



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

PROJET DE RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

CONSULTATION PUBLIQUE

***RÈGLEMENT SUR LE PERSONNEL
MARITIME***

CONSEIL CONSULTATIF MARITIME CANADIEN
(CCMC)

DOCUMENT DE TRAVAIL

Printemps 2005

Veillez envoyer vos commentaires à :
M^{me} Patricia Sommerville
Transports Canada, Sécurité maritime
Services de réglementation et assurance de la qualité
Tour C, Place de Ville
11^e étage, 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Téléphone : (613) 991-2277
Télécopieur : (613) 991-5670
Courriel : <mailto:sommerp@tc.gc.ca>
Site Web : <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>

SGDDI 1085484

Le présent document de travail a été établi à des fins de commentaires et de discussion.





Règlement sur le personnel maritime

Autorité responsable

Le directeur, M. Donald Roussel, assume la responsabilité du présent document.

Approbation

Donald Roussel

Directeur, Normes du personnel maritime et pilotage

Date de signature : 24/février/2005



Règlement sur le personnel maritime

INTRODUCTION	3
INTERPRÉTATION DU PROJET DE RÈGLEMENT SUR LE PERSONNEL MARITIME	3
DÉFINITIONS	3
Bâtiment de commerce normal	3
Unité mobile en mer (UMM)	3
Remorqueur portuaire	4
Équipage maritime	5
Bâtiment autopropulsé	5
Remorqueur	5
Personne qualifiée	5
Personnel spécialisé	6
SECTION 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES	6
Titres de brevets et certificats et visas	6
Visas, article 2	6
Capitaine, eaux secondaires	6
Demande d’admission et éligibilité	6
Examens	7
Calcul du service réglementaire	7
Revalidation des brevets et visas Paragraphes 18 (2), 18 (3), 18 (4), 18 (5) et 18 (6)	7
Sous-alinéa 19 (2)c) (x)	8
Paragraphe 20 (3)	8
Droits d’examen, article 26	8
SECTION 2 – NAVIRES AUTOPROPULSÉS	9
Structure modifiée des brevets et certificats	9
CAPITAINES ET OFFICIERS DE PONT	9
Capitaine au long cours, alinéa 27b)	9
Fonctions d’urgence en mer	10
Capitaine 500 tonnes, à proximité du littoral, paragraphe 30 (1)	10
Premier officier de pont, art. 31	11
Capitaine 3000 tonnes, au Canada, art. 34	12
Capitaine 500 tonnes, au Canada, art. 35	12
Premier officier de pont 500 tonnes, au Canada, art. 36	12
Capitaine 150 tonnes, art. 37	13
Premier officier de pont 150 tonnes, art. 38	13
Capitaine, avec restrictions, art. 39	14
Structure modifiée des brevets et certificats des bateaux de pêche	14
Brevet de service de capitaine de bateau de pêche de moins de 60 tonnes	15
Tableau des capitaines et officiers de pont, bateaux de pêche	15
Mécanicien avec restrictions, art. 54	15
Cuisinier de navire, art. 58	16
<i>Officier mécanicien d’aéroglesseur, classes 1 et 2, art. 74 et 75</i>	16
Navires à voile, art. 78	16
SECTION 3 – UNITÉS MOBILES EN MER (UMM)	16



Règlement sur le personnel maritime

PARTIE DEUX – ARMEMENT EN ÉQUIPAGE	16
SECTION 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES	16
Application	16
SECTION 2 – BÂTIMENTS CANADIENS	17
FORMATION ET FAMILIARISATION	17
Paragraphe 6 (6)	17
Paragraphe 7 (2)	18
EFFECTIF MINIMAL	18
Paragraphe 14 (1)	18
Alinéa 14 (2) e)	18
Alinéa 14 (3) b)	19
Alinéa 14 (3) d)	19
Traversier parcourant de courtes distances et petits navires à passagers	20
Paragraphe 14 (7)	20
Capitaines et officiers de pont, article 19	20
Alinéa 19 (3) b)	20
Tableau 1, Brevets de capitaines et d’officiers de pont	21
Quarts à la passerelle	23
Quarts dans la machine, article 24	24
Paragraphe 26 (4) et paragraphe 27 (4)	24
Paragraphe 28 (4)	25
Paragraphe 28 (5)	26
Article 30	26
Article 70	26
SECTION 3 – UNITÉS MOBILE EN MER (UMM)	27
Effectif minimal	27
SECTION 4 – BÂTIMENTS ÉTRANGERS	27
Quarts à la passerelle, 56 (1)	27
SECTION 5 – NAVIRES ET UMM SOLIDEMENT ANCRÉS AU PORT OU SOLIDEMENT AMARRÉS À LA RIVE	27
SECTION 6 – EMBARCATIONS DE CONCEPTION SPÉCIALE	27
SECTION 7 – EMBARCATIONS DE PLAISANCE	27
SECTION 8 – HEURES DE REPOS	28
SECTION 9 – VEILLE RADIOÉLECTRIQUE	28
SECTION 10 – EXAMEN MÉDICAL DES GENS DE MER	28
PARTIE TROIS – MAIN-D’OEUVRE	28
CONTEXTE	28



INTRODUCTION

Le nouveau *Règlement sur le personnel maritime* s'appliquera aux armateurs, aux exploitants, aux pêcheurs et aux gens de mer qui sont propriétaires de bâtiments canadiens exploités en eaux internationales, qui les exploitent ou qui travaillent à leur bord.

Le présent document illustre les commentaires et les présentations des intervenants issus des consultations tenues à l'automne 2004. Il fournit un résumé des modifications apportées au libellé et au but du projet de règlement. Pour obtenir le texte intégral du projet de règlement, veuillez consulter l'*annexe A* modifiée. Tous les numéros d'articles contenus dans le présent document renvoient à l'*annexe A*.

Le libellé et la numérotation des dispositions pourraient être modifiés lorsque le personnel des services juridiques rédigera le règlement. L'objectif stratégique communiqué dans le projet de règlement sera préservé.

INTERPRÉTATION DU PROJET DE RÈGLEMENT SUR LE PERSONNEL MARITIME

DÉFINITIONS

Bâtiment de commerce normal

Au cours des consultations, les intervenants ont demandé des précisions relativement aux navires qui effectuent des activités commerciales normales.

Nouveau texte proposé :

« **Bâtiment de commerce normal** » s'entend d'un navire qui n'est pas en rade ni en radoub, mais qui est fonctionnel et qui effectue des opérations de transport de passagers ou de marchandises. Il s'agit également d'un navire qui passe un minimum de deux jours sur trois en mer.

Unité mobile en mer (UMM)

Les définitions d'unités mobiles en mer (UMM), 2.1.5 : Autres unités mobiles en mer, 2.1.12 : personnel spécial et 2.1.13 : équipage maritime seront intégrées et harmonisées avec la résolution A.891 de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le groupe de travail sur la formation et la certification relatives aux unités mobiles de forage en mer (UMM) a demandé que ces définitions soient intégrées au règlement.

Prenez note que l'expression *unité mobile en mer (UMM)* remplace l'expression *unité mobile de forage en mer (UMM)* dans l'ensemble du projet de règlement, suivant le besoin.



Règlement sur le personnel maritime

Nouveau texte proposé :

« **Unités mobiles en mer (UMM)** » s'entend des bâtiments qui peuvent être facilement déplacés et qui peuvent remplir une fonction industrielle supposant des opérations en mer autres que celles traditionnellement effectuées par des bâtiments visés au chapitre I de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974. Ces bâtiments incluent au moins ce qui suit :

- .1 « **unité stabilisée par colonnes** » s'entend d'une unité dont le pont principal est relié à la partie immergée de la coque ou à des piles par des colonnes ou des caissons;
- .2 « **unité non autopropulsée** » s'entend d'une unité non autorisée à naviguer de façon indépendante;
- .3 « **unité auto-élevatrice** » s'entend d'une unité comportant des jambes mobiles capables de soulever la coque au-dessus du niveau de la mer;
- .4 « **unité autopropulsée** » s'entend d'une unité autorisée à naviguer de façon indépendante;
- .5 « **unité submersible** » s'entend d'une unité ayant la forme d'un navire de type chaland et une coque de conception novatrice (autre qu'une unité autoélevatrice), et qui effectue des opérations tout en assurant un appui au fond; et
- .6 « **unité de surface** » s'entend d'une unité à coque à déplacement du type navire ou chaland (unique ou multiple destinée aux opérations en mode de flottaison.

