



*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

**Automne 2004**

**Veillez envoyer vos commentaires à :**

*Patricia Sommerville, gestionnaire de programme*

Réglementation et Affaires internationales

Transports Canada, Sécurité maritime

Tour C, Place de Ville

11<sup>e</sup> 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 849828

*Ce document de travail a été préparé à des fins de discussion.*



Transports  
Canada

Transport  
Canada

Canada



*Règlement sur le personnel maritime*

**Autorité responsable**

Le directeur, Donald Roussell, est responsable de ce document.

**Approbation**

**Bal Gandhi (for)**

Directeur, Normes du personnel et pilotage

**Date de signature : 23/août/2004**



## INTRODUCTION

Le but du *Règlement sur le personnel maritime* est de s'assurer que les propriétaires de navires embauchent suffisamment de membres d'équipage pour exploiter les bâtiments en toute sécurité et aussi de s'assurer que les membres d'équipage sont formés pour exécuter les tâches importantes et sont capables de gérer et d'exploiter des bâtiments.

En examinant et en incorporant les politiques conçues dans les bureaux régionaux, ainsi que celles conçues grâce à certaines décisions du Bureau d'inspection des navires à vapeur, l'équipe de projet met à jour le règlement proposé et fait la promotion de l'application normalisée du règlement partout au Canada.

Des modifications doivent être apportées au *Règlement sur l'armement en équipage des navires* et au *Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine)* afin de s'assurer que le règlement reflète ce qui suit :

- les changements requis par la nouvelle loi, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*;
- les engagements du Canada envers les conventions internationales;
- les exigences modernes en matière de navigation et de main-d'œuvre; et
- une meilleure organisation avec un langage plus clair et moins rigide.

Le nouveau *Règlement sur le personnel maritime* s'applique aux armateurs, exploitants et gens de mer souhaitant être propriétaires de bâtiments canadiens exploités sur le plan international ou non, les exploiter ou travailler à leur bord.

Le présent document fournit un aperçu des dispositions nouvelles ou révisées proposées pour le *Règlement sur le personnel maritime*. La pièce jointe, l'annexe A, est un document sur la structure réglementaire proposée qui fournit des détails.

## PARTIE UN – CERTIFICATION

En général, des changements ont été apportés aux éléments suivants :

- la structure des brevets et certificats de bateaux de pêche est révisée afin de s'aligner avec la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille STCW-F;
- de nouveaux brevets et certificats canadiens sont proposés (Capitaine 150T, Premier Officier de pont 150T, Capitaine 500T domestique, Premier Officier de pont 500T domestique, Capitaine 3 000T domestique) et seront valides pour les voyages en eaux abritées et à proximité du littoral, classe 2;
- un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments sera introduit pour les bâtiments (autres que les remorqueurs) de moins de 5T et les bateaux de pêche de moins de 15T;
- pour les navires de plus de 25 tonnes, au moins un officier doit être titulaire d'un brevet valide de secourisme avancé en mer;
- les exigences pour les voiliers sont identifiées et une mention de voilier est créée; et

Les nouvelles exigences de la partie 1, certification, du *Règlement sur le personnel maritime* sont les suivantes:



