



# CANADA SHIPPING ACT, 2001

**2007 Entry into Force:  
What you need to know**

The purpose of this brochure is to describe how the new Canada Shipping Act, 2001 and its supporting regulations apply to the marine community.

## What is the Canada Shipping Act, 2001?

The new *Canada Shipping Act, 2001 (CSA 2001)* replaces the *Canada Shipping Act* as the principal legislation governing safety in marine transportation and recreational boating, as well as protection of the marine environment.

It applies to Canadian vessels operating in all waters and to foreign vessels operating in Canadian waters (i.e. all vessels from canoes and kayaks to cruise ships and tankers).

The *CSA 2001* promotes the sustainable growth of the shipping industry without compromising safety, and is responsive to the needs of Canadians in a global economy. It is the result of extensive consultations with a wide range of marine stakeholders over recent years.

## What's new about the Canada Shipping Act, 2001?

The *CSA 2001* is less prescriptive and more performance-based.

### Key Changes:

- Enhances safety and provides better protection for the marine environment
- Shifts from an inspection-based regime to a compliance-based regime
- Introduces a new method of enforcement with the introduction of Administrative Monetary Penalties (AMPs)
- Replaces the Board of Steamship Inspection with the new Marine Technical Review Board
- Establishes a new set of voyage classifications

## How will the CSA 2001 and its supporting regulations apply to six major vessel types?



### Pleasure Craft

- All pleasure craft powered by 7.5 kilowatts (10 horsepower) motors or more are required to be licensed (As of April 2006, licensing is being handled by Service Canada.)
- It is no longer mandatory for pleasure craft over 15 gross tonnage to be registered
- Pleasure craft licences issued after the new regulations come into force will expire after 10 years. In addition, licence holders must report a change of name or address
- The Single Vessel Label Program will be discontinued and only the manufacturer's compliance notice program will be in effect
- Manufacturers continue to be held responsible for compliance notices for pleasure craft
- Stricter requirements for the boating safety test used to license operators of pleasure craft. This will be followed by the introduction of a new accreditation framework of private sector course providers who administer these tests on Transport Canada's behalf



### Large Commercial Vessels

- Regulatory changes resulting from the *CSA 2001* do not significantly affect large commercial vessels because these vessels are usually covered by the requirements set out in international conventions
- Commercial vessels engaged in international voyages will continue to have their certificates verified prior to departure from a port in Canada
- Fire Safety Regulations to be modernized based on the latest safety standards and International Maritime Organization convention requirements. This includes new requirements for certain cargo vessels between 150 and 500 gross tonnage



### Small Commercial Vessels

- All small commercial vessels, including non-powered vessels and government vessels, are subject to mandatory registration
- The safety-critical components of the 2004 *Construction Standards for Small Vessels* apply to vessels less than 15 gross tonnage built before April 1, 2005
- New vessels, built after April 1, 2005 must meet the version of the construction standards that was in effect at the time of construction
- Builders of all commercial vessels will be responsible for certifying that their vessels meet construction standards by applying for, and attaching, a compliance notice (capacity or conformity label) to each vessel up to 15 gross tonnage
- Vessel operators must contact Transport Canada before a new vessel is placed into commercial service



### Passenger Vessels

- Regulatory changes resulting from the *CSA 2001* do not significantly affect large passenger vessels because these vessels generally comply with requirements consistent with international conventions

### The following changes apply to small passenger vessels:

- A small passenger vessel will now be required to report the number of passengers on board to a responsible person ashore prior to departure
- All vessels that do not carry life rafts must now make provisions to protect passengers from cold shock and hypothermia in the event of capsize or swamping
- Changes listed under small commercial vessels also apply to small passenger vessels



### Fishing Vessels

- New regulations pertaining to fishing vessel safety and construction will be developed when the *CSA 2001* comes into force.

### What to Expect:

- New requirements for fishing vessels less than 24 metres to incorporate a risk-based approach for evaluation of stability, freeboard and load limits
- Requirements for lifesaving equipment to be based on risk (i.e. voyage classifications) rather than vessel length
- Requirements for fishing vessels over 24 metres to be harmonized with the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels



### Tugs and Barges

- Lifesaving equipment requirements for small commercial vessels also apply to tugs
- Under the *CSA 2001*, barges over 15 gross tonnage, which were previously not inspected, will now be subject to inspection
- Tugs are expected to have separate construction standards developed after the *CSA 2001* comes into force

## Other significant CSA 2001 Features

### Registration/Licensing of Vessels

- All pleasure craft powered by 7.5 kilowatts (10 horsepower) motors or more are required to be licensed (As of April 2006, licensing is being handled by Service Canada.)
- It is no longer mandatory for pleasure craft over 15 gross tonnage to be registered, however pleasure craft may be voluntarily registered
- All non-pleasure craft, including all non-powered vessels, must be registered with Transport Canada
- A small vessel register has been established, which replaces the former vessel licensing system requirements for commercial vessels less than or equal to 15 gross tonnage
- Commercial vessels licensed under the *Canada Shipping Act* will automatically be transferred to the small vessel register
- The fee for a small commercial vessel registration is \$50, and registrations are valid for five years
- Owners of a fleet\* of non-government commercial vessels will qualify for a \$50 flat fee

\* A fleet consists of two or more vessels, five gross tonnage or less, with a common owner.

