

PROPOSED REGULATIONS**RÈGLEMENTS PROJETÉS***Table of Contents**Table des matières*

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Atlantic Pilotage Authority		Administration de pilotage de l'Atlantique	
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations	717	Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.....	717
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Safety Management Regulations	721	Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires	721

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations

Statutory Authority

Pilotage Act

Sponsoring Department

Atlantic Pilotage Authority

Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Ministère responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Atlantic Pilotage Authority (APA) is responsible for administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic provinces, including the waters of Chaleur Bay, in the province of Quebec, south of Cap-d'Espoir, in latitude 48 degrees 25 minutes 8 seconds North, longitude 64 degrees 19 minutes 6 seconds West.

In accordance with subsection 20(1) of the *Pilotage Act*, an Authority may, with the approval of the Governor in Council, make regulations necessary for the attainment of its objectives, including prescribing the qualifications for holders of licences and pilotage certificates and prescribing the requirements for applicants for a licence or pilotage certificate.

Provisions in the current Regulations require that an applicant for a pilotage certificate complete at least 12 one-way trips in the relevant compulsory pilotage waters within the two year period prior to sitting a certificate examination. At least 12 one-way trips must be completed in each two year period thereafter to maintain the validity of the certificate.

Following approval of the *Atlantic Pilotage Authority Regulations* which established the Confederation Bridge compulsory pilotage area, the Minister of Transport requested the APA to review the certification requirements for frequent users of the Northumberland Strait and report back to him by December 31, 1997.

In response to the Minister's request, the APA established a sub-committee comprised of representatives from Transport Canada (TC), the Canadian Shipowners Association (CSA); the Shipping Federation of Canada (SFC); Kent Line; and the APA and some of its pilots. This sub-committee met in October 1997 to evaluate the certification requirements for Canadian mariners wishing to pilot their vessels, not only in the Northumberland Strait area but also in the other compulsory pilotage areas within the Atlantic provinces.

To facilitate the review, the APA compulsory pilotage areas were divided into two groups; those areas where pilotage was considered difficult and those areas where it was considered less difficult. In the more difficult areas, the sub-committee members agreed that the requirements to obtain and maintain the validity of a pilotage certificate should remain as present. In the three less difficult areas, which include the Bay of Exploits, Humber Arm

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) est chargée d'administrer, en vue d'assurer la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes situées dans les provinces de l'Atlantique et leurs environs, y compris les eaux de la baie des Chaleurs (Québec), au sud de Cap-d'Espoir, par 48 degrés 25 minutes 8 secondes de latitude Nord et 64 degrés 19 minutes 6 secondes de longitude Ouest.

En vertu du paragraphe 20(1) de la *Loi sur le pilotage*, une administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, prendre les règlements nécessaires à l'exécution de sa mission, notamment en fixant les conditions que le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit remplir et les conditions que la personne qui demande un brevet ou un certificat de pilotage doit remplir.

Les dispositions du règlement actuel exigent que la personne qui demande un certificat de pilotage ait effectué au moins 12 voyages simples dans les eaux de pilotage obligatoire pertinentes dans les deux ans précédant la date d'établissement d'un examen menant au certificat. Par la suite, au moins 12 voyages simples doivent être effectués durant chaque période de deux ans pour que la validité du certificat soit maintenue.

Après l'approbation du *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, en vertu duquel la zone du pont de la Confédération est une zone de pilotage obligatoire, le ministre des Transports a demandé à l'APA de revoir les conditions applicables aux certificats des usagers qui circulent souvent dans le détroit de Northumberland et de lui en faire rapport au plus tard le 31 décembre 1997.

À la suite de la demande du ministre, l'APA a créé un sous-comité composé de représentants de Transports Canada (TC), de l'Association des armateurs canadiens (AAC), de la Fédération maritime du Canada (FMC), de Kent Line, de l'APA et de certains de ses pilotes. Ce sous-comité s'est réuni en octobre 1997 pour évaluer les conditions applicables au certificat de pilotage des marins canadiens désireux de piloter leur bâtiment non seulement dans le détroit de Northumberland, mais aussi dans les autres zones de pilotage obligatoire des provinces de l'Atlantique.