« **Autre unité mobile en mer** » s'entend d'une unité pouvant être utilisée dans le cadre d'une activité ou d'une combinaison d'activités, notamment :

- Construction;
- Entretien (y compris l'entretien de puits);
- Opérations de levage;
- Pose de canalisations et opérations connexes;
- Préparatifs et planification de mesures d'urgence, y compris la lutte contre les incendies;
- Systèmes de production en mer; et
- Plongée.

Remorqueur portuaire

Le groupe de travail sur l'effectif minimal à bord des bâtiments canadiens a présenté la définition suivante, afin de prendre en compte l'ensemble des décisions du Bureau d'inspection des navires à vapeur qui sont en vigueur et en vertu desquelles les remorqueurs sont exemptés de l'obligation d'avoir à bord des mécaniciens.

Nouveau texte proposé :

« **Remorqueur portuaire** » s'entend d'un remorqueur de moins de 500 tonneaux de jauge brute qui n'effectue pas d'opérations de remorquage autres que des manoeuvres d'accostage et d'appareillage de bâtiments, qui ne transporte pas de passagers et qui en aucun temps ne se trouve à plus de cinq (5) milles marins d'un quai sûr.



Règlement sur le personnel maritime

Équipage maritime

Le groupe de travail sur la formation et la certification relatives aux UMM a demandé que cette définition soit intégrée au règlement.

Nouveau texte proposé :

« **Équipage maritime** » s'entend du directeur d'installation extracôtière (DIE), du surveillant de chaland, de l'opérateur des commandes des ballasts et du surveillant de la maintenance, ainsi que d'autres officiers de quart et officiers mécaniciens, opérateurs radio et matelots, tels que définis au règlement I/1 de la Convention STCW, dans sa version modifiée.

Bâtiment autopropulsé

Lors des consultations de l'automne 2004, les intervenants ont demandé que soit défini l'expression bâtiment autopropulsé. Après discussion, les participants ont convenu que les termes utilisés dans le présent règlement sont des termes courants et qu'ils ne doivent pas être définis dans le règlement, conformément aux pratiques de rédaction de l'unité de réglementation.

Remorqueur

Au cours des consultations de l'automne 2004, les intervenants ont demandé que le texte suivant soit ajouté à la définition : «... utilisé exclusivement dans le cadre d'opérations de remorquage d'un autre navire... ».

Nouveau texte proposé :

« **Remorqueur** » s'entend d'un navire utilisé exclusivement pour remorquer un autre navire ou un objet flottant à l'arrière ou le long de son bord, ou pour pousser un autre navire ou un objet flottant à l'avant.

Personne qualifiée

L'équipe de projet a dû harmoniser cette définition avec la Convention SOLAS qui, à la règle 10 du Chapitre III, ne reconnaît pas les officiers autres que les officiers de quart.

Nouveau texte proposé :

« **Personne qualifiée** » signifie :

- a) *relativement aux bateaux de sauvetage, le titulaire :*
 - (i) *d'un brevet d'officier de pont;*
 - (ii) *d'un brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage qui :*
 - A) *soit ne comporte aucune restriction de validité; ou*
 - B) *soit est valable pour le ou les navires à bord duquel ou desquels le titulaire est employé et pour l'équipement de sauvetage dont sont dotés ces navires; ou*



Règlement sur le personnel maritime

- (iii) *d'un certificat d'aptitude de canotier ou d'un certificat de canotier spécialisé dans les fonctions d'urgence en mer.*
- b) *relativement à toute autre tâche spécifique, une personne capable de remplir cette tâche de façon sécuritaire et efficace, en vertu de ses connaissances, de sa formation et de son expérience.*

Personnel spécialisé

Le groupe de travail sur la formation et la certification relatives aux UMM a demandé que la définition suivante soit intégrée au règlement.

« **Personnel spécialisé** » s'entend des personnes transportées à bord d'une unité mobile en mer en relation avec la vocation particulière de l'unité ou des opérations spéciales effectuées à bord de celle-ci, et qui ne sont pas des gens de mer, ni directement ou indirectement des passagers payants.

PARTIE UN – CERTIFICATION

SECTION 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Titres de brevets et certificats et visas

Les titres de certains brevets et certificats ont été modifiés, particulièrement en ce qui concerne les bateaux de pêche.

Visas, article 2

Le paragraphe 2 (c) a été supprimé. Les brevets de surveillant de la maintenance, UMM/surface et de surveillant de la maintenance, UMM/autoélévatrice ne sont plus compatibles, car ils renvoient à deux types distincts d'unités mobiles en mer (UMM).

Texte supprimé :

2 (c) *Le brevet visé à l'alinéa 1(1)(pp) donne au titulaire les droits et privilèges des titulaires du brevet visé à l'alinéa 1(1)(qq).*

Capitaine, eaux secondaires

Ce brevet peut maintenant être échangé contre celui de capitaine, bâtiments de 3 000 tonnes avec restrictions. Consultez le *Tableau d'échange des brevets et certificats* modifié, à l'*annexe A*.

Demande d'admission et admissibilité

Registre de formation, paragraphe 6 (3)

Dans notre document de travail initial (automne 2003, point 8), nous nous sommes engagés à élaborer un registre de formation à bord, qui pourrait servir de modèle de registre relatif aux programmes de formation d'entreprises ou à l'usage des particuliers. L'équipe de projet a examiné plusieurs exemples et a commencé à élaborer ce modèle. Si vous avez des suggestions ou des préoccupations, veuillez les communiquer à l'équipe de projet avant le 31 mai 2005.

Prenez note que le libellé de l'article 6.3 a été modifié, à des fins de précision.



Règlement sur le personnel maritime

Nouveau texte proposé :

6 (3) *Tout candidat qui, dans le cadre d'un cours approuvé, est tenu de tenir et remplir un registre de formation à bord du navire doit présenter à l'examineur ce registre, évalué par l'établissement reconnu où il a suivi le cours, pour examen et évaluation.*

Examens

Le paragraphe 7(6) a été supprimé, car il entre en contradiction avec d'autres articles traitant des examens.

Texte supprimé :

7 (6) *Le candidat doit se présenter à l'examen oral dans les 12 mois suivant la date de réussite à l'examen écrit correspondant; le candidat est réputé avoir échoué à l'examen écrit s'il ne satisfait pas à cette exigence.*

Calcul du service réglementaire

L'article 17 a été supprimé.

Texte supprimé :

17 *Les journées d'engagement et de congédiement du candidat ne peuvent représenter plus d'une journée de service au total.*

Revalidation des brevets et visas

Paragraphes 18 (2), 18 (3), 18 (4), 18 (5) et 18 (6)

Après examen de la question, les responsables de SMTC ont constaté qu'afin de respecter la Convention STCW ils devaient délivrer de nouveaux documents tous les cinq ans. Lorsqu'un brevet ou un certificat expire, on doit en délivrer un nouveau. Les brevets et les certificats ne comporteront donc plus de visas de maintien des compétences. Les paragraphes 18(2), 18(3) et 18(6) ont été modifiés. Les paragraphes 18(4) et 18(5) ont été supprimés.

Nouveau texte proposé :

18 (1) *Tous les brevets et visas, excepté ceux visés aux alinéas 1(1)(ff) à (kk), (yy), (zz), (eee) à (ggg) et 1(2)(i) et (j) sont valides pour une période de cinq ans.*

18 (2) *Les certificats visés aux alinéas 1(1)(yy) et (zz) sont valides pour une période de deux ans.*

18 (3) *Les certificats visés aux alinéas 1(1)(ff) à (kk), et (eee) à (ggg) ne comportent pas de date d'expiration prescrite.*

18 (4) *Tout brevet ou certificat délivré avant l'entrée en vigueur de ce règlement ne sera plus valable pour usage en mer après cinq ans de sa date de délivrance ou de la date d'expiration du certificat de maintien des compétences qui l'accompagne.*



Règlement sur le personnel maritime

Sous-alinéa 19 (2)c) (x)

Au cours des consultations de l'automne de 2004, les intervenants ont soulevé des préoccupations touchant la revalidation des brevets et certificats et des visas, ainsi que les postes syndiqués à terre. L'équipe de projet a examiné la question, tout comme le groupe de travail sur l'effectif minimal à bord des bâtiments canadiens. Compte tenu de la diversité des postes syndiqués à terre, on a déterminé qu'ils ne seraient pas tous admissibles. Afin de tenir compte des postes syndiqués à terre qui seraient admissibles, nous proposons que l'alinéa 19(2)c)x) soit modifié. Afin de préciser notre position, nous proposons que «...planification et opérations» soit remplacé par «...planification d'urgences maritimes ou opérations de navire».

