

## Safety Management Regulations

### Statutory Authority

Canada Shipping Act

### Sponsoring Department

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

A regulation is needed in order to effect the new Chapter IX of the Annex to the Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) 1974, which incorporates the International Safety Management (ISM) Code. This new regulation will ensure that Canada meets its international obligation with respect to certification of Canadian Convention ships and ensure ISM Code compliance of foreign ships entering and operating in waters under Canadian jurisdiction by the implementation date of July 1, 1998.

Until recently, the international maritime community has approached maritime safety from a predominantly technical perspective. The maritime community applied engineering and technological solutions to promote safety in an effort to minimize marine casualties. Despite these engineering and technological innovations, marine casualties continue to occur. In an effort to reduce casualties, the ISM Code establishes a new approach to safety responsibilities and an effective organizational infrastructure regarding vessel operations.

The ISM Code will provide an international standard for the safe management and operation of ships and pollution prevention based on commitment, competence, attitudes and motivation of management, masters and crews at all levels of the organization. The ISM Code is a means to encourage continuous improvement of safety management skills in the maritime industry which will be applied to all convention ships. The ISM Code addresses the importance of designated persons and their responsibilities and requires that management procedures be documented, coordinated, and monitored in accordance with government administrations and company requirements.

In Canada the implementation of the ISM Code affects approximately 30 Convention ships operated by less than 10 companies.

#### Alternatives

No other alternative was evaluated since the ISM Code will become mandatory internationally for convention ships according to the following timetable:

- all passenger ships, including passenger high speed craft, are to comply not later than July 1, 1998; and

## Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires

### Fondement législatif

Loi sur la marine marchande du Canada

### Ministère responsable

Ministère des Transports

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

#### Description

Un règlement est nécessaire pour mettre en œuvre le nouveau chapitre IX de l'annexe de la Convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), qui incorpore le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM). Ce nouveau règlement est nécessaire pour s'assurer que le Canada peut respecter ses obligations internationales relativement à la certification des navires canadiens auxquels s'applique la Convention et au contrôle des navires étrangers en eaux de compétence canadienne d'ici la date de mise en œuvre du 1<sup>er</sup> juillet 1998.

Jusqu'à tout récemment, la communauté maritime internationale s'était penchée principalement sur les aspects techniques de la question de la sécurité maritime. La communauté maritime a appliqué des solutions techniques et technologiques pour promouvoir la sécurité dans le but de réduire au minimum les pertes de vie en mer. Malgré ces innovations, les pertes de vie ne cessent de se produire. Dans le but d'en réduire le nombre, le Code ISM met de l'avant une nouvelle approche relativement aux responsabilités en matière de sécurité et à une infrastructure organisationnelle efficace de l'exploitation des navires.

Le Code ISM constitue une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution fondée sur l'engagement, les compétences, les attitudes et la motivation des dirigeants, des capitaines et des équipages de toute l'organisation. Le Code ISM est un moyen qui favorise l'amélioration continue des compétences de gestion de la sécurité dans l'industrie et qui sera appliqué à tous les navires auxquels s'applique la Convention. Le Code souligne l'importance des personnes désignées et leurs responsabilités et exige que les procédures de gestion soient documentées, coordonnées et surveillées conformément aux exigences des administrations gouvernementales et des compagnies.

Au Canada, la mise en œuvre du Code ISM touche environ 30 navires auxquels s'applique la Convention qui sont exploités par moins de 10 compagnies.

#### Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été évaluée étant donné que le Code ISM deviendra obligatoire à l'échelle internationale pour tous les navires auxquels s'applique la Convention selon le calendrier suivant :

— oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft of 500 tons gross tonnage and over are to comply not later than July 1, 1998.

Being signatory to the SOLAS Convention and approving the International Maritime Organization (IMO) change of May 1994, Canada is committed to mandatory implementation of the ISM Code.

#### *Benefits and Costs*

Following analyses of marine disasters such as the *Herald of Free Enterprise*, *Braer* and *Estonia*, the international marine community concluded that vessel safety could be enhanced by establishing improved ship operating practices and procedures. IMO provided performance standards to the maritime industry regarding vessel safety management systems to encourage continuous improvement in safety management skills within the maritime industry worldwide.

Ship safety should increase and environmental pollution should decrease for all companies and vessels which document and consistently adhere to these improved operating management practices. Vessel operating efficiency and profitability should increase when the owner or managing operator provides effective supervision and a safety strategy plan. The effective use of a safety management system specifically enhances the ability of a company's shore-based personnel to respond to vessel operational needs and emergencies. Safe operating practices, implemented through documented ISM Code procedures and company policies, are expected to provide improved ship safety.