Pour que l'examen soit facilité, les zones de pilotage obligatoire de l'APA ont été rangées dans deux catégories, les zones de pilotage difficiles ou peu difficiles. Dans le cas des zones de pilotage difficiles, les membres du sous-comité ont convenu que les conditions appliquées actuellement à l'acquisition du certificat et applicables au maintien de sa validité ne changeraient pas. Dans le cas des trois zones de pilotage peu difficiles, soit la baie des

and Confederation Bridge, the majority of the members supported a reduction in the certification requirements from 12 to 4 one-way trips. It was generally considered that this initiative met the marine industry's demands for a reduction in the trip requirements, commensurate with maintaining an acceptable level of navigational safety within these three pilotage areas.

In addition, this initiative provides a "grandfather clause" which will allow a mariner to waive the trip requirement prescribed in subsection 18(2) of these Regulations if:

- (a) the mariner has been on the bridge of the ship in the area in the five years before it became a compulsory pilotage area; and
- (b) an application for a pilotage certificate is submitted within six months immediately following the establishment of the area as a compulsory pilotage area.

Alternatives

A retention of the current requirements for the application and maintenance of pilotage certificates was considered and rejected. This regulatory initiative gives recognition to the Minister's request for a review of the certification requirements for Canadian mariners in the Northumberland Strait area. In addition, it responds to requests from the marine industry to address the certification requirements in each of the compulsory pilotage areas within the APA's jurisdiction.

Benefits and Costs

The relaxation in the trip requirements for pilotage certification in the three less difficult areas responds to requests from the marine community and will enable more candidates to apply for the certification examination. Depending upon the success rate of examinees, Canadian shipowners will benefit in that they will be able to waive the customary pilotage charges in these specific waters. Based on the limited application of this initiative, it is anticipated that the amendments to these Regulations will not have any financial implications upon the APA.

Consultation

The sub-committee convened by the APA to address the certification requirements was comprised of representatives from TC, CSA, SFC, Kent Line, APA and some of its pilots. Following discussions on the various compulsory pilotage areas under the APA's purview, there was unanimous support for retention of the existing trip requirements for certification in the areas designated by members as being more difficult from a pilotage perspective. Most members of the sub-committee concurred with the reduced trip requirement in the three less difficult pilotage areas. The CSA representative, however, indicated that mariners on the ships, represented by his association, were competent to pilot their ships within these waters and that the four one-way trip requirement and subsequent examination was totally unnecessary.

Compliance and Enforcement

Sections 22 and 27 of the *Pilotage Act* provide the necessary compliance and enforcement mechanisms with respect to the

Exploits, Humber Arm et la zone du pont de la Confédération, la majeure partie des membres se sont dits en faveur de réduire de 12 à 4 le nombre des voyages simples requis conformément aux exigences du certificat. On a considéré qu'en général cette mesure répondait au désir de l'industrie maritime, qui veut que le nombre de ces voyages soit réduit sans perdre de vue pour autant le maintien d'un niveau de sécurité acceptable pour la navigation dans ces trois zones de pilotage.

Notons également que cette mesure comporte une disposition de « respect des droits acquis », en ce sens qu'un marin pourra être exempté des exigences du paragraphe 18(2) du Règlement à l'égard des voyages si :

- (a) le marin était sur la passerelle du navire durant les voyages effectués dans la zone au cours des cinq ans précédant sa désignation comme zone de pilotage obligatoire;
- (b) une demande de certificat de pilotage est faite dans les six mois suivant immédiatement l'établissement de cette zone en tant que zone de pilotage obligatoire.

Solutions envisagées

L'option de maintenir telles quelles les conditions actuelles relatives à la demande et au maintien du certificat de pilotage a été prise en considération mais rejetée. Ce projet de réglementation rend compte de la demande faite par le ministre pour que les conditions applicables au certificat de pilotage des marins canadiens dans la zone du détroit de Northumberland soient revues. De plus, le projet répond aux demandes de l'industrie maritime, qui veut que les conditions applicables à chaque zone de pilotage obligatoire relevant des compétences de l'APA soient revues.

Avantages et coûts

La réduction du nombre de voyages exigés en vue de la délivrance ou du maintien d'un certificat visant les trois zones de pilotage peu difficiles répond aux demandes de la communauté maritime et permettra à davantage de candidats de se présenter aux examens menant au certificat de pilotage. Bien que le taux de réussite des candidats soit un facteur, les armateurs canadiens profiteront de cette mesure en évitant les droits de pilotage dont ils devaient s'acquitter habituellement dans ces eaux. Étant donné le champ d'application limité de cette mesure, il est peu probable que les modifications à ce règlement aient une incidence financière sur l'APA.