Nouveau texte proposé :

19 (2)

- c) 24 mois de service chargé de fonctions de l'un des postes suivants du secteur maritime au cours des cinq années précédant la revalidation : (les alinéas (i) à (ix) sont omis)
- (x) *Personne chargée de la planification des urgences maritimes et des opérations d'e navire; ou*
- d) *Une combinaison équivalente, calculée au prorata, des alinéas 2 (a) à (c).*

Paragraphe 20 (3)

Nous avons modifié le paragraphe 20(3) afin d'y intégrer les personnes qui participent à la planification d'urgences maritimes ou aux opérations de navire.

Nouveau texte proposé :

20 (3) (ii) *expert maritime, chargé de tâches liées à l'examen ou à l'inspection de navires, de machines ou de matériel de navires ou de cargaison;*

20 (3) (vi) *personne qui participe à la planification d'urgences maritimes ou aux opérations de navire.*

Droits d'examen, article 26

Afin de prendre en compte les préoccupations soulevées par les intervenants, nous avons apporté la précision suivante à cette disposition.

Nouveau texte proposé :

26 *Le candidat aux documents suivants doit payer à l'examineur les droits établis dans la TP-2293. Un candidat qui demande un certificat de remplacement ou une page couverture de certificat, pour des motifs autres que la perte en raison d'un naufrage, doit payer les droits établis dans la publication TP-2293.*



SECTION 2 - NAVIRES AUTOPROPULSÉS

Structure modifiée des brevets et certificats

L'équipe de projet a examiné et révisé la structure des brevets et certificats proposée, afin de prendre en compte les commentaires exprimés lors des consultations.

Les intervenants ont soulevé des préoccupations touchant les points suivants :

- hausser les limites relatives aux voyages en eaux intérieures en fonction des limites des voyages de cabotage, classe 1;
- hausser la jauge maximale pour les voyages de cabotage, classe 2;
- établir des exigences relatives au service en mer, particulièrement en ce qui concerne les travailleurs saisonniers;
- réduire les exigences relatives au service en mer lorsque les candidats suivent avec succès un programme de formation reconnu;
- établir des exigences touchant les navires de la Garde côtière, les navires des services d'incendie et de police;
- calculer le service en mer des marins saisonniers en nombre de saisons, plutôt qu'en nombre de mois; et
- brevets de navigation à voiles.

Tous les brevets et certificats de capitaine et d'officier de pont, jusqu'à un seuil de 500 tonneaux de jauge brute

La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) approuve les limites des voyages de cabotage, classe 1 selon des exigences réduites en ce qui concerne les brevets visant les bâtiments à concurrence de 500 tonneaux. L'équipe du projet de réforme de la réglementation éprouvait certaines préoccupations relativement à la sécurité des voyages visés par ces limites, particulièrement compte tenu du fait que des personnes possédant uniquement de l'expérience en eaux abritées demanderaient que l'on étende la validité de leur brevet aux voyages de cabotage, classe 1. Par conséquent, la structure exige maintenant que la moitié du service soit effectuée dans des eaux au-delà des eaux abritées. La validité du brevet est limitée aux voyages de cabotage, classe 2; lorsque la moitié du service a été effectuée hors des eaux abritées, les gens de mer sont admissibles à un visa qui les autorise à effectuer des voyages de cabotage, classe 1.

CAPITAINES ET OFFICIERS DE PONT

Capitaine au long cours, alinéa 27b)

Pour ce brevet, l'exigence relative au service en mer est passée de 500 milles marins entre les ports extrêmes à des voyages au-delà des eaux à proximité du littoral, classe 2, à l'extérieur des Grands Lacs ou l'équivalent à l'extérieur du Canada. L'équipe du projet sollicite des observations afin de déterminer si le brevet proposé répond aux besoins de la communauté maritime canadienne.



Règlement sur le personnel maritime

Nouveau texte proposé :

- 27** *Le candidat au brevet de capitaine au long cours doit :*
- a) *être titulaire d'un brevet de premier officier de pont, ou de capitaine, à proximité du littoral ou y être admissible;*
 - b) *avoir accumulé le service réglementaire à titre d'officier de pont chargé du quart après avoir obtenu le brevet d'officier de pont de quart ou d'officier de pont de quart à proximité du littoral à bord d'un navire d'au moins 500 tonnes effectuant des voyages au-delà des eaux à proximité du littoral, classe 2 ailleurs que dans les eaux des Grands Lacs ou à 25 NM au large s'il se trouve en dehors des eaux canadiennes, à savoir :*
 - (i) *un minimum de 36 mois, ou*
 - (ii) *un minimum de 24 mois s'il a effectué au moins 12 mois de service en tant que premier officier de pont ou capitaine (ou une combinaison proportionnelle de i et de ii)*

Fonctions d'urgence en mer

Sur tous les brevets, sauf ceux de capitaine et d'opérateur de machines à bord de petits bâtiments et avec restrictions, tous les cours sur les fonctions d'urgence en mer correspondent maintenant aux nouvelles exigences de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille (STCW). Tous les brevets de formation sur les fonctions d'urgence en mer délivrés précédemment seront reconnus. Des précisions figureront dans la publication TP 2293.

Capitaine 500 tonnes, à proximité du littoral, paragraphe 30 (1)

Pour établir une correspondance entre les brevets, les titulaires d'un brevet d'officier de pont de quart ou d'officier de pont de quart à proximité du littoral ou de capitaine 500 tonnes, au Canada, ou de capitaine 3000 tonnes, au Canada, peuvent se qualifier en vue d'un brevet de capitaine 500 tonnes, à proximité du littoral, quand toutes les exigences énoncées sont respectées.

Nouveau texte proposé :

- 30 (1)** *Sous réserve du paragraphe (2), le candidat au brevet de capitaine 500 tonnes, à proximité du littoral doit :*
- a) *être titulaire d'un brevet d'officier de pont de quart, d'officier de pont de quart à proximité du littoral, de capitaine 500 tonnes, au Canada ou de capitaine 3000 tonnes, au Canada;*
 - b) *avoir accumulé au moins 12 mois de service à titre d'officier de pont chargé du quart alors qu'il était titulaire de l'un des brevets mentionnés à l'alinéa a), à bord d'un bâtiment d'au moins 25 tonnes effectuant des voyages au-delà des eaux abritées;*
 - c) *fournir à l'examineur :*
 - (i) *une attestation établissant qu'il a terminé avec succès, dans un établissement reconnu, les cours :*



Règlement sur le personnel maritime

- (A) *sur les fonctions d'urgence en mer (STCW) en ce qui concerne :*
1. *la sécurité de base (règ. VI/1 de la STCW),*
 2. *les radeaux de sauvetage et les bateaux de sauvetage autres que les embarcations rapides de sauvetage (règ., VI/2-1 de la STCW),*
 3. *la lutte contre l'incendie, niveau avancé, et le cours d'officier VI/3,*
 4. *les officiers supérieurs (CD).*
- (B) *sur la navigation électronique simulée, niveau II.*
- (ii) *un certificat de secourisme avancé.*
- d) *réussir un examen écrit sur chacune des matières suivantes :*
- (i) *la météorologie,*
 - (ii) *la gestion des navires, et*
 - (iii) *la stabilité;*
- e) *après avoir satisfait à l'exigence de la division (c)(i)(B), réussir l'examen pratique de navigation électronique simulée, niveau II;*
- f) *fournir à l'examineur le certificat d'opérateur radio - commercial maritime, avec restrictions qui lui a été délivré en vertu de la Loi sur la radiocommunication; et*
- g) *après avoir satisfait aux exigences des alinéas a) à f), réussir l'examen oral sur les notions générales de matelotage.*

Premier officier de pont, art. 31

Pour ce brevet, l'exigence relative au service est passée de 500 milles marins entre les ports extrêmes à des voyages au-delà des eaux à proximité du littoral, classe 2, ailleurs que dans les Grands Lacs ou l'équivalent à l'extérieur du Canada.