### Administrative Monetary Penalties

- The *CSA 2001* creates a new enforcement tool to promote compliance: Administrative Monetary Penalties (AMPs)
- AMPs provide more flexibility since they use an administrative rather than a judicial means of enforcement
- An AMP can be appealed to the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC)

### Protection of the Marine Environment

The *CSA 2001* increases the maximum penalties for polluting and the powers available to Transport Canada Inspectors to deal with pollution issues.

The following three regulations will significantly help to protect the marine environment:

- Regulations for the Prevention of Pollution from Ships and for Dangerous Chemicals
- Ballast Water Control and Management Regulations
- Environmental Response Regulations

### For more information

For more information about the *CSA 2001* and its regulations, please visit: <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>. You may also contact your local Transport Canada Centre, or call toll free 1-866-879-9902 or 613-998-7764 in the National Capital Region.





# LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Entrée en vigueur en 2007 :  
Ce que vous devez savoir

L'objectif de ce dépliant est de décrire comment la nouvelle Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et ses règlements s'appliquent au secteur maritime.

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

La nouvelle Loi de 2001 sur la marine marchande (LMMC 2001) remplace la Loi sur la marine marchande du Canada en tant que loi principale régissant la sécurité du transport maritime et de la navigation de plaisance, ainsi que la protection du milieu marin.

Elle s'applique aux bâtiments canadiens exploités dans toutes les eaux et aux bâtiments étrangers exploités dans les eaux canadiennes (c.-à-d. tous les bâtiments, canots, kayaks et navires de croisière ainsi que les pétroliers).

La LMMC 2001 fait la promotion de la croissance durable de l'industrie du transport maritime sans compromettre la sécurité et répond aux besoins des Canadiens dans une économie globale. Il s'agit du résultat de longues consultations avec un vaste éventail d'intervenants maritimes au cours des dernières années.

## Qu'y a-t-il de nouveau dans la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada?

La LMMC 2001 est moins prescriptive et plus axée sur le rendement.

### Changements principaux

- Augmente la sécurité et fournit une meilleure protection au milieu marin
- Passe d'un régime axé sur les inspections à un régime axé sur la conformité
- Introduit une nouvelle méthode d'application grâce aux sanctions administratives pécuniaires (SAP)
- Remplace le Bureau d'inspection des navires à vapeur par le Bureau d'examen technique en matière maritime
- Établit une nouvelle série de classifications de voyages

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



### Embarcation de plaisance

- Toutes les embarcations de plaisance qui sont munies d'un moteur d'une puissance de 7,5 kilowatts (10 chevaux vapeur) ou plus doivent détenir un permis. (Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2006, Service Canada effectue la délivrance des permis.)
- Il n'est plus obligatoire d'immatriculer les embarcations de plaisance de plus de 15 tonneaux de jauge brute.
- Les permis d'embarcation de plaisance émis après l'entrée en vigueur du nouveau règlement cesseront d'être en vigueur dans 10 ans. De plus, les titulaires de permis doivent rapporter tout changement de nom ou d'adresse.
- Le Programme d'étiquettes de conformité pour bâtiments hors série sera annulé et seul le programme d'avis de conformité du fabricant sera en vigueur.
- Les fabricants sont toujours responsables des avis de conformité pour les embarcations de plaisance.
- Il y a des exigences plus strictes pour l'examen de sécurité nautique utilisé afin d'émettre un permis aux exploitants d'embarcations de plaisance. Cela sera suivi de l'introduction d'un nouveau cadre d'accréditation des fournisseurs de cours privés qui administrent ces examens au nom de Transports Canada.



### Grands navires commerciaux

- Les changements réglementaires découlant de la LMMC 2001 n'ont pas de répercussions importantes sur les grands navires commerciaux parce que ces derniers sont habituellement couverts par les exigences fixées dans les conventions internationales.
- Les navires commerciaux effectuant des voyages internationaux continueront de faire vérifier leur certificat avant leur départ d'un port au Canada.
- Le Règlement sur la protection contre les incendies sera modernisé en fonction des dernières normes de sécurité et exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale. Cela comprend de nouvelles exigences pour certains navires de charge entre 150 et 500 tonneaux de jauge brute.