## **DIVISION 1 – GÉNÉRAL**

### **CERTIFICATS ET BREVETS PROPOSÉS ET RÉVISÉS**

- Capitaine, à proximité du littoral
- Capitaine 3000T, à proximité du littoral
- Capitaine 500T, à proximité du littoral
- Premier officier de pont
- Premier officier de pont, à proximité du littoral
- Officier de pont de quart
- Officier de pont de quart, à proximité du littoral
- Capitaine 3000T, domestique
- Capitaine 500T, domestique
- Premier officier de pont 500T, domestique
- Capitaine 150T
- Premier officier de pont 150T
- Capitaine de navire de pêche, sans restrictions
- Capitaine de navire de pêche, à proximité du littoral
- Officier de pont de quart, navire de pêche sans restrictions
- Officier de pont de quart, navire de pêche à proximité du littoral
- Capitaine de navire de pêche 24m, domestique
- Brevet de service de capitaine de navire de pêche d'au plus 60T
- Opérateur des commandes des ballasts
- Familiarisation pour pétrolier et transporteur de produits chimiques
- Familiarisation pour transporteur de gaz liquéfié
- Mention de type d'engin à grande vitesse
- Mention de type d'aéroglesseur
- Officier mécanicien d'aéroglesseur, Classe I
- Officier mécanicien d'aéroglesseur, Classe II
- Formation en gestion de la sécurité des passagers
- Formation spécialisée en gestion de la sécurité des passagers, (navires rouliers)
- Officier de sûreté de navire

### **VISA PROPOSÉS ET RÉVISÉS :**

- Familiarisation pour pétrolier et transporteur de produits chimiques
- Familiarisation pour transporteur de gaz liquéfié
- Formation spécialisée pour pétrolier
- Formation spécialisée pour transporteur de produits chimiques
- Formation spécialisée pour transporteur de gaz liquéfié
- Formation en gestion de la sécurité des passagers
- Formation spécialisée en gestion de la sécurité des passagers (navires rouliers)
- Voilier
- Chef mécanicien
- Officier mécanicien en second



## **ÉCHANGE DES BREVETS ET CERTIFICATS**

Les titulaires de certains brevets et certificats doivent, à l'expiration, les échanger pour obtenir un brevet ou un certificat correspondant révisé. Vous trouverez une liste détaillée dans l'annexe 1, Échange des brevets et certificats, du document sur la structure réglementaire proposée.

## **DEMANDE D'ADMISSION ET ÉLIGIBILITÉ**

Le récipiendaire d'un brevet, certificat ou visa devra être âgé d'au moins 18 ans et avoir au moins 16 ans avant de commencer à acquérir les exigences de service applicables, ou 15 ans dans le cas d'une entreprise familiale.

Le candidat enrôlé dans un programme approuvé de formation de cadets n'est pas tenu de présenter la preuve qu'il est citoyen canadien ou résident permanent. Il est à noter que tout candidat doit être citoyen canadien ou résident permanent pour obtenir un certificat canadien.

Les candidats doivent payer les frais d'examen applicables et répondre aux prérequis établis dans le TP 2293, *Examens des gens de mer et délivrance des brevets et certificats*, avant d'être admissibles aux examens.

Les candidats doivent fournir à l'examineur un certificat médical valide, témoignant de leur condition physique, et tous les certificats d'achèvement de cours nécessaires pour l'obtention du brevet ou certificat voulu.

## **EXAMENS**

Les règles de conduite pour les examens seront normalisées et répertoriées dans le TP-2293, *Examens des gens de mer et délivrance des brevets et certificats*. Les centres d'examen locaux peuvent établir des règles de conduite supplémentaires pour servir leurs clients et s'assurer que les examens sont effectués convenablement, équitablement et objectivement.

Les notes de passage seront énoncées dans le TP-2293. Les notes de passage pour tous les examens nautiques, les examens d'officiers mécaniciens de connaissances mécaniques générales, de navires à moteur et de navires à vapeur seront valides pendant cinq ans, en autant que l'examen oral correspondant est effectué et réussi dans les 12 mois suivants. Les notes de passage dans tous les autres examens sont valides à vie, encore une fois en autant que l'examen oral correspondant est effectué et réussi dans les 12 mois suivants. Si l'examen oral correspondant n'est pas effectué dans ce délai, le candidat sera réputé comme ayant échoué l'examen écrit.

Une note de passage à un examen qui est nécessaire pour plus d'un brevet ou certificat reste valide à vie pour le brevet ou certificat supérieur si le brevet ou certificat inférieur a été obtenu.