Nouveau texte proposé :

À bord d'un bâtiment de plus de 500 tonneaux de jauge brute, 12 mois de service au-delà des eaux à proximité du littoral, classe 2 ailleurs que dans le bassin des Grands Lacs et, à l'extérieur du Canada, lors d'un voyage de plus de 25 milles au large.

Sous-alinéa 31 e)(i)

Le texte diffusé à l'automne 2004 comportait une erreur. La navigation astronomique et la navigation électronique font l'objet d'examens distincts. Le texte devrait se lire comme suit :

- La navigation électronique
- La navigation astronomique



Règlement sur le personnel maritime

Capitaine 3000 tonneaux, au Canada, art. 34

L'exigence relative au service en mer est passée de 150 à 100 tonneaux.

Nouveau texte proposé :

- 34** *Le candidat au brevet de capitaine 3000 tonneaux, au Canada doit :*
- a) *être titulaire d'un brevet de premier officier de pont 500 tonneaux, au Canada, d'officier de pont de quart, à proximité du littoral ou d'officier de pont de quart;*
 - b) *avoir accumulé au moins 12 mois de service réglementaire à titre d'officier de quart alors qu'il était titulaire du brevet approprié, à bord de bâtiments d'au moins 100 tonneaux effectuant des voyages au-delà des eaux abritées;*

Capitaine 500 tonneaux, au Canada, art. 35

L'exigence relative à la jauge est passée de 5 à 25 tonneaux. En outre, la validité de ce brevet a été modifiée. Le brevet sera dorénavant libellé au titre de capitaine 500 t à proximité du littoral, classe 1 et de premier officier de pont 3000 t à proximité du littoral, classe 1, lorsque les exigences sont respectées.

Nouveau texte proposé :

- 35** *Le candidat au brevet de capitaine 500 tonneaux, au Canada doit :*
- a) *être titulaire d'un brevet de premier officier de pont 500 tonneaux, au Canada, d'officier de pont de quart à proximité du littoral ou d'officier de pont de quart;*
 - b) *avoir accumulé au moins 12 mois de service à titre d'officier de quart alors qu'il était titulaire du brevet requis, à bord de bâtiments d'au moins 25 tonneaux effectuant des voyages de n'importe quelle classe;*
 - c) *en outre, pour que le brevet soit validé au titre de capitaine 500 t à proximité du littoral, classe 1 et de premier officier de pont 3000 t à proximité du littoral, classe 1, avoir accumulé 6 mois à bord de bâtiments d'une jauge égale ou supérieure à 25 tonneaux au-delà des eaux abritées, lesquels peuvent s'intégrer à l'exigence de service prévue à l'alinéa b);...*

Premier officier de pont 500 tonneaux, au Canada, art. 36

Il est maintenant possible d'être exempté du service en mer réglementaire au terme d'un cours de formation reconnu.

En outre, pour que le brevet soit validé au titre de premier officier de pont 500 tonneaux à proximité du littoral, classe 1, les candidats doivent avoir accumulé 12 mois de service ou 6 mois de service en plus d'un cours de formation reconnu portant sur les voyages au-delà des eaux abritées, lesquels peuvent s'intégrer à l'exigence susmentionnée relative au service.

Cette exigence vaut pour tous les brevets canadiens.



Règlement sur le personnel maritime

Nouveau texte proposé :

- 36** *Le candidat au brevet de premier officier de pont 500 tonneaux, au Canada doit :*
- a) *avoir accumulé au moins 24 mois de service ou 12 mois de service plus un cours de formation reconnu portant sur le service du pont à bord de bâtiments jaugeant au moins 5 tonneaux et effectuant des voyages de n'importe quelle classe;*
 - b) *pour que le brevet soit validé au titre de premier officier de pont 500 tonneaux à proximité du littoral, classe 1, avoir accumulé 12 mois de service ou 6 mois plus un cours de formation reconnu lors de voyages au-delà des eaux abritées, lesquels peuvent s'intégrer à l'exigence relative au service prévue à l'alinéa a);*

Capitaine 150 tonneaux, art. 37

Il est maintenant possible d'être exempté du service en mer réglementaire au terme d'un cours de formation reconnu.

En outre, pour que le brevet soit validé au titre de premier officier de pont 500 tonneaux à proximité du littoral, classe 1, les candidats doivent avoir accumulé 12 mois de service ou 6 mois plus un cours de formation reconnu lors de voyages au-delà des eaux abritées, lesquels peuvent s'intégrer à l'exigence susmentionnée relative au service.

Nouveau texte proposé :

- 37** *Le candidat au brevet de capitaine 150 tonneaux doit :*
- a) *avoir accumulé 24 mois de service ou 12 mois plus un cours de formation reconnu au service du pont à bord de bâtiments d'au moins 5 tonneaux effectuant des voyages de n'importe quelle classe;*
 - b) *pour que le brevet soit validé au titre de capitaine 150 tonneaux à proximité du littoral, classe 1, avoir accumulé 12 mois de service ou 6 mois plus un cours de formation reconnu lors de voyages au-delà des eaux abritées, lesquels peuvent s'intégrer à l'exigence relative au service prévue à l'alinéa a).*

Premier officier de pont 150 tonneaux, art. 38

Il est maintenant possible d'être exempté du service en mer réglementaire au terme d'un cours de formation reconnu.

En outre, pour que le brevet soit validé au titre de premier officier de pont 500 tonneaux à proximité du littoral, classe 1, les candidats doivent avoir accumulé 12 mois de service ou 6 mois plus un cours de formation reconnu lors de voyages au-delà des eaux abritées, lesquels peuvent s'intégrer à l'exigence susmentionnée relative au service.



Règlement sur le personnel maritime

Nouveau texte proposé :

- 38** *Le candidat au brevet de premier officier de pont 150 tonneaux doit :*
- a) *avoir accumulé 12 mois de service ou 6 mois plus un cours de formation reconnu au service du pont à bord de bâtiments jaugeant au moins 5 tonneaux et effectuant des voyages de n'importe quelle classe;*
 - b) *pour que le brevet soit validé au titre de capitaine 150 tonneaux à proximité du littoral, classe 1, avoir accumulé 12 mois de service ou 6 mois plus un cours de formation reconnu lors de voyages au-delà des eaux abritées, lesquels peuvent s'intégrer à l'exigence relative au service prévue à l'alinéa a).*

Capitaine, avec restrictions, art. 39

En ce qui a trait aux bâtiments d'une jauge égale ou inférieure à 60 tonneaux, il est maintenant possible d'être exempté du service en mer réglementaire au terme d'un cours de formation reconnu.

Nouveau texte proposé :

- 39** (1) *Le candidat au brevet de capitaine, avec restrictions à l'égard d'un bâtiment de moins de 60 tonneaux effectuant des voyages en eaux abritées ou à proximité du littoral, classe 2 doit :*
- a) *avoir accumulé deux mois de service au service du pont ou un mois dans le cadre d'un cours de formation reconnu à bord de bâtiments ayant une jauge et effectuant des voyages semblables à ceux d'un bâtiment à l'égard duquel le brevet est demandé;*

Structure modifiée des brevets et certificats des bateaux de pêche

Après avoir consulté l'industrie de la pêche à l'automne 2005, la structure des brevets et certificats des bateaux de pêche a été modifiée pour tenir compte des préoccupations des groupes concernés en ce qui a trait à ce qui suit :

- les titres utilisés dans la convention STCW-F;
- les limites visant les mètres et la jauge; et
- les exigences relatives aux examens.

Les titres redeviennent ceux de capitaine de pêche, comme dans l'actuel *Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine)*. Pour les bateaux plus petits, les limites s'établiront à 12 m afin de concorder avec celles de la proposition de règlement sur les bateaux de pêche. Les exigences et les compétences sont les mêmes que celles présentées dans le document de travail de l'automne 2004 et dans l'annexe A, sauf pour l'officier de pont de quart, bateau de pêche, sans restrictions. Ce brevet, qui provenait de la STCW- F, est supprimé.



Règlement sur le personnel maritime

Brevet de service de capitaine de bateau de pêche de moins de 60 tonnes

L'exigence relative au certificat de premiers soins a été ramenée d'avancé à de base. En outre, il faut un certificat médical valide.

