

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ MARITIME

VOLET I – POLITIQUE

ACCEPTATION D'UN RÉGIME DE RÉGLEMENTATION DE RECHANGE POUR L'INSPECTION, LA CONSTRUCTION ET LE MATÉRIEL DE SÉCURITÉ

Date d'entrée en vigueur	Date de révision
29 octobre 2012	12 octobre 2017
26 février 2018	18 novembre 2019

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ MARITIME

VOLET I – POLITIQUE

ACCEPTATION D'UN RÉGIME DE RÉGLEMENTATION DE RECHANGE POUR L'INSPECTION, LA CONSTRUCTION ET LE MATÉRIEL DE SÉCURITÉ

1 Objectif de la politique

- 1.1 La présente politique répond au besoin de préciser et de simplifier le processus d'importation ou de construction de nouveaux bâtiments battant pavillon canadien.
- 1.2 La présente politique fournit des explications sur un régime de réglementation de rechange qui assure un niveau de sécurité au moins équivalent à celui prévu par les exigences réglementaires existantes.

2 Politique

- 2.1 L'objectif de la Sécurité et Sûreté maritime de Transports Canada (SSMTC) est de s'assurer que l'industrie maritime au Canada est sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, SSMTC a lancé un projet de réforme réglementaire visant à mettre à jour les règlements et à les harmoniser avec les exigences internationales. Le processus de réforme réglementaire est en cours et, par conséquent, actuellement les règlements ne sont pas toujours conformes aux exigences les plus récentes des conventions internationales ou des sociétés de classification.
- 2.2 L'Annexe 1 de la présente politique, avec ses modifications successives, explique le régime de réglementation de rechange qui, selon la SSMTC, assure un niveau de sécurité au moins équivalent à celui prévu par les règlements existants.
- 2.3 Il est nécessaire de présenter une demande au Bureau d'examen technique en matière maritime (BETMM) pour chaque bâtiment qui demande d'être assujéti au régime de réglementation de rechange.
- 2.4 La demande présentée au BETMM doit aussi préciser tout élément non conforme ou dérogation au régime de réglementation de rechange. Ces

dérogations ou éléments non conformes seront pris en considération au cas par cas.

2.5 Lorsqu'un bâtiment a obtenu l'approbation du BETMM conformément à la présente politique, en cas de conflit entre différents documents, les priorités suivantes sont prises en considération :

- a) la décision du BETMM,
- b) le Supplément canadien,
- c) les conventions, les codes, les recommandations, les guides, etc. de l'Organisation Maritime Internationale (OMI),
- d) les règles des sociétés de classification.

3 Portée d'application

- 3.1 La présente politique s'applique aux nouveaux bâtiments à passagers de plus de 24 mètres et aux nouveaux navires de charge d'une jauge brute de plus de 500 et aux bâtiments à passagers de plus de 24 mètres et aux navires de charge d'une jauge brute de plus de 500 existants qui sont transférés au registre canadien. Toute demande pour assujettir un bâtiment plus petit à ces exigences sera considérée au cas par cas.
- 3.2 Les bâtiments existants qui sont transférés au registre canadien dont la quille a été posée ou qui en était à un stade similaire de construction au plus 10 ans avant l'intégration au registre canadien doivent être assujettis aux exigences du régime de rechange énoncées à l'Annexe 1 qui étaient en vigueur pendant la construction, plus à toutes les modifications rétroactives apportées au régime et au [Supplément Canadien a la Convention SOLAS - TP15211F](#) en vigueur au moment de l'intégration au registre canadien.
- 3.3 Les bâtiments existants qui sont transférés au registre canadien dont la quille a été posée ou qui en était à un stade similaire de construction plus de 10 ans avant l'intégration au registre canadien doivent être mis à niveau vers les exigences du régime de rechange énoncées à l'Annexe 1 qui étaient en vigueur 10 ans avant l'intégration au registre canadien, plus toutes les modifications rétroactives apportées au régime et le [Supplément Canadien a la Convention SOLAS - TP15211F](#) en vigueur au moment de l'intégration au registre canadien.

4 Autorité

- 4.1 La présente politique a été autorisée par l'exécutif de la Sécurité et Sûreté maritime et est conforme aux objectifs de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001)

5 Responsabilité

- 5.1 **Le directeur général, Sécurité et Sûreté maritime, et le président du BETMM** sont responsables de l'élaboration, de la mise en œuvre, du maintien et de l'amélioration permanente de la politique.
- 5.2 Veuillez envoyer tout commentaire ou demande de renseignements au :
- Directeur exécutif, Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens et sécurité nautique (AMSD), Transports Canada
330 rue Sparks Ottawa, ON, K1A 0N8

Télécopieur : 613-991-4818

6 Contexte

- 6.1 La LMMC 2001 est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007. Lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, Transports Canada a participé à un projet de réforme réglementaire visant à mettre à jour tous les règlements adoptés en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* antérieure.
- 6.2 Un des principaux objectifs du projet de réforme réglementaire est d'élaborer des règlements modernes axés sur le rendement qui sont en harmonie avec les instruments et les normes de réglementation internationaux.
- 6.3 La présente politique énonce, en tant que mesure temporaire jusqu'à l'adoption de la réforme réglementaire, un régime de réglementation qui est en harmonie avec l'objectif de la réforme réglementaire.