## **COURS ET PROGRAMMES APPROUVÉS**

Le directeur, Normes du personnel maritime et pilotage de la Sécurité maritime peut approuver des programmes ou cours qui respectent les normes de Sécurité maritime de Transports Canada, offerts par des institutions reconnues et enseignés par des instructeurs qualifiés comme des substituts pour les examens requis pour obtenir un brevet ou certificat. Ces programmes et cours, et les instructeurs qualifiés, seront présentés dans le TP-10655, *Cours de formation approuvés de Transports Canada, Sécurité maritime*. Un examinateur de Transports Canada doit auditer tous ces programmes et cours avant qu'ils reçoivent l'approbation de Sécurité maritime. Afin de conserver l'approbation, le programme ou cours doit être audité en étant comparé à la norme de Sécurité maritime de façon régulière.

## **CALCUL DU SERVICE RÉGLEMENTAIRE**

Lorsque les horaires de travail ou de quart consistent en au moins 8 heures sur une période de 24 heures, la journée équivaut à une journée de service réglementaire. Lorsque les quarts sont d'une durée autre que 8 heures par jour, le service sera calculé au prorata jusqu'à concurrence de 12 heures par jour sur le fondement du principe qu'une journée de 8 heures équivaut à une journée de service réglementaire, sauf pour les demandeurs enrôlés dans un programme approuvé de formation de cadets. Le reste du service à bord des navires de commerce pertinent à la question d'un brevet ou certificat ou de toute autre qualification sera compté selon le taux applicable susmentionné.

Le service sur les navires qui ne sont pas considérés comme des navires de commerce normal sera crédité selon les taux publiés dans le TP-2293, *Examens des gens de mer et délivrance des brevets et certificats*.

En calculant le nombre de mois de service, le nombre total de jours de service calculé devra être divisé par 30.

## **REVALIDATION DES BREVETS, CERTIFICATS ET VISAS**

Tous les brevets, certificats et visas sont valides pendant 5 ans, après quoi ils doivent être endossés ou renouvelés pour rester valides, à l'exception de ceux qui suivent

Brevets et certificats :

- Matelot qualifié;
- Certificat de matelot de quart à la passerelle;
- Matelot de la salle des machines;
- Cuisinier de navire;
- Aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage;
- Aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage, avec restrictions;
- Mention de type pour engin à grande vitesse ;
- Mention de type pour aéroglisseur;
- Aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides;
- Officier de sûreté de navire;
- Ajusteur de compas; et

Visas :

- Aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides; et
- Voiliers.



### *Règlement sur le personnel maritime*

Le certificat de mention de type pour engin à grande vitesse et le certificat de mention de type pour aéroglisseur sont valides pendant deux ans, après quoi, afin de rester valides pour usage en mer, ils doivent obtenir un visa.

Les certificats de matelot qualifié, de matelot de quart à la passerelle, de matelot de la salle des machines, de cuisinier de navire, d'aptitude à l'exploitation des canots de secours rapides, d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage et d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage avec restrictions n'ont pas besoin d'être revalidés.

Les brevets de Capitaine, avec restrictions, Premier officier de pont, avec restrictions et Officier mécanicien avec restrictions, navire à moteur sont valides pendant cinq ans à partir de la date de délivrance. Ces brevets ne sont pas admissibles à la revalidation. Les candidats doivent faire une nouvelle demande pour ces brevets.

Afin de rester valides, tous les autres brevets et certificats doivent être accompagnés du visa de maintien des compétences correspondant :

#### **Revalidation Ou Échange D'un Brevet Ou Certificat Canadien Et Pour Le Renouvellement Ou L'échange D'un Brevet Ou Certificat De La STCW**

Le candidat doit fournir à l'examineur un certificat, délivré par un établissement reconnu, attestant qu'il a terminé avec succès les cours nécessaires sur les fonctions d'urgence en mer (FUM) et en navigation électronique simulée (NES).