Tableau des capitaines et officiers de pont, bateaux de pêche

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article		Voyage illimité	Voyage à proximité du littoral, classe 1	Voyage à proximité du littoral, classe 2	Voyage en eaux abritées
1	Capitaine de bateau de pêche, première classe	Capitaine	Capitaine	Capitaine	Capitaine
2	Capitaine de bateau de pêche, deuxième classe	Premier officier de pont	Capitaine	Capitaine	Capitaine
3	Capitaine de bateau de pêche, troisième classe	O QUART	Capitaine	Capitaine	Capitaine
4	Capitaine de bateau de pêche, quatrième classe	S.O.	Capitaine d'un bateau de pêche d'au plus 100 tonnes et O QUART > 100 tonnes	Capitaine d'un bateau de pêche d'au plus 100 tonnes et O QUART > 100 tonnes	Capitaine de bateau de pêche d'au plus 100 tonnes et O QUART > 100 tonnes
5	Brevet de service de capitaine de bateau de pêche	La validité est inscrite sur le brevet			
6	Compétence des conducteurs de petits bateaux	S.O.	Voir la note 1	Capitaine d'un bateau de pêche d'au plus 12 m; les limites étant inscrites sur le certificat de formation	Capitaine d'un bateau de pêche d'au plus 12 m; les limites étant inscrites sur le certificat de formation

Note 1 : Si la compétence des conducteurs de petits bateaux est libellé comme étant valide à proximité du littoral, classe 1

Mécanicien avec restrictions, art. 54

Ce brevet est renommé *Conducteur de machines, bateau de pêche*.



Règlement sur le personnel maritime

Cuisinier de navire, art. 58

Cet article présente la possibilité d'accepter l'accréditation reconnue par une province au lieu de l'obligation de suivre un cours en art culinaire.

Nouveau texte proposé :

58 (2) *Le candidat qui fournit à l'examineur une attestation de son accréditation reconnue par une province ou établissant qu'il a terminé avec succès, dans un établissement reconnu, un cours en art culinaire est exempté de l'examen pratique visé à l'alinéa (1)c).*

Officier mécanicien d'aéroglesseur, classes 1 et 2, art. 74 et 75

Ces brevets ont été harmonisés avec la version révisée de la politique de Transports Canada relative aux officiers mécaniciens d'aéroglesseur, laquelle est entrée en vigueur le 7 janvier 2005.

Cette politique oblige les officiers mécaniciens chargés de l'exploitation, de l'inspection et de l'entretien à être titulaires du brevet approprié et elle prévoit la tenue de quarts dans la machine à bord des aéroglesseurs, s'il y a lieu.

Navires à voile, art. 78

Les intéressés ont demandé des éclaircissements concernant l'agrément relatif à un navire à voile.

Les capitaines et les officiers de pont à bord d'un navire à voile de formation doivent être titulaires des brevets appropriés à leur classe, après quoi ils peuvent recevoir l'agrément pour les navires à voile.

SECTION 3 – UNITÉS MOBILES EN MER (UMM)

En ce qui a trait aux UMM, la structure des brevets n'a pas été modifiée depuis le document de travail de l'automne 2004.

PARTIE DEUX – ARMEMENT EN ÉQUIPAGE

SECTION 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Application

Compte tenu des observations transmises par le groupe de travail sur la formation et la certification relatives aux UMM, la formulation des articles concernant les UMM a été clarifiée. La politique n'a pas été modifiée.

Le paragraphe 2(7) concernant les embarcations de plaisance fait maintenant partie du *Règlement sur la compétence des conducteurs des embarcations de plaisance*.



Règlement sur le personnel maritime

Les modifications apportées aux alinéas 2 (10)*b*) et 2 (10)*c*) signifient que la *Section 10 – Examen médical des gens de mer* ne s'applique pas aux bateaux de pêche.

Nouveau texte proposé :

2 (10) *La section 10 vise le marin qui :*

- a) est tenu, en application de la présente partie, d'être titulaire d'un brevet délivré en vertu de la partie 1 du présent règlement ou avant son entrée en vigueur, en vertu du Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine), du Règlement sur le certificat de capacité de matelot qualifié, C.R.C., ch. 1411, du Règlement sur le certificat de canotier, C.R.C., ch. 1412, du Règlement sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire, Partie I, C.R.C., ch. 1413, du Règlement sur les examens de mécanicien de marine, C.R.C., ch. 1443, ou du Règlement sur les examens de capitaine et de lieutenant, C.R.C., ch. 1446;*
- b) n'est pas tenu d'être titulaire d'un brevet et est employé à bord d'un bâtiment d'au moins 200 tonnes qui est : un bâtiment autre qu'un bateau de pêche qui transporte une cargaison ou des passagers dans un but commercial et qui effectue un voyage illimité ou un voyage à proximité du littoral, classe 1;*
- c) n'est pas tenu d'être titulaire d'un brevet et qui est employé à bord d'un bâtiment autre qu'un bateau de pêche effectuant des voyages internationaux.*

SECTION 2 - BÂTIMENTS CANADIENS

FORMATION ET FAMILIARISATION

Paragraphe 6 (6)

Pour donner suite aux observations des intéressés sur les exigences de formation en matière de dispositifs d'évacuation par glissière, un nouvel alinéa s'ajoutera au règlement conformément au principe selon lequel les fabricants des dispositifs d'évacuation par glissière doivent offrir une formation pratique.

La formulation s'inspirera de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), chapitre 3, règle 19, 3.3.8 portant que si un employeur choisit d'installer un dispositif d'évacuation par glissière, il doit donner à l'équipage des instructions concernant le déploiement d'un tel dispositif, utiliser le matériel didactique à bord et participer au déploiement complet du dispositif conformément au certificat d'agrément. La personne qui est affectée au dispositif d'évaluation par glissière au rôle d'appel doit obtenir une attestation signifiant qu'elle a terminé avec succès la formation offerte par le fabricant.

Nouveau texte proposé :

6 (6) *Une personne affectée au dispositif d'évacuation par glissière selon le rôle d'appel doit obtenir un certificat attestant qu'elle a suivi avec succès la formation offerte par le fabricant.*



Règlement sur le personnel maritime

Paragraphe 7 (2)

À la suite de demandes des intéressés visant à préciser l'obligation de conserver à bord les registres de formation, le projet de règlement sera modifié afin d'ajouter que les registres de formation feront état de l'objet de la formation, des personnes formées et de la date à laquelle la formation a été suivie, et que les registres seront conservés à bord pour qu'un inspecteur de la Sécurité maritime puisse les examiner.

Nota : Dans notre premier document de travail, l'équipe du projet était à la recherche d'un format convenable que pourrait utiliser l'industrie; un modèle est en voie d'élaboration. Prière de consulter

Nouveau texte proposé :

7 (2) Le capitaine doit veiller à ce que l'effectif reçoive une formation concernant les règles et la marche à suivre et les applique, et que les registres de cette formation fassent état de l'objet de la formation, des personnes formées et de la date à laquelle la formation a eu lieu et qu'ils demeurent disponibles à bord du bâtiment pour qu'un inspecteur de la Sécurité maritime puisse les examiner.

EFFECTIF MINIMAL

Paragraphe 14 (1)

On a demandé au groupe de travail de préciser les niveaux minimaux d'effectif pour assurer la sécurité à bord de bâtiments canadiens: Pour intégrer les petits bâtiments, on publiera des documents qui pourraient différer du document concernant l'effectif minimal pour assurer la sécurité, c'est-à-dire qu'il est possible d'inscrire l'effectif minimal sur le certificat du navire.

Nouveau texte proposé :

14 (1) *Sous réserve du paragraphe (6), l'effectif minimal d'un navire inscrit sur le document concernant l'effectif minimal pour assurer la sécurité ou l'équivalent doit satisfaire aux exigences des paragraphes (2), (3), (4) et (5).*

Alinéa 14 (2) e)

On a signalé que la délivrance du brevet à l'agent de sûreté du navire se fait en vertu de SOLAS et non pas de la STCW. En outre, la Direction de la sûreté de TC délivre le certificat, et le cours est reconnu par la Sécurité maritime – Transports Canada. De plus, conformément aux plus récentes exigences des États-Unis, la jauge est passée de 500 à 200 tonnes.