Consultations

Le sous-comité auquel l'APA a confié l'étude des conditions était composé des représentants de Transports Canada, de l'Association des armateurs canadiens (AAC), de la Fédération maritime du Canada (FMC), de Kent Line, de l'APA et de certains de ses pilotes. Au terme des délibérations consacrées aux diverses zones de pilotage obligatoire relevant des compétences de l'APA, un appui unanime a été accordé à l'option de maintenir telles quelles les conditions appliquées actuellement au nombre de voyages effectués dans les zones de pilotage jugées difficiles par les membres. La plupart des membres étaient en faveur de réduire le nombre de voyages exigés dans le cas des trois zones de pilotage jugées peu difficiles. Toutefois, le représentant de l'AAC a déclaré que les marins qui sont à bord des navires représentés par l'AAC ont les compétences voulues pour piloter leurs navires dans ces eaux et que les quatre voyages simples exigés et l'examen imposé sont totalement superflus.

Respect et exécution

Les articles 22 et 27 de la *Loi sur le pilotage* prescrivent les moyens d'observance et d'application nécessaires pour faire

regulatory requirements for the application and maintenance of pilotage certificates.

Contact

Captain R. A. McGuinness, Chairman, Atlantic Pilotage Authority, Purdy's Wharf, Tower 1, Suite 1402, 1959 Upper Water Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3N2, (902) 426-2550 (Telephone), (902) 426-4004 (Facsimile).

respecter les exigences réglementaires propres à la demande de certificat de pilotage et au maintien de sa validité.

Personne-ressource

Le capitaine R. A. McGuinness, Président, Administration de pilotage de l'Atlantique, Purdy's Wharf, Tour 1, Bureau 1402, 1959, rue Upper Water, Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3N2, (902) 426-2550 (téléphone), (902) 426-4004 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*, that the Atlantic Pilotage Authority proposes, pursuant to subsection 20(1) of that Act, to make the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to Captain F. H. Wade, Senior Advisor, Certification and Pilotage Branch, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 11th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N8.

R. ANTHONY MCGUINNESS
Chairman
Atlantic Pilotage Authority

REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subsection 14(2)¹ of the *Atlantic Pilotage Authority Regulations*² is replaced by the following:

(2) In addition to the qualifications required under subsection (1), the holder of a pilotage certificate shall, while having the conduct of a ship, complete every two years at least

(a) 12 one-way trips in each of the compulsory pilotage areas in which the holder performs pilotage duties, if the compulsory pilotage area is Miramichi, Restigouche or Saint John in New Brunswick, Holyrood, Placentia Bay, St. John's or Stephenville in Newfoundland, Cape Breton, Halifax or Pugwash in Nova Scotia or Charlottetown in Prince Edward Island; and

(b) four one-way trips in each of the compulsory pilotage areas in which the holder performs pilotage duties, if the compulsory pilotage area is Bay of Exploits or Humber Arm in Newfoundland or Confederation Bridge in Prince Edward Island.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*, que l'Administration de pilotage de l'Atlantique, en vertu du paragraphe 20(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 30 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 au Capitaine F. H. Wade, Conseiller principal, Direction de la certification et du pilotage, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 11^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N8.

Le président
Administration de pilotage de l'Atlantique
R. ANTHONY MCGUINNESS

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 14(2)¹ du *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*² est remplacé par ce qui suit :

(2) Outre qu'il satisfait aux conditions visées au paragraphe (1), le titulaire d'un certificat de pilotage doit, alors qu'il assure la conduite d'un navire, effectuer tous les deux ans au moins :

a) 12 voyages simples dans chacune des zones de pilotage obligatoire à l'intérieur desquelles il exerce les fonctions de pilote, si la zone de pilotage obligatoire est celle de Miramichi, de Restigouche ou de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, de Holyrood, de la baie Placentia, de St. John's ou de Stephenville à Terre-Neuve, du Cap-Breton, de Halifax ou de Pugwash en Nouvelle-Écosse ou de Charlottetown à l'Île-du-Prince-Édouard;

b) 4 voyages simples dans chacune des zones de pilotage obligatoire à l'intérieur desquelles il exerce les fonctions de pilote, si la zone de pilotage obligatoire est celle de la baie des Exploits ou de Humber Arm à Terre-Neuve ou du pont de la Confédération à l'Île-du-Prince-Édouard.