Cela s'applique aux demandeurs qui sont titulaires de l'un ou plusieurs des brevets de Capitaine, Officier de pont, Capitaine de navire de pêche, Directeur d'installation extracôtière, Surveillant de chaland ou d'Opérateur des commandes des ballasts suivants :

Capitaine au long cours; Capitaine, proximité du littoral; Capitaine 3 000T, à proximité du littoral; Capitaine 500T, proximité du littoral; Premier officier de pont; Premier officier de pont, à proximité du littoral; Officier de pont de quart; Officier de pont de quart, à proximité du littoral; Capitaine 3 000T, domestique; Capitaine 500T, domestique; Premier officier de pont 500T, domestique ; Capitaine 150T; Premier officier de pont 150T; Capitaine de navire de pêche, illimité; Capitaine de navire de pêche, à proximité du littoral; Officier de pont de quart, navire de pêche sans restrictions; Officier de pont de quart, navire de pêche à proximité du littoral; Capitaine de navire de pêche 24 M, domestique ; Brevet de service de capitaine de navire de pêche d'au plus 60T; Directeur d'installation extracôtière, UMFM/surface; Directeur d'installation extracôtière UMFM/auto-élevatrice; Surveillant de chaland, UMFM/auto-élevatrice; Opérateur des commandes des ballasts;

ou les visas suivants :

Familiarisation pour pétrolier et transporteur de produits chimiques; Familiarisation pour transporteur de gaz liquéfié; Formation spécialisée pour pétrolier; Formation spécialisée pour transporteur de produits chimiques; Formation spécialisée pour transporteur de gaz liquéfié; Formation en gestion de la sécurité des passagers; Formation spécialisée en gestion de la sécurité des passagers (navires rouliers).



### ***Règlement sur le personnel maritime***

ou un brevet ou certificat équivalent délivré conformément au *Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine)*, le *Règlement sur les examens de capitaine et de lieutenant* ou d'autres règlements maritimes qui sont entrés en vigueur avant le 12 septembre 1967.

Afin de recevoir un brevet ou certificat portant un visa STCW, les demandeurs doivent avoir terminé un cours NES 1 ou NES 2 applicable donné après le 1er septembre 1989 ou avoir terminé un cours indépendant sur les aides au pointage radar automatique (APRA), lorsque le demandeur a terminé un cours d'observateur radar, de simulateur radar, NES 1 ou NES 2 avant le 1er septembre 1989.

Service nécessaire pour la revalidation : Le service à bord d'une unité mobile de forage en mer (UMFM) en tant que directeur d'installation, surveillant de chaland, opérateur des commandes des ballasts ou officier de pont chargé de quart acquis dans la période de cinq ans précédant immédiatement la revalidation compte maintenant dans le total des mois requis. Le service peut être combiné afin de combler les équivalences de mois requis au prorata. Veuillez consulter le document sur la structure réglementaire proposée pour obtenir des détails.

La revalidation d'un certificat de surveillant d'opérations de transbordement de pétrole, de surveillant d'opérations de transbordement de pétrole dans les eaux arctiques (au nord de 60°00'n.), de surveillant d'opérations de transbordement de produits chimiques ou de surveillant d'opérations de transbordement de gaz liquéfié exigera que les demandeurs aient terminé avec succès une formation en fonctions d'urgence en mer en ce qui a trait aux cours de base sur la sécurité et la surveillance des opérations de transbordement associées au certificat voulu et avoir un minimum de 3 mois de service qui comprennent ces opérations de transbordement. Pour les demandeurs souhaitant revalider le certificat de surveillant d'opérations de transbordement de pétrole dans les eaux arctiques (au nord de 60°00'n.), ils doivent fournir un témoignage détaillant au moins 6 transbordements dans les deux années précédant immédiatement la revalidation.

La revalidation d'un certificat ou d'un visa de Formation en gestion de la sécurité des passagers ou de Formation spécialisée en gestion de la sécurité des passagers (navires rouliers) obligera les demandeurs à présenter une preuve de leur participation compétente aux exercices d'urgence au cours des cinq années précédant la revalidation ou de l'achèvement réussi d'un stage de perfectionnement.