Nouveau texte proposé :

14 (2)

- e) *L'agent de sûreté de navire désigné, titulaire d'un brevet d'agent de sûreté de navire, lorsque le bâtiment effectue des voyages internationaux et est :*
 - (i) *un navire à passagers*
 - (ii) *un navire de charge de 200 tonnes ou plus.*



Règlement sur le personnel maritime

Alinéa 14 (3) b)

La Commission d'étude sur les niveaux minimums sécuritaires d'armement en équipage des bâtiments canadiens a modifié le sous-alinéa 14 (3) b) ii) afin de le rendre plus souple et de faire en sorte qu'il permette que la personne supplémentaire et la seconde personne supplémentaire soient affectées à d'autres fonctions durant les urgences lorsque cela est possible. Cette modification a un impact sur l'armement et explique le retrait du paragraphe 14 (7).

Nouveau texte proposé :

14 (3) *L'effectif minimal (en cas d'urgence) d'un navire à passagers, d'un navire de charge, d'un remorqueur ou d'un bâtiment de pêche comprendra au moins les personnes suivantes :*

- a) *le capitaine;*
- b) *les personnes qui doivent :*
 - i) *faire partie de la veille radioélectrique en vertu des articles 79 à 81,*
 - ii) *sous réserve de l'alinéa e), faire partie du quart à la passerelle en vertu des articles 21 à 23, et*
 - iii) *être responsables du quart dans la machine en vertu des articles 31 à 33;*
- c) *le préposé principal aux transmissions en vertu de l'article 82;*
- d) *les personnes nécessaires pour effectuer simultanément les tâches suivantes :*
 - i) *faire fonctionner le matériel d'extinction exigé par le Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie afin de lutter contre un incendie survenant à tout endroit à bord du navire;*
 - ii) *parer pour la mise à l'eau les bateaux de sauvetage qui sont à bord conformément au Règlement sur l'équipement de sauvetage;*
 - iii) *faire fonctionner le système de pompage et d'alimentation en électricité de secours;*
 - iv) *à bord d'un navire à passagers autorisé à transporter plus de 12 passagers :*
 - A) *diriger et contrôler les passagers qui sont à bord pendant une situation d'urgence;*
 - B) *assurer la communication entre la personne directement responsable du navire et les personnes chargées de diriger et de contrôler les passagers qui sont à bord.*
- e) *La personne supplémentaire sur les navires de moins de 300 tonneaux et la seconde personne supplémentaire sur les navires de moins de 3 000 tonneaux peuvent être affectées à d'autres tâches en cas d'urgence.*

Alinéa 14 (3) d)

Il a été nécessaire de préciser le libellé de l'alinéa 14 (3) d) puisque le mot *simultanément* était source de confusion et considéré comme voulant dire qu'un équipage permanent serait ajouté pour intervenir dans certaines circonstances.

Cette disposition a pour but d'exiger d'un membre de l'équipage qu'il effectue plusieurs tâches simultanément lorsque cela est logique et possible. Elle n'a pas pour but d'exiger que soient ajoutés des membres d'équipage supplémentaires pour effectuer ces tâches.



Règlement sur le personnel maritime

Traversier parcourant de courtes distances et petits navires à passagers

Selon le paragraphe 14 (4) de l'annexe A distribué à l'automne 2004, seuls les navires à passagers étaient tenus d'avoir en place un plan d'évacuation. Cette disposition a été modifiée.

Nouveau texte proposé :

14 (4) *L'effectif minimal prévu pour l'abandon du bâtiment comprendra au moins le nombre de personnes requises pour exécuter l'évacuation et, dans le cas d'un navire à passagers, exécuter le plan d'évacuation requis par le Règlement sur l'équipement de sauvetage.*

Paragraphe 14 (7)

Les commentaires recueillis lors de consultations sur les traversiers parcourant de courtes distances ont amené la Commission d'étude sur les niveaux minimums sécuritaires d'armement en équipage des bâtiments canadiens à réexaminer la disposition 14(7). La Commission d'étude a réévalué cette disposition à la lumière des nombreuses modifications apportées à d'autres parties du règlement telles que le sous-alinéa 14(3)b(ii), et a conclu qu'il n'est plus nécessaire d'y mentionner spécifiquement les traversiers parcourant de courtes distances et les petits navires à passagers. La politique actuelle en matière d'armement en équipage minimum sera donc modifiée en conséquence.

Capitaines et officiers de pont, article 19

L'équipe du projet a présenté une structure d'entrée progressive pour les bâtiments de pêche.

Nouveau texte proposé :

- a) *un bateau de pêche ou un navire qui transborde à terre la prise non transformée si le bateau de pêche ou le navire est :*
 - i) *jusqu'au 7 novembre 2008, de 60 tonnes ou moins;*
 - ii) *jusqu'au 7 novembre 2009, de 15 m de longueur ou moins;*
 - iii) *jusqu'au 7 novembre 2010, de 14 m de longueur ou moins;*
 - iv) *jusqu'au 7 novembre 2012, de 13 m de longueur ou moins;*
 - v) *jusqu'au 7 novembre 2015, de 12 m de longueur ou moins;*
 - vi) *jusqu'au 7 novembre 2016, de 6 m de longueur ou moins.*

Alinéa 19 (3) b)

Des questions ont été soulevées quant à la nature de la prise mentionnée dans cet alinéa, plus particulièrement à savoir si les navires d'aquaculture sont inclus dans le cas d'une prise de palourdes ou de homards. L'équipe du projet modifiera cette disposition pour qu'y soient inclus les navires d'aquaculture.



Règlement sur le personnel maritime

Tableau 1, Brevets de capitaines et d'officiers de pont

Des changements seront apportés à la validité des brevets suivants :

- officier de pont de quart, à proximité du littoral, capitaine, 3 000 tonnes, canadien
- capitaine, 500 tonnes, canadien
- premier officier de pont, 500 tonnes, canadien
- capitaine, 150 tonnes
- premier officier de pont, 150 tonnes

Ce tableau est joint ci-dessous à titre indicatif.

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Point		Voyage illimité	Voyage à proximité du littoral, classe 1	Voyage à proximité du littoral, classe 2	Voyage en eaux abritées
1	Capitaine au long cours	Capitaine	Capitaine	Capitaine	Capitaine
2	Capitaine, à proximité du littoral	Voir notes 1 et 2	Capitaine	Capitaine	Capitaine
3	Capitaine, 3 000 t, à proximité du littoral	Voir notes 1 et 3	Capitaine de navire jusqu'à 3 000 t	Capitaine de navire jusqu'à 3 000 t	Capitaine
4	Capitaine, 500 t, à proximité du littoral	Voir note 1	Capitaine de navire jusqu'à 500 t, premier officier de navire jusqu'à 3 000 t	Capitaine de navire jusqu'à 500 t, premier officier de navire jusqu'à 3 000 t	Capitaine
5	Premier officier de pont	Premier officier de pont	Premier officier de pont	Premier officier de pont	Capitaine
6	Premier officier de pont, à proximité du littoral	Voir note 1	Premier officier	Premier officier	Capitaine
7	Officier de pont de quart	Officier de pont en charge du quart	Officier de pont en charge du quart, premier officier de navire jusqu'à 500 t	Officier de pont en charge du quart, premier officier de navire jusqu'à 500 t	Premier officier
8	Officier de pont de quart, à proximité du littoral	s.o.	Officier de pont en charge du quart, premier officier de navire jusqu'à 500 t	Officier de pont en charge du quart, premier officier de navire jusqu'à 500 t	Premier officier
9	Capitaine, 3 000 t, eaux canadiennes	s.o.	Premier officier de navire jusqu'à 3 000 t	Capitaine de navire jusqu'à 3 000 t	Capitaine
10	Capitaine, 500 t, eaux canadiennes	s.o.	Voir note 4	Capitaine de navire jusqu'à 500 t premier officier de navire jusqu'à 3 000 t	Capitaine de navire jusqu'à 3 000 t



Règlement sur le personnel maritime

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Point		Voyage illimité	Voyage à proximité du littoral, classe 1	Voyage à proximité du littoral, classe 2	Voyage en eaux abritées
11	Premier officier de pont, 500 t, eaux canadiennes	s.o.	Voir note 5	Premier officier de navire jusqu'à 500 t officier de quart, 3 000 t	Premier officier de navire jusqu'à 3 000 t
12	Capitaine, 150 t	s.o.	Voir note 6	Capitaine de navire jusqu'à 150 t	Capitaine de navire jusqu'à 500 t
13	Premier officier de pont, 150 t	s.o.	Voir note 7	Premier officier de navire jusqu'à 150 t	Premier officier de navire jusqu'à 500 t
14	Capitaine avec restrictions, 60 t ou plus	s.o.	s.o.	s.o.	Capitaine, navire et région spécifiques
15	Premier officier de pont avec restrictions, 60 t ou plus	s.o.	s.o.	s.o.	Premier officier, navire et région spécifiques
16	Capitaine avec restrictions, moins de 60 t	s.o.	s.o.	Capitaine, navire de moins de 60 t, ou type / tonnage et région inscrits sur le brevet	Capitaine, navire de moins de 60 t, ou type / tonnage et région inscrits sur le brevet
17	Premier officier de pont avec restrictions, moins de 60 t	s.o.	s.o.	Premier officier de pont, navire de moins de 60 t, ou type / tonnage et région inscrits sur le brevet	Premier officier de pont, navire de moins de 60 t, ou type / tonnage et région inscrits sur le brevet
18	Compétence de conducteur de petit bâtiment	s.o.	s.o.	Conducteur de navires de 5 t et moins (sauf les remorqueurs)	Conducteur de navires de 5 t et moins (sauf les remorqueurs)

Note 1 : Le brevet sera validé au titre d'officier en charge du quart pour des voyages illimités lorsque le titulaire aura réussi les examens de navigation astronomique et au sextant au niveau d'officier en charge du quart.