Implementation of the ISM Code will assist in ensuring that ships are safely managed, reduce the risk of accidents, thus potentially reducing claims which should provide an immediate benefit to every member of the industry. Some members of the International Association of Classification Societies and the Protection and Indemnity Club have already announced that they are seriously considering the possibility of refusing certification or insurance coverage unless companies have implemented the ISM Code.

Shipping firms will incur costs for development of their safety management system, the certification process, and subsequent audits and inspections to maintain the validity of their document of compliance and ships' certificates. Cost data is not presently available regarding the Canadian market. Also, until the ISM Code has been in effect for two or three years, the actual net benefits cannot be accurately projected at this time.

#### *Consultation*

Implementation of Chapter IX of the Annex to the Safety Convention and the ISM Code has been discussed with the industry at biannual regional and national meetings of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC) since 1993.

The industry has accepted the ISM Code requirements for Convention ships and many companies have already taken measures to meet the requirements for their classes of ships.

— tous les navires à passagers, notamment les engins à passagers à grande vitesse, doivent se conformer au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1998;

— les pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques, transporteurs de gaz, vraquiers et engins à cargaison à grande vitesse d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux doivent se conformer au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 1998.

En sa qualité de signataire de la Convention SOLAS et étant donné qu'il a approuvé la modification de l'Organisation maritime internationale (OMI) en mai 1994, le Canada s'est engagé à mettre en œuvre obligatoirement le Code ISM.

#### *Avantages et coûts*

Après avoir analysé des sinistres maritimes comme ceux du *Herald of Free Enterprise*, du *Braer* et du *Estonia*, la collectivité maritime internationale a conclu que la sécurité des navires s'accroîtrait si l'on améliorait les pratiques et procédures d'exploitation des navires. L'OMI a fourni des normes de rendement à l'industrie maritime sur des systèmes de gestion pour la sécurité des navires afin de favoriser l'amélioration continue des compétences en gestion de la sécurité dans l'industrie maritime mondiale.

La sécurité des navires devrait s'améliorer et la pollution de l'environnement devrait diminuer pour toutes les compagnies et les navires qui documentent et qui appliquent systématiquement ces pratiques améliorées de gestion d'exploitation. L'efficacité et le caractère profitable de l'exploitation des navires devraient augmenter lorsque le propriétaire ou le gérant-exploitant assure une supervision efficace et applique un plan stratégique de sécurité. L'utilisation efficace d'un système de gestion de la sécurité rehausse plus particulièrement la capacité d'une compagnie de répondre aux besoins opérationnels et aux urgences des navires. Des pratiques d'exploitation sûres, mises en œuvre au moyen de procédures documentées du Code ISM et des politiques de la compagnie, devraient permettre d'accroître la sécurité des navires.

La mise en œuvre du Code ISM contribuera à veiller à l'exploitation sûre des navires, ce qui aura pour effet de réduire le risque d'accident et, partant, le nombre de réclamations potentielles; ainsi, tous les membres de l'industrie en tireraient immédiatement profit. Quelques membres de l'Association internationale des sociétés de classification et des mutuelles de protection et d'indemnisation (clubs P et I) ont déjà annoncé qu'ils envisagent sérieusement de refuser la certification ou la couverture d'assurance à moins que les compagnies n'aient mis en œuvre le Code ISM.

Les compagnies de navigation engageront des coûts pour l'établissement du système de gestion pour la sécurité de la compagnie, le processus de certification et les vérifications et inspections subséquentes pour maintenir la validité de leur document de conformité et de leurs certificats de navires. Les données sur les coûts ne sont pas disponibles présentement pour le marché canadien. Par ailleurs, les avantages nets réels ne pourront être calculés avant que le Code ISM n'ait été en vigueur deux ou trois ans.

#### *Consultations*

La mise en œuvre du chapitre IX de l'annexe de la Convention de sécurité et du Code ISM a fait l'objet de discussions avec l'industrie à des réunions semestrielles régionales et nationales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) depuis 1993.

L'industrie a accepté les exigences du Code ISM pour les navires auxquels s'applique la Convention; de nombreuses compagnies ont déjà pris des mesures pour se conformer aux exigences pour leurs classes de navires.

*Compliance and Enforcement*

Compliance with the Regulations is overseen by officers of the Transport Canada, Marine Safety Directorate and Regional Offices through flag-state and port-state control inspection procedures.