7 Date d'application

- 7.1 La version originale de la présente politique a été approuvée le 29 octobre 2012.
- 7.2 Cette révision a été faite en raison de la mise en œuvre du [Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments \(DORS/2017-14\)](#), entré en vigueur le 3 février 2017
- 7.3 La présente révision a été approuvée pour mise en œuvre le 26 février 2018

8 Date de révision ou d'expiration

- 8.1 Cette politique sera examinée après 12 mois et cessera d'avoir effet lors de la mise en œuvre des amendements proposés en vertu du *Règlement sur les certificats de bâtiments* et du projet de *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*.

9 Référence SGDDI

- 9.1 La version française du présent document est dans le SGDDI et porte le numéro de référence 7905136.
- 9.2 The English version of this document is saved in RDIMS under reference number 7305930.

10 Mots clés

- Bureau d'examen technique en matière maritime
- BETMM
- Niveau de sécurité équivalent
- Importation de navires
- Construction de navires
- Régime alternatif

APPENDICE 1 - RÉGIME DE RÉGLEMENTATION DE RECHANGE POUR LES EXIGENCES RELATIVES À L'INSPECTION, À LA CONSTRUCTION ET AU MATÉRIEL DE SÉCURITÉ

11 Règlements canadiens existants

1.1 Les règlements et les normes applicables à l'inspection, à la construction et à l'équipement de sécurité ci-après sont remplacés par le régime de réglementation mentionné à la Section 2 et par les modifications canadiennes mentionnées à la Section 3.

- a) [Règlement sur l'inspection des coques](#) (C.R. C., ch. 1432)
- b) [Règlement sur la construction de coques](#) (C.R. C., ch. 1431)
 - *Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge (1975), TP 7301*
 - *Normes régissant l'exploitation des bâtiments à passagers et la stabilité après avarie (bâtiments ne ressortissant pas à la Convention) (2007), TP 10943*
- c) [Règlement sur les machines de navires](#) (DORS/90-264)
 - *Normes d'électricité régissant les navires, TP127*
- d) [Règlement sur les ascenseurs de navires](#) (C.R. C., ch. 1482)
- e) [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#) (C.R. C., ch. 1436)

1.2 Tout règlement non mentionné à 1.1 demeure applicable.

2 Régime de réglementation de rechange

2.1 Général

2.1.1 Au lieu du règlement mentionné à la Section 1, le navire doit se conformer aux instruments mentionnés à 2.2 et 2.3.

2.1.2 Tous les documents indiqués ci-après s'appliquent avec leurs modifications successives.

2.1.3 Aux fins de l'interprétation des instruments de l'OMI, « devrait » signifie « doit » et « administrateur » désigne le « ministre. »

2.1.4 Aux fins de la présente politique, les dispositions de tout document, tel que les codes, les lignes directrices, les recommandations et les exigences, adoptées par l'OMI ou énoncées dans un instrument de l'OMI mentionné

dans une note en bas de page d'un document indiqué ci-après doivent être respectées.

2.2 Convention SOLAS

- a) SOLAS, Chapitre I
 - Directives sur les visites en vertu du Système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (HSSC,) 2011
- b) SOLAS, Chapitre II-1
 - Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008 (Recueil IS 2008)
- c) SOLAS, Chapitre III
 - Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA)
 - Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage (Résolution MSC.81(70))
- d) SOLAS, Chapitre XII
- e) Tous les autres codes, recommandations, directives et interprétations publiés dans les circulaires et les résolutions de l'OMI qui sont pertinents pour les documents mentionnés de a) à d) et qui s'appliquent au navire, tel que :
 - les navires ravitailleurs au large doivent respecter les dispositions du Recueil OSV, Résolution A.863(20) et les Directives pour la conception et la construction des navires ravitailleurs au large, 2006, Résolution MSC.235(82))
 - Les bâtiments-citerne pour produits chimiques doivent respecter le Code IBC, Résolution MSC.4(48);
 - Les transporteurs de gaz doivent respecter le Code IGC, Résolution MSC.5(48), telle qu'amendé par MSC.370(93);
 - Les bâtiments transportant du personnel industriel doivent respecter la Résolution MSC.418(97) ou le Code IP, lorsqu'il sera mis en force.

2.3 Règles des sociétés de classification

- 2.3.1 Les règles applicables régissant la construction et la classification des navires publiées par une société de classification reconnue par le Canada.
- 2.3.2 Les prescriptions uniformes et les interprétations unifiées publiées par l'*International Association of Classification Societies (IACS)*.

2.4 Instruments de rechange de l'OMI

- 2.4.1 2.4.1 Les bâtiments qui ont une conception particulière et pour lesquels un instrument de rechange de l'OMI existe peuvent être assujettis aux exigences des instruments suivants en tant que solution de rechange à la Convention SOLAS :
- 2.4.2 Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000, Résolution MSC.97(73)
- 2.4.3 Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux, 2008, Résolution MSC.266(84).

3 Supplément Canadien à la convention SOLAS

- 3.1 Tout bâtiment qui doit se conformer aux dispositions de la Section 2 doit aussi respecter les dispositions énoncées dans le [Supplément canadien à la Convention SOLAS, TP15211F](#), avec ses modifications successives.
- 3.2 L'annexe 1 du [Supplément canadien à la Convention SOLAS, TP15211F](#) fait aussi mention des exigences en matière de construction énoncées dans des règlements qui ne sont pas mentionnés à 1.1 de la présente Annexe. Elles sont mentionnées à titre de renseignement pour les personnes qui utilisent le Supplément. Les règlements contenant ces exigences ne sont pas remplacés par la présente politique et demeurent applicables.