## ***EXAMEN DIRECT***

Les examens d'entrée directe sont proposés pour les immigrants reçus ou les résidents permanents titulaires de brevets ou certificats étrangers.

## ***FRAIS POUR LES EXAMENS ET LES DOCUMENTS***

En plus de la liste actuelle de frais, il y aura des frais pour l'évaluation des qualifications concernant l'entrée directe et pour l'évaluation du temps réglementaire.



## **DIVISION 2 - NAVIRES AUTOPROPULSÉS**

### **CAPITAINES ET OFFICIERS DE PONT**

Les exigences pour chaque brevet ou certificat sont établies dans les annexes. Comme il y a plusieurs nouveaux brevets et certificats et comme les exigences pour les brevets et certificats existants peuvent avoir changé, veuillez lire les dispositions soigneusement.

#### **Nouveaux brevets et certificats :**

- Capitaine 3 000T, à proximité du littoral
- Capitaine 500T, à proximité du littoral
- Capitaine 3 000T, domestique
- Capitaine 500T, domestique
- Capitaine 150T, domestique
- Premier officier de pont 150T
- Officier de pont de quart, pêche à proximité du littoral

### **OFFICIERS MÉCANICIENS**

#### **Nouveaux brevets et certificats :**

- Mécanicien d'aéroglesseur Classe I
- Mécanicien d'aéroglesseur Classe II

### **FORMATION SPÉCIALISÉE**

#### **Nouveaux brevets et certificats :**

- Certificat de mention de type pour engins à grande vitesse
- Certificat de mention de type pour aéroglesseur

## **CERTIFICATS ET VISAS POUR LE PERSONNEL DE CERTAINS TYPES DE NAVIRES**

#### **Nouveaux brevets et certificats :**

- Formation en gestion de la sécurité des passagers
- Formation spécialisée en gestion de la sécurité des passagers (navires rouliers)
- Visa de voilier

## **DIVISION 3 - UNITÉS MOBILES DE FORAGE EN MER (UMFM)**

Cette division a été reformulée et révisée pour refléter le travail constant effectué pour moderniser les exigences réglementaires dans ce domaine et harmoniser les exigences canadiennes avec celles de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Veuillez lire la partie 1, division 3 du document sur la structure réglementaire proposée au complet pour voir la réforme proposée.



## **PARTIE DEUX – ARMEMENT EN ÉQUIPAGE**

Les principales caractéristiques de la partie deux, Armement en équipage, du *Règlement sur le personnel maritime* sont les suivantes :

- des dispositions concernant la formation à bord sont mises en évidence pour respecter l'esprit des normes internationales et les demandes de l'industrie;
- des documents sur les effectifs de sécurité, détaillant le nombre de membres et les qualifications minimales de l'équipage, sont introduits pour tous les bâtiments;
- il existe un niveau de responsabilité plus élevé et un nouvel ensemble de tâches pour les officiers mécaniciens de quatrième catégorie et les officiers mécaniciens avec restrictions;
- de nouveaux visas et certificats pour des types spéciaux de navires sont introduits. Ils comprennent ce qui suit :
  - navires-citerne (pétroliers, transporteurs de produits chimiques et de gaz liquéfié);
  - navires à passagers;
  - engins à grande vitesse.
- un officier de sûreté certifié devra être à bord des navires ressortissants à la Convention de sécurité et des UMF, selon le Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) et la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), en conformité avec les modifications de 2002; et
- les examens médicaux des gens de mer restent inchangés, en attendant le résultat de l'étude sur l'évaluation des risques de Sécurité maritime.

Veillez noter qu'un groupe de travail a été mis sur pied pour examiner les politiques sur les effectifs minimaux de sécurité et il est prévu que leur travail se terminera le printemps prochain. Le rapport et les recommandations de ce groupe seront incorporés dans le nouveau *Règlement sur le personnel maritime* après que des consultations avec les intervenants aient eu lieu sur ce sujet.