### Petits navires commerciaux

- Tous les petits navires commerciaux, y compris les navires non motorisés et les navires du gouvernement, font l'objet d'une immatriculation obligatoire.
- Les composantes essentielles à la sécurité pour les Normes de construction des petits bateaux de 2004 s'appliquent aux navires de moins de 15 tonneaux de jauge brute construits avant le 1<sup>er</sup> avril 2005.
- Les nouveaux navires, construits après le 1<sup>er</sup> avril 2005, doivent respecter la version des normes de construction qui était en vigueur au moment de la construction.
- Les constructeurs de tous les navires commerciaux auront la responsabilité de certifier que leurs navires respectent les normes de construction en demandant, et incluant, un avis de conformité (étiquette de capacité ou de conformité) pour tous les navires pesant jusqu'à 15 tonneaux de jauge brute.



- Les exploitants de navires doivent communiquer avec Transports Canada avant qu'un nouveau navire effectue un service commercial.

### Navires à passagers

- Les changements réglementaires découlant de la LMMC 2001 n'ont pas de répercussions importantes sur les grands navires à passagers parce que ces derniers sont habituellement conformes aux exigences fixées dans les conventions internationales.

### Les changements suivants s'appliquent aux petits navires à passagers :

- Les petits navires à passagers devront désormais rapporter le nombre de passagers à bord à une personne responsable à terre avant le départ.
- Tous les navires qui ne sont pas munis de radeaux de sauvetage doivent désormais prendre des dispositions pour protéger les passagers en cas de choc thermique et d'hypothermie ou si le navire chavire ou coule.
- Les changements de la liste des petits navires commerciaux s'appliquent aussi aux petits navires à passagers.



### Navires de pêche

- De nouveaux règlements concernant la sécurité et la construction des navires de pêche seront élaborés lorsque la LMMC 2001 entrera en vigueur.

### À quoi s'attendre :

- Les nouvelles exigences pour les navires de pêche de moins de 24 mètres doivent incorporer une approche axée sur les risques pour l'évaluation de la stabilité, du franc bord et des limites de charge.



- Les exigences de l'équipement de sauvetage seront basées sur les risques (c.-à-d. la classification des voyages) plutôt que sur la longueur du navire.
- Les nouvelles exigences pour les navires de pêche de plus de 24 mètres seront harmonisées avec la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche.

### Remorqueurs et chalands

- Les exigences d'équipement de sauvetage pour les petits navires commerciaux s'appliquent aussi aux remorqueurs.
- En vertu de la LMMC 2001, les chalands de plus de 15 tonneaux de jauge brute, qui n'étaient pas inspectés auparavant, feront désormais l'objet d'inspections.
- Les remorqueurs doivent avoir des normes de construction distinctes une fois que la LMMC 2001 entrera en vigueur.

## Autres caractéristiques importantes de la LMMC 2001

### Immatriculation des bâtiments et délivrance des permis

- Toutes les embarcations de plaisance qui sont munies d'un moteur d'une puissance de 7,5 kilowatts (10 chevaux vapeur) ou plus doivent détenir un permis. (Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2006, Service Canada effectue la délivrance des permis.)
- Il n'est plus obligatoire d'immatriculer les embarcations de plaisance de plus de 15 tonneaux de jauge brute. Toutefois, les propriétaires d'embarcations de plaisance peuvent décider de faire immatriculer leur embarcation auprès de Transports Canada.
- Tous les bâtiments autres que les embarcations de plaisance, y compris toutes les embarcations non motorisées, doivent être immatriculés auprès de Transports Canada.
- Un registre des petits bâtiments a été mis sur pied afin de remplacer les exigences de l'ancien système de délivrance des permis pour les bâtiments commerciaux de 15 tonneaux de jauge brute ou moins.

- Les navires commerciaux ayant un permis en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada se verront automatiquement transférés au registre des petits bâtiments.
- Les frais d'immatriculation pour un petit navire commercial sont de 50 \$ et l'immatriculation est valide pour cinq ans.
- Les propriétaires d'une flotte\* de navires commerciaux non gouvernementaux se qualifieront pour des frais fixes de 50 \$.
- \* Une flotte consiste en deux ou plusieurs navires, de cinq tonneaux de jauge brute ou moins, ayant un propriétaire commun.

### Sanctions administratives pécuniaires

- La LMMC 2001 crée un nouvel outil d'application afin de promouvoir la conformité : les sanctions administratives pécuniaires (SAP).
- Les SAP fournissent plus de flexibilité puisqu'elles utilisent un moyen administratif plutôt que judiciaire pour l'application de la Loi.
- Une SAP peut être portée en appel devant le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC).

### Protection du milieu marin

La LMMC 2001 augmente les sanctions maximales pour la pollution et les pouvoirs des inspecteurs de Transports Canada pour traiter les questions de pollution.

Les trois règlements suivants aideront grandement à protéger le milieu marin :

- Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux
- Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast
- Règlement sur l'intervention environnementale

### Pour plus d'information

Pour plus d'information sur la LMMC 2001 et ses règlements, veuillez visiter l'adresse suivante : <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>. Vous pouvez aussi communiquer avec votre centre local de Transports Canada, ou composer sans frais le 1-866-879-9902 ou le 613-998-7764 dans la région de la capitale nationale.