des enquêteurs, de désignation de la portée et des limites des investigations.

Pour ces motifs, les Règles sur les enquêtes et investigations maritimes sont abrogées.

RÈGLEMENT SUR LES CONGÉS DES NAVIRES

Les consultations relatives au projet de Règlement sur les congés des navires ont pris fin en novembre 2003, et les instructions de rédaction ont été présentées. La rédaction juridique du nouveau Règlement sur les congés des navires est en cours, et l'on prévoit que le Règlement découlant du projet de réforme sera publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* au début de 2006.

RÈGLEMENT SUR L'IMMATRICULATION ET LE JAUGEAGE DES NAVIRES

Le Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires vise les exigences au chapitre de la propriété, de l'immatriculation et du jaugeage des navires. Le Règlement précise les exigences en matière d'immatriculation des navires et de calcul de la jauge des navires et est conforme aux modalités de la Convention internationale sur le jaugeage des navires (1969). Des précisions techniques figurent dans les Normes de jaugeage des navires (publication TP 13430). Les consultations et la rédaction juridique sont terminées.

RÈGLEMENT SUR LES RESTRICTIONS À LA CONDUITE DES BATEAUX

Les intervenants appuient les modifications proposées, qui sont toutes, à une exception près, de nature administrative. La seule modification qui n'est pas de nature administrative porte sur la décision d'appliquer les restrictions à tous les navires, qu'ils soient de plaisance ou non et peu importe leur taille (c.-à-d. les restrictions actuelles ne s'appliquent pas aux navires de plus de 15 tonneaux de jauge brute). À la suite de cette décision, le nouveau règlement portera le nom de Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux.

On a rédigé une note d'information qui définit les modifications administratives.



Aperçu des consultations sur la réforme de la réglementation
LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations
Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005

MISE EN ŒUVRE

Comme la rédaction juridique de la plupart des projets de règlement est bien entamée, l'orientation générale de notre initiative a maintenant trait à la mise en œuvre de la nouvelle Loi et des règlements à l'appui. À cet égard, nous mettons au point une stratégie de mise en œuvre; en outre, nous avons mis sur pied un certain nombre de sous-comités, afin de coordonner l'entrée en vigueur du nouveau régime de la LMMC 2001, qui devrait coïncider avec la réunion nationale du CCMC de novembre 2006.

Deux sous-comités très importants traiteront de la formation, de la sensibilisation, de l'exécution et de l'observation. Le sous-comité de la formation et de l'éducation sera chargé de répondre aux besoins internes de formation du personnel de la Sécurité maritime, y compris les inspecteurs maritimes de TC.

Le sous-comité de l'exécution et de l'observation sera responsable de la mise en œuvre de tous les aspects liés à l'exécution et à l'observation de la nouvelle Loi et de ses règlements. Le sous-comité élaborera une politique globale en matière d'observation qui sera déposée dans le cadre des réunions du CCMC du printemps 2006. Voici quelques-unes des principales activités prévues du sous-comité :

- Surveiller la mise en œuvre du processus relatif aux sanctions administratives pécuniaires, y compris la mise en place du processus d'appel auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada, l'établissement d'un système de surveillance des sanctions administratives pécuniaires et l'élaboration de lignes directrices et de manuels de procédures.
- Veiller à ce que l'on apporte des modifications à la *Loi sur les contraventions* et au Règlement sur les contraventions de manière à permettre la délivrance de « billets » en ce qui concerne les questions touchant les embarcations de plaisance et certains bâtiments commerciaux.
- Familiariser les organismes de police et d'exécution de la loi au nouveau régime de la LMMC 2001.

Au cours des dernières années, une tâche colossale d'élaboration de la réforme de la réglementation a été effectuée, mais nous savons tous que le succès du projet de réforme de la réglementation de la LMMC 2001 dépend entièrement de la mise en œuvre du nouveau régime. Pour que tout se passe bien, nous continuerons à travailler avec nos intervenants et à compter sur votre soutien et vos conseils.