### **DIVISION 1 – GÉNÉRAL**

#### **APPLICATION**

Les engins à grande vitesse, les aéroglisseurs, les navions et les voiliers sont maintenant couverts. Veuillez consulter la partie 2, division 6 du document sur la structure réglementaire proposée.

Les embarcations de plaisance sont maintenant comprises dans le *Règlement sur le personnel maritime*. Veuillez consulter la partie 2, division 7 du document sur la structure réglementaire proposée.

### **DIVISION 2 – NAVIRES CANADIENS**

#### **FORMATION ET FAMILIARISATION**

Toutes les personnes employées à quelque titre que ce soit à bord d'un navire doivent recevoir une formation de familiarisation à bord avant d'être assignées à des tâches à bord. Cette formation sera définie dans le TP-4957, *Programme de formation aux fonctions d'urgence en mer*.

Les personnes dans le rôle d'appel assignées à la préparation ou au lancement des embarcations de sauvetage, autres que les radeaux et les plate-forme gonflables lancés manuellement, doivent



### ***Règlement sur le personnel maritime***

maintenant être titulaires d'un certificat délivré par un établissement reconnu attestant qu'elles ont terminé avec succès la formation relative aux fonctions d'urgence en mer en ce qui a trait aux embarcations de sauvetage.

L'exigence de formation relative aux FUM en ce qui a trait à la lutte contre les incendies à bord des navires ne sera pas requise pour les navires non pontés ou ceux qui ne transportent pas d'équipement de pompier.

Tel que détaillé dans les documents de discussion sur la réforme réglementaire concernant les questions de personnel maritime, les registres de formation doivent être disponibles à bord des navires aux fins d'inspection par un inspecteur de la sécurité maritime.

### ***EFFECTIF MINIMAL***

Ces dispositions reflètent maintenant le concept et les opérations des bâtiments modernes et se sont alignées avec la SOLAS. Les nouvelles dispositions proposées sont les suivantes :

- sur les remorqueurs portuaires, l'effectif peut être réduit selon la durée du voyage, la distance du littoral et la charge de travail de l'équipage;
- l'effectif minimal d'un navire comprend un nombre suffisant de personnes pour exécuter le plan d'évacuation et pour respecter les exigences lors d'une situation d'abandon du navire;
- sur les navires à passagers exploités dans des eaux abritées, le nombre de personnes qualifiées par radeaux de sauvetage ou plate-forme gonflable sera réduit à 1 par deux radeaux de sauvetage/plate-forme lorsque la capacité de ces radeaux/plate-forme est de 25 personnes ou moins.

### ***EFFECTIFS DE SÉCURITÉ***

Tel que précisé dans les documents de discussion sur la réforme réglementaire, il est proposé que chaque navire non ressortissant à la Convention de sécurité devra transporter un document précisant le nombre minimum de membres de l'effectif, le niveau du brevet ou du certificat que les membres doivent avoir et toutes les conditions ou limites de ces brevets ou certificats.

Veillez noter que les bâtiments ressortissants à la Convention de sécurité ont déjà des documents semblables.

### ***CAPITAINES ET OFFICIER DE PONT***

Il est proposé que la formation de conducteur de petits bâtiments soit acceptée à la place de ce qui suit :

- a) un brevet de capitaine sur les navires de moins de 5 tonneaux (à l'exception des remorqueurs) effectuant un voyage en eaux abritées ou à proximité du littoral, classe II;
- b) un brevet de capitaine sur un bateau de pêche ou un navire qui transborde à terre la prise non transformée si le bateau de pêche ou le navire est d'une longueur de moins de 12 mètres et effectue un voyage en eaux abritées ou à proximité du littoral, class II.