Shipping companies that operate Canadian Convention ships may acquire the services of Classification Societies to assist with ISM Code implementation. The current list of Classification Societies recognized by Marine Safety are provided below:

the American Bureau of Shipping;  
Bureau Veritas;  
Det norske Veritas;  
Germanischer Lloyd; and  
Lloyd's Register of Shipping.

*Contact*

Roger Côté, AMSR, Legislation and Regulations Division, Marine Safety, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 990-1535 (Telephone), (613) 954-4916 (Facsimile).

*Respect et exécution*

La conformité au Règlement est assurée par les agents de la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada et de ses bureaux régionaux au moyen des procédures d'inspection pour le contrôle de l'État du pavillon et de l'État du port.

Les entreprises qui exploitent les navires canadiens auxquels s'applique la Convention peuvent retenir les services des sociétés de classification pour les aider à la mise en œuvre du Code ISM. La liste des sociétés actuellement reconnues par la Sécurité maritime est la suivante :

l'American Bureau of Shipping;  
Bureau Veritas;  
Det norske Veritas;  
Germanischer Lloyd;  
Lloyd's Register of Shipping.

*Personne-ressource*

Roger Côté, AMSR, Division de la législation et de la réglementation, Sécurité maritime, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, (613) 990-1535 (téléphone), (613) 954-4916 (télécopieur).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 314.1(1)<sup>a</sup> of the *Canada Shipping Act*, that the Governor in Council proposes, pursuant to section 314<sup>a</sup>, paragraphs 657(1)(e)<sup>b</sup> and (k)<sup>b</sup> and subsection 657(2)<sup>b</sup> of that Act, to make the annexed *Safety Management Regulations*.

Ship owners, masters, seamen and other interested persons may make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations within 45 days after the date of publication of this notice. All representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Roger Côté, Marine Safety Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 11th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8, (613) 990-1535 (Telephone), (613) 954-4916 (Facsimile).

Ottawa, March 19, 1998

MICHEL GARNEAU  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**SAFETY MANAGEMENT REGULATIONS**

## INTERPRETATION

1. (1) The definitions in this subsection apply in these Regulations.

“Administration” means the Marine Safety Directorate of the Department of Transport. (*Administration*)

“bulk carrier” has the meaning assigned in Regulation 1 of Chapter IX of the Safety Convention. (*vraquier*)

<sup>a</sup> R.S., 1985, c. 6 (3rd Supp.), s. 35

<sup>b</sup> R.S., 1985, c. 6 (3rd Supp.), s. 84

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 314.1(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, que le Gouverneur en conseil, en vertu de l'article 314<sup>a</sup>, des alinéas 657(1)(e)<sup>b</sup> et k)<sup>b</sup> et du paragraphe 657(2)<sup>b</sup> de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires*, ci-après.

Les propriétaires de navires, capitaines, marins et toutes autres personnes intéressées peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 45 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout à Roger Côté, Direction de la sécurité maritime, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 11<sup>e</sup> étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8 (613) 990-1535 (téléphone), (613) 954-4916 (télécopieur).

Ottawa, le 19 mars 1998

*Le greffier adjoint du Conseil privé*  
MICHEL GARNEAU

**RÈGLEMENT SUR LA GESTION POUR LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES**

## DÉFINITIONS

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« Administration » La Direction de la sécurité maritime du ministère des Transports. (*Administration*)

« Code ISM » La résolution A.741(18) intitulée *Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et*

<sup>a</sup> L.R. (1985), ch. 6 (3<sup>e</sup> suppl.), art. 35

<sup>b</sup> L.R. (1985), ch. 6 (3<sup>e</sup> suppl.), art. 84

“chemical tanker” has the meaning assigned in Regulation 1 of Annex II to the Pollution Convention. (*navire-citerne pour produits chimiques*)

“company” has the meaning assigned in Regulation 1 of Chapter IX of the Safety Convention. (*compagnie*)

“gas carrier” has the meaning assigned in Regulation 1 of Chapter IX of the Safety Convention. (*transporteur de gaz*)

“high-speed craft” has the meaning assigned in Regulation 1 of Chapter IX of the Safety Convention. (*engin à grande vitesse*)

“ISM Code” means the International Maritime Organization Resolution A.741(18), adopted on November 4, 1993 and entitled *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code)*, as amended from time to time. (*Code ISM*)

“oil tanker” has the meaning assigned in Regulation 1 of Chapter I of Annex I to the Pollution Convention. (*pétrolier*)

“organization recognized by the Administration” means an organization prescribed in section 5. (*organisme reconnu par l'Administration*)

(2) For the purpose of interpreting the ISM Code, “should” shall be read to mean “shall”.