Note 2 : Le brevet sera validé au titre de premier officier pour des voyages illimités lorsque le titulaire aura réussi les examens de navigation astronomique et de navigation électronique au niveau de premier officier.

Note 3 : Le brevet sera validé au titre de premier officier pour des voyages illimités sur un navire de 3 000 t ou moins lorsque le titulaire aura réussi les examens de navigation astronomique et de navigation électronique au niveau de premier officier.

Note 4 : Le brevet de capitaine, 500 t, canadien, sera validé comme capitaine, 500 t (canadien)/premier officier de pont 3 000 t (canadien) à proximité du littoral, (classe I) si le titulaire a accumulé pas moins de six mois de service en mer en eaux non abritées.

Note 5 : Le brevet de premier officier de pont, 500 t, canadien, sera validé au titre de premier officier de pont 500 t (canadien) à proximité du littoral (classe I) si le titulaire a accumulé pas moins de douze mois de service en mer en eaux non abritées.

Note 6 : Le brevet de capitaine, 150 t, canadien, sera validé au titre de capitaine 150 t (canadien) à proximité du littoral (classe I) si le titulaire a accumulé pas moins de douze mois de service en mer en eaux non abritées.



Règlement sur le personnel maritime

Note 7: Le brevet de premier officier de pont, 150 t, canadien, sera validé au titre de premier officier de pont 150 t (canadien) à proximité du littoral (classe I) si le titulaire a accumulé pas moins de six mois de service en mer en eaux non abritées.

Quarts à la passerelle

Des changements ont été apportés au paragraphe 23(2) visant à refléter les modifications récentes au *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques* et au *Règlement sur l'armement en équipage des navires*.

Nouveau texte proposé :

23 (2) *Le quart à la passerelle comprend au moins les personnes suivantes :*

- a) *une personne responsable du quart à la passerelle qui :*
 - (i) *est capable d'utiliser adéquatement l'équipement de navigation et l'équipement radioélectrique dont le navire est doté,*
 - (ii) *dans le cas d'un navire de plus de 100 tonneaux, est titulaire du certificat d'opérateur radio correspondant à la classe du navire et à la région d'exploitation, conformément à l'article 81, et*
 - (iii) *dans le cas d'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI) accompagné de dispositifs de secours lorsqu'il est utilisé pour satisfaire aux exigences relatives aux cartes qui figurent à l'article 5 du Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995) :*
 - i. *est titulaire d'un certificat délivré par un établissement reconnu attestant qu'elle a terminé avec succès la formation relative au fonctionnement du SVCEI, et*
 - ii. *s'est vu remettre par le capitaine des instructions écrites sur le fonctionnement du SVCEI et des dispositifs de secours que transporte à bord le navire et a été familiarisée avec ceux-ci;*
- b) *sous réserve des paragraphes (3) et (4), une personne supplémentaire qui, dans le cas d'un navire d'au moins 500 tonneaux, est titulaire du certificat de matelot qualifié ou du certificat de personnel de quart à la passerelle;*
- c) *sous réserve des paragraphes (4) et (5), dans le cas d'un navire de plus de 1 000 tonneaux qui n'est pas solidement ancré ou solidement amarré, une seconde personne supplémentaire qui est titulaire du certificat de matelot qualifié ou du certificat de personnel de quart à la passerelle;*
- d) *dans le cas d'un navire d'au plus 100 tonneaux, la personne responsable de la veille radioélectrique qui est qualifiée conformément à l'article 81, à moins que la personne responsable du quart à la passerelle ne soit qualifiée pour le faire.*

Le paragraphe 23 (3) a été modifié afin d'éliminer la mention de passagers dans cette exigence, en réponse à la recommandation de la Commission d'étude sur les niveaux minimums sécuritaires d'armement en équipage des bâtiments canadiens.



Règlement sur le personnel maritime

Nouveau texte proposé :

- 23 (3)** *Aucune personne supplémentaire n'est requise si, selon le cas :*
- a) *le navire se livre au triage ou au remisage des billes dans une aire de stockage sans utiliser de lignes ni de chaînes;*
 - b) *le navire :*
 - (i) *est d'au plus 100 tonneaux,*
 - (ii) *offre une vue panoramique dégagée depuis le poste de gouverne,*
 - (iii) *effectue un voyage d'au plus cinq milles marins, dans des conditions de bonne visibilité, entre le lever et le coucher du soleil;*
 - (iv) *est d'au plus 1 000 tonneaux et est solidement ancré ou solidement amarré.*

Quarts dans la salle des machines, article 24

À la requête de la haute direction, les véhicules amphibies sont maintenant inclus dans les dispositions sur les quarts dans la salle des machines.

Paragraphe 26 (4) et paragraphe 27 (4)

Des dispositions ont été incluses qui tiennent compte des bâtiments qui n'ont pas de mécanicien à terre. De plus, des changements ont été apportés au libellé de ces dispositions afin d'apporter des précisions en réponse aux commentaires d'intervenants.

Nouveau texte proposé :

- 26 (4)** *Le navire à passagers d'une puissance de propulsion de plus de 750 kW, mais d'au plus 1 500 kW, qui entreprend un voyage d'une durée de moins de 6 heures en eaux abritées ou à proximité du littoral, classe 2, limité selon le certificat d'inspection, peut avoir à bord et employer un mécanicien titulaire, à tout le moins, d'un brevet d'opérateur de machine de petits navires, lorsque :*
- a) *le navire est doté d'au moins deux systèmes de propulsion indépendants en ce qui concerne les contrôles et les circuits de combustible, et cet arrangement permet la continuité de la propulsion et de la gouverne en cas de défaillance d'un des moteurs;*
 - b) *la propulsion est contrôlée de la timonerie et comprend les contrôles des moteurs, les contrôles d'urgence, ainsi que tous les indicateurs et alarmes nécessaires;*
 - c) *le contact radio est maintenu avec la base d'opération;*
 - d) *sous réserve de l'alinéa e), le propriétaire fournit une liste des vérifications et de l'entretien pré-départ conformes aux recommandations du fabricant et que ces procédures sont effectuées par un mécanicien à terre, autre qu'un opérateur de machine de petits navires, dûment breveté pour être employé à titre de chef mécanicien sur le navire;*
 - e) *si aucun mécanicien breveté mentionné à l'alinéa d) n'est employé, le propriétaire devrait conclure un contrat d'entretien avec une entreprise d'entretien accréditée par le fabricant de la machine principale; et*
 - f) *le registre des procédures pré-départ est gardé à bord de sorte qu'il soit facilement accessible, pour examen, à un inspecteur de la Sécurité Maritime.*



Règlement sur le personnel maritime

27 (4) *Le navire de charge d'une puissance de propulsion de plus de 750 kW, mais d'au plus 2 000 kW, qui entreprend un voyage d'une durée de moins de 6 heures en eaux abritées ou à proximité du littoral, classe 2, limité selon le certificat d'inspection, peut avoir à bord et employer un mécanicien titulaire, à tout le moins, d'un brevet d'opérateur de machine de petits navires, lorsque :*

- a) *le navire est doté d'au moins deux systèmes de propulsion indépendants en ce qui concerne les contrôles et les circuits de combustible, et cet arrangement permet la continuité de la propulsion et de la gouverne en cas de défaillance d'un des moteurs;*
- b) *la propulsion est contrôlée de la timonerie et comprend les contrôles des moteurs, les contrôles d'urgence, ainsi que tous les indicateurs et alarmes nécessaires;*
- c) *le contact radio est maintenu avec la base d'opération;*
- d) *sous réserve de l'alinéa e), le propriétaire fournit une liste des vérifications et de l'entretien pré-départ conformes aux recommandations du fabricant et que ces procédures sont effectuées par un mécanicien à terre, autre qu'un opérateur de machine de petits navires, dûment breveté pour être employé à titre de chef mécanicien sur le navire;*
- e) *si aucun mécanicien breveté mentionné à l'alinéa d) n'est employé, le propriétaire devrait conclure un contrat d'entretien avec une entreprise d'entretien accréditée par le fabricant de la machine principale; et*
- f) *le registre des procédures pré-départ est gardé à bord de sorte qu'il soit facilement accessible, pour examen, à un inspecteur de la Sécurité Maritime.*

Paragraphe 28 (4)

Le libellé de ce paragraphe a été modifié afin d'apporter des précisions.