## **OFFICIERS MÉCANICIENS**

À la suite de l'examen approfondi des décisions prises par le Bureau d'inspection des navires à vapeur, il est proposé que lorsque les bâtiments suivants :

- navire à passagers ayant une propulsion allant jusqu'à 1 500 kW;
- navire de charge ayant une propulsion allant jusqu'à 2 000 kW; et
- un remorqueur ayant une propulsion d'au plus 3 000 kW.

effectuent un voyage de moins de 6 heures dans des eaux abritées ou dans des eaux de catégorie 2 à proximité du littoral, ils peuvent avoir un officier mécanicien, ayant au minimum un brevet d'officier mécanicien avec restrictions, lorsque les conditions suivantes sont respectées :

- 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 requière une attention immédiate, et
- f) le registre des procédures pré-départ est gardé à bord de façon qu'il soit facilement accessible, pour examen, à un inspecteur de la Sécurité Maritime.

## **QUART DANS LA MACHINE**

Ces aspects du règlement traitant des exigences pour les quarts dans la machine ont été mis à jour afin de refléter les salles des machines et systèmes de contrôle modernes. Veuillez consulter la partie 2, division 2, article 31 du document sur la structure réglementaire proposée pour le texte de la proposition.

## **VISAS ET BREVETS OU CERTIFICATS - NAVIRES-CITERNES ET NAVIRES À PASSAGERS**

La structure des brevets et certificats a été modifiée afin de refléter les documents de discussion sur la réforme réglementaire. Veuillez consulter la partie 2, division 2, section article 36 du document sur la structure réglementaire proposée pour obtenir des détails.



### ***Règlement sur le personnel maritime***

Aussi, sur les navires à passagers de plus de 500 tonneaux, autre que les navires rouliers à passagers, effectuant des voyages au-delà des eaux abritées, un certificat ou visa de gestion de la sécurité des passagers est maintenant requis si les tâches assignées comprennent ce qui suit :

- a) aider les passagers dans les situations d'urgence;
- b) assurer directement un service aux passagers dans les locaux réservés aux passagers; ou
- c) embarquer ou débarquer des passagers.

## **DIVISION 3 - UNITÉS MOBILES DE FORAGE EN MER (UMFM)**

Cette division a été reformulée et révisée pour refléter le travail constant effectué pour moderniser les exigences réglementaires dans ce domaine et harmoniser les exigences canadiennes avec celles de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Veillez lire la partie 2, division 3 du document sur la structure réglementaire proposée au complet pour voir la réforme proposée.

## **DIVISION 4 - NAVIRES ÉTRANGERS**

Tel que discuté lors des consultations pour la réforme réglementaire sur le personnel maritime et tel que souligné dans les documents de discussion, le *Règlement sur le personnel maritime* sera rédigé dans le but d'exiger que les bâtiments battant pavillon étranger respectent les mêmes normes que les navires canadiens. Certaines modifications sont proposées avec cela en tête.

### ***EFFECTIF MINIMAL***

Les dispositions concernant l'effectif minimal à bord des navires étrangers ont été alignées avec la Convention SOLAS. Veuillez consulter la partie 2, division 4, section 50 du document sur la structure réglementaire proposée pour obtenir des détails.

### ***QUART À LA PASSERELLE***

Afin de se conformer aux exigences du Code STCW (parties 2, 3 et 3-1 de la section A-VIII/2) tous les navires doivent s'assurer qu'un quart à la passerelle est maintenu conformément à ces dispositions.

De plus, il est proposé qu'une seconde personne supplémentaire doit être affectée à bord du navire lorsque l'utilisation de la gouverne automatique ralentirait la commande à la barre, alors que les manœuvres à la barre doivent être rapides lorsque la visibilité est restreinte, le trafic est dense, la navigation présente des dangers particuliers ou qu'un règlement administratif local interdit l'utilisation de la gouverne automatique. Veuillez consulter la partie 2, division 4, section 56(4) du document sur la structure réglementaire proposée pour obtenir le texte en entier.