#### APPLICATION

2. These Regulations apply in respect of Safety Convention ships that are

- (a) passenger ships, including passenger high-speed craft; and
- (b) if they are 500 tons gross tonnage or over, oil tankers, chemical tankers, gas carriers and bulk carriers, including cargo high-speed craft.

#### POWERS OF MINISTER

3. (1) For the purpose of implementing Chapter IX of the Safety Convention, the Minister, taking into account the International Maritime Organization Resolution A.739(18), adopted on November 4, 1993 and entitled *Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration*, as amended from time to time, may enter into agreements or arrangements authorizing organizations recognized by the Administration to exercise or perform the powers and duties referred to in that Chapter.

(2) The agreement or arrangement shall include a clause requiring the organizations recognized by the Administration to comply with Chapter IX of the Safety Convention, in particular Regulations 4 and 6.

#### COMPANY RESPONSIBILITIES

4. Every company shall comply with, and ensure that its ships comply with, Regulations 3, 4.2 and 5 of Chapter IX of the Safety Convention.

#### ORGANIZATIONS RECOGNIZED BY THE ADMINISTRATION

5. The following organizations are recognized by the Administration for the purpose of implementing Chapter IX of the Safety Convention:

- (a) the American Bureau of Shipping;
- (b) Bureau Veritas;

*la prévention de la pollution (code international de gestion de la sécurité (code ISM)) et adoptée le 4 novembre 1993 par l'Organisation maritime internationale, avec ses modifications successives. (ISM Code)*

« compagnie » S'entend au sens de la règle 1 du chapitre IX de la Convention de sécurité. (*company*)

« engin à grande vitesse » S'entend au sens de la règle 1 du chapitre IX de la Convention de sécurité. (*high-speed craft*)

« navire-citerne pour produits chimiques » S'entend au sens de la règle 1 de l'annexe II de la Convention sur la pollution des mers. (*chemical tanker*)

« organisme reconnu par l'Administration » Organisme prévu à l'article 5. (*organization recognized by the Administration*)

« pétrolier » S'entend au sens de la règle 1 du chapitre I de l'annexe I de la Convention sur la pollution des mers. (*oil tanker*)

« transporteur de gaz » S'entend au sens de la règle 1 du chapitre IX de la Convention de sécurité. (*gas carrier*)

« vraquier » S'entend au sens de la règle 1 du chapitre IX de la Convention de sécurité. (*bulk carrier*)

(2) Aux fins de l'interprétation du Code ISM, « devrait » a le sens de « doit ».

#### CHAMP D'APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique aux navires ressortissant à la Convention de sécurité et qui sont :

- a) des navires à passagers, y compris des engins à passagers à grande vitesse;
- b) des pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques, transporteurs de gaz et vraquiers, y compris des engins à cargaison à grande vitesse, d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux.

#### POUVOIRS DU MINISTRE

3. (1) Aux fins de la mise en œuvre du chapitre IX de la Convention de sécurité, le ministre peut, considérant la résolution A.739(18) intitulée *Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration* et adoptée le 4 novembre 1993 par l'Organisation maritime internationale avec ses modifications successives, conclure des accords ou des arrangements permettant aux organismes reconnus par l'Administration d'exercer les attributions prévues dans ce chapitre.

(2) Les accords ou les arrangements doivent contenir une clause exigeant que les organismes reconnus par l'Administration se conforment au chapitre IX de la Convention de sécurité et, en particulier, aux règles 4 et 6 de ce chapitre.

#### RESPONSABILITÉS DE LA COMPAGNIE

4. Chaque compagnie doit se conformer aux règles 3, 4.2 et 5 du chapitre IX de la Convention de sécurité et veiller à ce que ses navires y soient conformes.

#### ORGANISMES RECONNUS PAR L'ADMINISTRATION

5. Aux fins de la mise en œuvre du chapitre IX de la Convention de sécurité, les sociétés suivantes sont des organismes reconnus par l'Administration :

- a) l'American Bureau of Shipping;
- b) Bureau Veritas;

- (c) Det norske Veritas;
- (d) Germanischer Lloyd; and
- (e) Lloyd's Register of Shipping.

COMING INTO FORCE

**6.** These Regulations come into force on July 1, 1998.

[13-1-o]

- c) Det norske Veritas;
- d) Germanischer Lloyd;
- e) Lloyd's Register of Shipping.

ENTRÉE EN VIGUEUR

**6.** Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1998.

[13-1-o]