



La Loi sur le cabotage et le transport de passagers à bord des navires de croisière

Avertissement quant à la COVID-19 : Le 1^{er} novembre 2021, le ministère des Transports a levé l'interdiction visant la circulation des navires de croisière dans les eaux canadiennes et a établi des exigences quant à l'exploitation des bâtiments. Cliquez sur le lien suivant pour consulter le plus récent arrêté d'urgence : [Arrêté d'urgence no 3 imposant certaines restrictions aux bâtiments et certaines exigences de vaccination en raison de la maladie à coronavirus 2019 \(COVID-19\)](#).

Nous sommes conscients que la pandémie de COVID-19 a engendré son lot de difficultés pour les Canadiens et les Canadiennes, tant pour les organisations publiques que privées, y compris les industries des croisières, des voyages et du tourisme.

Les avis aux voyageurs fournissent des conseils importants pour les aider à prendre des décisions éclairées et à voyager sécuritairement, tout en respectant les mesures et protocoles obligatoires. Les bâtiments transportant des passagers pourraient être assujettis à d'autres restrictions imposées par les autorités sanitaires provinciales et fédérales, notamment celles mises en place en vertu de la *Loi sur la mise en quarantaine* et de ses décrets connexes. Nous vous recommandons de passer en revue ces restrictions en consultant le site Web [voyage et tourisme](#).

Toute question supplémentaire concernant le cadre juridique de la Santé publique et les avis quant à la COVID-19 peut être posée à phac.emergencyorder-decreturdurgencecovid19.aspc@canada.ca.

Le gouvernement du Canada est déterminé à faire en sorte que la saison estivale 2022 soit réussie, et met des mesures en place pour minimiser efficacement les risques liés à la santé publique. Il continuera également de surveiller l'évolution de la pandémie de COVID-19 et de réagir en conséquence.

Si des passagers embarquent depuis un lieu au Canada et débarquent à un autre lieu au Canada, le voyage répondrait à la définition de « cabotage » de la *Loi sur le cabotage*. Cela signifie qu'un bâtiment immatriculé à l'étranger ou non dédouané aurait besoin d'une licence de cabotage pour le voyage. Cela s'applique même si l'itinéraire complet du bâtiment ne répond pas à la définition du cabotage de la *Loi*.

La Loi sur le cabotage

Le cabotage fait référence à toute activité maritime commerciale dans les eaux canadiennes. Au-dessus du plateau continental du Canada, ces activités doivent être liées au transport, à l'exploration ou à l'exploitation des minéraux et des ressources non biologiques du plateau continental.

La Loi sur le cabotage appuie les intérêts maritimes canadiens en réservant le cabotage canadien aux bâtiments immatriculés au Canada et dédouanés, à quelques exceptions près. Les dispositions législatives prévoient un processus permettant d'importer temporairement, en vertu d'une licence de cabotage, un bâtiment étranger ou non dédouané lorsqu'aucun bâtiment immatriculé au Canada et dédouané adapté n'est disponible. Une licence de cabotage a une durée de validité maximale d'un an.

Demande de licence de cabotage

Pour qu'un propriétaire ou un exploitant de bâtiment obtienne une licence de cabotage, l'Office des transports du Canada doit déterminer qu'aucun bâtiment canadien dédouané n'est disponible pour fournir un service adéquat — identique ou comparable. Le bâtiment est également soumis à une inspection de sécurité de

Transports Canada. Tous les certificats et documents délivrés à l'égard du bâtiment doivent être en cours de validité. Les droits et taxes du bâtiment doivent également être payés.

Les exigences en matière d'immigration peuvent également s'appliquer si l'équipage ou d'autres membres du personnel à bord du bâtiment comprennent des travailleurs étrangers (par exemple des travailleurs qui ne sont pas citoyens canadiens, résidents permanents ou qui ne détiennent pas de permis de travail valide). Pour de plus amples renseignements sur le Programme des travailleurs étrangers temporaires, consultez le site : [Embaucher un travailleur temporaire dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires](#).

Pour de plus amples renseignements sur le processus de délivrance de licence, les formulaires et les personnes-ressources clés, consultez le site : [Le cabotage au Canada](#).

Sanction pour avoir exercé une activité de cabotage sans licence

Tout bâtiment contrevenant à la *Loi sur le cabotage* est coupable d'une infraction et le propriétaire est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de cinquante mille dollars. De plus, lorsqu'un bâtiment est en infraction pendant plus d'un jour ou qu'une infraction se prolonge pendant plus d'un jour, cette infraction est réputée être une infraction distincte pour chaque jour où l'infraction est commise ou prolongée.