Nouveau texte proposé :

28 (4) *Un bâtiment remorqueur d'une puissance de propulsion de plus de 750 kW, mais d'au plus 2 000 kW, qui entreprend un voyage de moins de six heures dans des eaux à proximité du littoral de classe 2 ou un bâtiment remorqueur d'une puissance de propulsion de plus de 1 500 kW, mais d'au plus 3 000 kW, qui entreprend un voyage de moins de six heures en eaux abritées peut avoir à bord et employer un mécanicien titulaire, à tout le moins, d'un brevet d'opérateur de machine de petits navires, lorsque :*

- a) *le navire est doté d'au moins deux systèmes de propulsion indépendants en ce qui concerne les contrôles et les circuits de combustible, et cet arrangement permet la continuité de la propulsion et de la gouverne en cas de défaillance d'un des moteurs;*
- b) *la propulsion est contrôlée de la timonerie et comprend les contrôles des moteurs, les contrôles d'urgence, ainsi que tous les indicateurs et alarmes nécessaires;*
- c) *le contact radio est maintenu avec la base d'opération;*
- d) *le propriétaire fournit une liste des vérifications et de l'entretien pré-départ et que ces procédures sont effectuées par un mécanicien à terre dûment breveté pour être employé à titre de chef mécanicien sur le navire;*
- e) *le mécanicien à terre est toujours prêt à intervenir rapidement si le navire requiert une attention immédiate; et*
- f) *le registre des procédures pré-départ est gardé à bord de sorte qu'il soit facilement accessible, pour examen, à un inspecteur de la Sécurité Maritime.*



Règlement sur le personnel maritime

Paragraphe 28 (5)

L'équipe du projet a ajouté une disposition visant à inclure les remorqueurs de port qui, dans certaines circonstances, peuvent avoir à bord un opérateur de machine de petits navires plutôt qu'un officier mécanicien.

Nouveau texte proposé :

28 (5) *Le remorqueur de port peut avoir à bord et employer un membre d'équipage, autre que le capitaine, titulaire à tout le moins d'un brevet d'opérateur de machine de navires à moteur, plutôt qu'un officier mécanicien comme l'exige le paragraphe 28 (1), lorsque :*

- a) *le navire est conforme aux exigences de l'annexe VIII du Règlement sur les machines de navires;*
- b) *le mécanicien à terre est toujours prêt à intervenir rapidement si le navire requiert une attention immédiate;*
- c) *le propriétaire fournit une liste des vérifications et de l'entretien pré-départ et que ces procédures sont effectuées par un mécanicien à terre dûment breveté pour être employé à titre de chef mécanicien sur le navire;*
- d) *le registre des procédures pré-départ est gardé à bord de sorte qu'il soit facilement accessible, pour examen, à un inspecteur de la Sécurité Maritime;*
- e) *le contact radio est maintenu avec la base d'opération.*

Article 30

Le libellé de l'article sur les quarts dans la machine a été modifié pour le rendre plus clair.

Nouveau texte proposé :

30 *Tout bâtiment doit veiller à ce que le voyage projeté ait été planifié et à ce que le quart dans la machine soit assuré conformément aux parties 2, 3, 3-2, 4, 4-2 et 4-41 de la section A-VIII/2 du Code STCW.*

Article 70

En vertu de la version révisée de la politique sur les officiers mécaniciens d'aéroglesseurs élaborée par Transports Canada et qui est entrée en vigueur le 7 janvier 2005, il existe maintenant des exigences relatives aux fonctions de vérification, d'inspection et d'entretien pré-départ et, si cela est nécessaire, des quarts dans la machine à bord d'aéroglesseurs.



SECTION 3 - UNITÉS MOBILE EN MER (UMM)

Effectif minimal

Des modifications ont été apportées par la Commission d'étude sur les niveaux minimums sécuritaires d'armement en équipage des bâtiments canadiens afin de préciser les exigences. Il n'y a eu aucun changement à la politique.

SECTION 4 - BÂTIMENTS ÉTRANGERS

Quarts à la passerelle, 56 (1)

En réponse aux recommandations de la Commission d'étude sur les niveaux minimums sécuritaires d'armement en équipage des bâtiments canadiens, les références au certificat d'homme de pont compétent ont été retirées afin de souligner l'engagement du Canada envers le code STCW.

Nouveau texte proposé :

56 (1) *Le quart à la passerelle comprend au moins les personnes suivantes :*

- a) *une personne responsable du quart qui :*
 - (i) *est capable d'utiliser adéquatement l'équipement de navigation et l'équipement radioélectrique dont le bâtiment est doté, et*
 - (ii) *dans le cas d'un bâtiment de plus de 100 tonnes, est titulaire du certificat d'opérateur radio correspondant à la classe du bâtiment et à la région d'exploitation; et*
- b) *dans le cas d'un bâtiment d'au plus 100 tonnes, la personne responsable de la veille radioélectrique qui est qualifiée conformément à l'article 81, à moins que la personne responsable du quart à la passerelle ne soit qualifiée pour le faire.*

SECTION 5 - NAVIRES ET UMM SOLIDEMENT ANCRÉS AU PORT OU SOLIDEMENT AMARRÉS À LA RIVE

Aucun changement.

SECTION 6 - EMBARCATIONS DE CONCEPTION SPÉCIALE

Aucun changement.

SECTION 7 - EMBARCATIONS DE PLAISANCE

La Sécurité maritime de Transports Canada a transféré la réglementation relative à toutes les embarcations de plaisance au *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*. Des consultations auront lieu au printemps 2005 relativement à ce projet.



Règlement sur le personnel maritime

SECTION 8 - HEURES DE REPOS

Pour faire en sorte que la réglementation canadienne s'aligne avec les normes de l'Organisation internationale du travail (OIT) et de la convention STCW, des modifications ont été apportées au paragraphe 76 (2).

Nouveau texte proposé :

76 (2) Le capitaine d'un navire ou, dans le cas d'une UMM visée à la section 3, le directeur d'installation extracôtière, doit veiller à ce que lui-même ainsi que chaque membre de l'effectif ait une période d'au moins dix heures de repos au cours de toute période de 24 heures, et de 77 heures de repos au cours de toute période de sept jours.

SECTION 9 - VEILLE RADIOÉLECTRIQUE

Aucun changement.

SECTION 10 - EXAMEN MÉDICAL DES GENS DE MER

Sécurité maritime a mené une évaluation des risques relatifs aux dispositions ayant trait à l'examen médical des gens de mer. À la lumière de cette évaluation, il n'a pas été jugé nécessaire de modifier ces dispositions, sauf pour ce qui est des changements proposés au paragraphe 2 (10) de la Partie 2.

PARTIE TROIS – MAIN-D'OEUVRE

CONTEXTE

Les consultations se sont poursuivies par l'entremise du Groupe de travail sur les normes consolidées de travail dans le cadre de réunions du Conseil consultatif maritime canadien, sous la direction du Comité permanent sur le personnel, en vue d'examiner la nouvelle convention de travail mise de l'avant par l'Organisation internationale du travail (OIT). Ce groupe a tenu compte de tous les commentaires et préoccupations soulevés, et le règlement proposé sera rédigé de façon à ce que le Canada se conforme aux nouvelles exigences, ce qui lui permettra de ratifier la convention de l'OIT.