## **QUART DANS LA MACHINE**

La proposition pour modifier la réglementation actuelle concernant les compartiments moteur sans personnel de quart (UMS) a été discutée lors des consultations sur la réforme réglementaire de la sécurité maritime. Il est proposé que lorsqu'un navire est équipé pour l'exploitation UMS, il peut être exploité avec des compartiments moteur sans personnel de quart périodiquement si les systèmes de contrôle à distance et de surveillance dans ces compartiments sont inspectés (brevets, certificats et visas requis).

Lorsque le navire manœuvre, au moins deux officiers mécaniciens certifiés doivent être à bord pour mettre en place un système de quart qui tient compte des heures de repos.

## **DIVISION 6 - EMBARCATIONS DE CONCEPTION SPÉCIALE**

Cette division est nouvelle et prend des dispositions dans la réglementation pour les engins à grande vitesse, les aéroglisseurs et les navions. Veuillez consulter la partie 2, division 6 du document sur la structure réglementaire proposée en entier pour voir la réforme proposée.

## **DIVISION 7 - EMBARCATIONS DE PLAISANCE**

À la suite du décret du 12 décembre 2003, la Sécurité maritime de Transports Canada a assumé la responsabilité pour les embarcations de plaisance. Il est prévu que cette section sera révisée et développée au fur et à mesure que le travail sur la politique continuera dans ce secteur. Des propositions et consultations séparées sont prévues.

## **DIVISION 8 - HEURES DE REPOS**

Les dispositions pour les heures de repos ont été alignées avec le Code STCW. Puisque plusieurs changements ont été apportés dans cette section, veuillez consulter la partie 2, division 8 en entier pour voir la réforme proposée.

## **DIVISION 9 - VEILLE RADIOÉLECTRIQUE**

### **ÉQUIPE DE VEILLE RADIOÉLECTRIQUE**

Les navires équipés d'un radiotéléphone VHF doivent avoir une personne qualifiée (titulaire au minimum, d'un des certificats d'opérateur radio maritime mentionnés dans l'annexe II de la réglementation sur les radiocommunications, telle que modifiée) responsable de la veille radioélectrique.

Les navires effectuant un voyage en eaux abritées et obligés d'avoir un équipement VHF permettant l'appel sélectif numérique doivent avoir une personne qualifiée (qui est titulaire, au minimum, d'un certificat restreint d'opérateur radio – maritime).

Les navires effectuant des voyages autres que ceux en eaux abritées obligés d'avoir un équipement VHF permettant l'appel sélectif numérique doivent avoir une personne qualifiée (qui est titulaire, au



### *Règlement sur le personnel maritime*

minimum, d'un certificat restreint d'opérateur radio – commercial maritime) responsable de la veille radioélectrique.

## **DIVISION 10 – EXAMEN MÉDICAL DES GENS DE MER**

Les dispositions détaillant les examens médicaux des gens de mer demeurent inchangées en attendant le résultat de l'étude d'évaluation des risques de la Sécurité maritime. Les résultats de cette étude seront présentés par le Comité permanent sur le personnel à la prochaine réunion du CCMC national.

## **PARTIE TROIS – MAIN-D'ŒUVRE**

### **CONTEXTE**

L'élaboration de la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande* (LMMC 2001) a requis le retrait de plusieurs clauses administratives pour produire une loi simplifiée et moderne qui répond aux exigences de la rédaction législative. Bon nombre des obligations de l'État du pavillon en vertu des conventions de l'Organisation internationale du travail (OIT) ne se trouvent plus dans la loi en tant que telle et doivent être incluses dans les règlements connexes. L'équipe de projet a reçu la tâche d'examiner ces obligations pour s'assurer qu'elles sont actuelles et pertinentes à la communauté maritime d'aujourd'hui. Veuillez consulter l'annexe 1 de la LMMC 2001 pour une liste des conventions.

Les consultations se sont poursuivies grâce au Groupe de travail sur les normes consolidées de travail lors des réunions du Conseil consultatif maritime canadien, sous la direction du Comité permanent sur le personnel.