¹ SOR/92-679

² C.R.C., c. 1264

¹ DORS/92-679

² C.R.C., ch. 1264

(3) The holder of a pilotage certificate shall provide the Authority, on request, with documents confirming that the holder meets the requirements of subsection (2).

2. Subsection 18(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) In addition to providing the information required under subsection (1), an applicant for a pilotage certificate shall have completed, within the two years before the date of the application, while being on the bridge of a ship, at least

- (a) 12 one-way trips in each of the compulsory pilotage areas in which the applicant is to perform pilotage duties, if the compulsory pilotage area is Miramichi, Restigouche or Saint John in New Brunswick, Holyrood, Placentia Bay, St. John's or Stephenville in Newfoundland, Cape Breton, Halifax or Pugwash in Nova Scotia or Charlottetown in Prince Edward Island; and
- (b) four one-way trips in each of the compulsory pilotage areas in which the applicant is to perform pilotage duties, if the compulsory pilotage area is Bay of Exploits or Humber Arm in Newfoundland or Confederation Bridge in Prince Edward Island.

(3) An applicant for a pilotage certificate shall provide the Board of Examiners with documents confirming that the applicant meets the requirements of subsection (2).

(4) An applicant for a pilotage certificate in respect of an area that is established as a compulsory pilotage area need not comply with subsection (2) if

- (a) the application is submitted within six months of the area being established as a compulsory pilotage area; and
- (b) the applicant provides the Board of Examiners with documents establishing that the applicant was in the area, on the bridge of a ship that is subject to compulsory pilotage under section 4, within the five years prior to the area being established as a compulsory pilotage area.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on the date on which they are registered.

[13-1-0]

(3) Le titulaire d'un certificat de pilotage doit, sur demande, fournir à l'Administration des documents confirmant qu'il satisfait aux exigences du paragraphe (2).

2. Le paragraphe 18(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Outre qu'il fournit les renseignements visés au paragraphe (1), le candidat à l'obtention d'un certificat de pilotage doit avoir effectué, au cours des deux années précédant la date de sa demande, alors qu'il était sur la passerelle d'un navire, au moins :

- a) 12 voyages simples dans chacune des zones de pilotage obligatoire à l'intérieur desquelles il exercera les fonctions de pilote, si la zone de pilotage obligatoire est celle de Miramichi, de Restigouche ou de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, de Holyrood, de la baie Placentia, de St. John's ou de Stephenville à Terre-Neuve, du Cap-Breton, de Halifax ou de Pugwash en Nouvelle-Écosse ou de Charlottetown à l'Île-du-Prince-Édouard;
- b) 4 voyages simples dans chacune des zones de pilotage obligatoire à l'intérieur desquelles il exercera les fonctions de pilote, si la zone de pilotage obligatoire est celle de la baie des Exploits ou de Humber Arm à Terre-Neuve ou du pont de la Confédération à l'Île-du-Prince-Édouard.

(3) Le candidat à l'obtention d'un certificat de pilotage doit fournir au jury d'examen des documents confirmant qu'il satisfait aux exigences du paragraphe (2).

(4) Le candidat à l'obtention d'un certificat de pilotage pour une zone ayant été établie zone de pilotage obligatoire n'a pas à se conformer au paragraphe (2) si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il présente sa candidature dans les six mois suivant la date à laquelle la zone a été établie zone de pilotage obligatoire;
- b) il fournit au jury d'examen des documents établissant qu'il a été dans cette zone, sur la passerelle d'un navire assujéti au pilotage obligatoire en vertu de l'article 4, au cours des cinq années précédant la date à laquelle la zone a été établie zone de pilotage obligatoire.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[13-1-0]

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^{er} 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^{er} 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^{er} 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)^a of the *Canada Shipping Act*, that the Governor in Council proposes, pursuant to section 314^a, paragraphs 657(1)(e)^b and (k)^b and subsection 657(2)^b 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*)

^a R.S., 1985, c. 6 (3rd Supp.), s. 35

^b R.S., 1985, c. 6 (3rd Supp.), s. 84

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 314.1(1)^a de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, que le Gouverneur en conseil, en vertu de l'article 314^a, des alinéas 657(1)(e)^b et (k)^b et du paragraphe 657(2)^b 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^e 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*

^a L.R. (1985), ch. 6 (3^e suppl.), art. 35

^b L.R. (1985), ch. 6 (3^e 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^{er} juillet 1998.

[13-1-o]