Exigences relatives aux licences de cabotage

Navigation sur la côte est et la côte ouest

Dans la *Loi*, le cabotage est défini à l'alinéa 2(1)d) comme le transport de passagers par navire à partir d'un lieu au Canada vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;

Cela signifie que tant que le voyage comprend un port d'escale à l'extérieur du Canada, un bâtiment étranger ou non dédouané n'aurait pas besoin d'une licence de cabotage pour transporter des passagers à destination et en provenance du même lieu au Canada.

Cependant, un bâtiment étranger ou non dédouané a besoin d'une licence pour transporter des passagers entre différents lieux au Canada, qu'il y ait ou non un port d'escale international.

Dans la *Loi*, l'alinéa 2(1)c) définit le cabotage comme le transport de passagers par navire à partir d'un lieu au Canada situé sur le fleuve Saint-Laurent en aval des écluses de Saint-Lambert ou sur le fleuve Fraser à l'ouest du pont Mission vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada.

Cela signifie que tant que le voyage comprend un port d'escale à l'extérieur du Canada, un bâtiment étranger ou non dédouané n'a pas besoin d'une licence de cabotage pour le transport de passagers d'un port au Canada situé sur le fleuve Saint-Laurent en aval des écluses de Saint-Lambert ou sur le fleuve Fraser à l'ouest du pont Mission à destination du même port. Cela signifie également qu'un bâtiment a besoin d'une licence pour transporter des passagers entre différents lieux au Canada, qu'il y ait ou non un port d'escale international.

Navigation intérieure

Dans la *Loi*, l'alinéa 2(1)b) définit le cabotage comme le transport de passagers par navire à partir d'un lieu au Canada, situé sur un lac ou un cours d'eau à destination du même lieu ou vers un autre lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada.

Cela signifie que, spécifiquement pour les lacs et les voies navigables internes, un bâtiment étranger ou non dédouané a besoin d'une licence de cabotage pour transporter des passagers d'un lieu au Canada situé sur un lac ou une rivière à destination du même lieu, ou vers tout autre lieu au Canada, même si le voyage comprend un port d'escale à l'extérieur du Canada.

En termes simples, une licence de cabotage est requise à moins que le bâtiment n'offre un voyage international (par exemple Toronto vers une destination américaine dans les Grands Lacs).

Croisiéristes canadiens menant des activités au pays

La *Loi* s'applique à tous les bâtiments étrangers, que leur propriétaire soit canadien ou non. La *Loi sur le cabotage* ne confère pas le pouvoir d'accorder une exemption ministérielle aux croisiéristes canadiens qui utilisent des bâtiments battant pavillon étranger.

Changements à l'itinéraire du navire de croisière

Si l'itinéraire d'un navire de croisière change, le bâtiment pourrait avoir besoin d'une licence. Par exemple, un bâtiment non dédouané ou battant pavillon étranger exploité sans licence aurait besoin d'une licence s'il :

- permet aux passagers de débarquer définitivement du navire de croisière avant d'arriver à son port de débarquement final;
- embarque ou débarque des passagers à deux lieux différents au Canada;
- accepte la demande particulière d'un passager d'embarquer ou de débarquer ailleurs que prévu.

Si l'exploitant apporte des changements à l'itinéraire, il doit s'assurer que le bâtiment continue de se conformer à la loi canadienne. En cas d'urgence (par exemple conditions météorologiques ou médicales), Transports Canada doit être contacté.

Veillez noter que la *Loi sur le cabotage* s'applique uniquement au bâtiment et à ses activités, et non aux passagers. Dans les cas où un changement à l'itinéraire ne correspond pas à la définition de cabotage, c'est le croisiériste qui contreviendrait à la *Loi*, et non le ou les passagers qui demandent à être autorisés à monter à bord du navire de croisière ou à en descendre.

Des questions?

Pour savoir si un itinéraire ou une proposition de changement à un itinéraire annoncé correspond à la définition du cabotage de la *Loi sur le cabotage*, ou pour toutes autres questions sur l'application de la *Loi sur le cabotage*, veuillez communiquer avec le Groupe de la politique maritime intérieure de Transports Canada : tc.coastingtrade-cabotage.tc@tc.gc.ca.