



**Projet de règlement sur la gestion pour la sécurité de
l'exploitation des bâtiments canadiens**
Comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux de
pêche
Rimouski, le 16 février 2012





Aperçu

- Donner un aperçu du projet de règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments canadiens
- Voici les objectifs de l'exposé :
 1. donner un aperçu du projet de règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments canadiens à la suite des consultations tenues en 2011;
 2. présenter les exigences et la certification proposées en matière de SGS;
 3. obtenir les commentaires des intervenants.



Contexte - Sécurité

- Objectifs de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et du projet de règlement :
 - promouvoir la sécurité;
 - protéger le milieu marin;
 - protéger la santé et le bien-être des personnes;
 - promouvoir un réseau de transport maritime efficace.
- Réduire le nombre d'accidents, d'incidents et de décès en mer.
- Poursuivre la mise en œuvre d'une priorité de Transports Canada.
- Mettre en œuvre les recommandations du Bureau de la sécurité des transports.



3

Contexte - SGS

- Transports Canada favorise la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans tous les modes.
- À l'échelle internationale, les bâtiments ressortissant à la Convention SOLAS (Code ISM) doivent être dotés d'un SGS conformément à la réglementation en vigueur.
- Dans l'industrie maritime canadienne, un certain nombre d'exploitants sont tenus de se conformer au Code ISM en vertu de la loi.
- Au sein de la flotte canadienne, certains exploitants ont volontairement mis en œuvre un SGS conformément au Code ISM.
- Des consultations sur le projet de règlement se sont tenues à l'automne 2010 et au printemps et à l'automne 2011.



4

Objectifs du projet de règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments canadiens

- Modifier le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* en vigueur pour qu'il s'applique à un plus vaste secteur de la flotte canadienne.
- Le projet de règlement mettra en œuvre les exigences du Code ISM.
- La modification du Règlement :
 - assurerait une conformité continue aux obligations, normes et pratiques internationales;
 - générerait plus efficacement la sécurité;
 - concentrerait davantage les activités de sécurité sur les risques décelables, le rendement et les résultats;
 - améliorerait la culture de sécurité au sein de la flotte canadienne.



5

Approche proposée

- Le projet de règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments canadiens se compose d'une série d'exigences sur les SGS – Code ISM.
- Le projet de règlement vise les compagnies et les bâtiments qui se classent dans trois groupes – volet I, volet II et volet III.
- La certification des SGS vise les compagnies et les bâtiments qui se classent dans le volet I et le volet II.



6

Exigences en matière de SGS

1. Généralités (objectifs)
2. Politique sur la sécurité et la protection de l'environnement
3. Pouvoir et responsabilités de la compagnie
4. Personne désignée
5. Pouvoir et responsabilités du capitaine
6. Ressources et personnel
7. Opérations à bord
8. Préparatifs d'urgence
9. Rapports et analyse des cas de non-conformité, des accidents et des situations dangereuses
10. Entretien du bâtiment et de l'équipement
11. Documentation
12. Vérification, examen et évaluation de la compagnie



7

Application proposée des exigences en matière de SGS

Volet I

Les bâtiments canadiens assujettis au chapitre IX de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

Les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse transportant des passagers, au plus tard le 1^{er} juillet 1998.

Les pétroliers, les transporteurs de produits chimiques, les transporteurs de gaz, les vraquiers et les engins à grande vitesse transportant des marchandises d'une jauge brute de 500 tonneaux et plus, au plus tard le 1^{er} juillet 1998.

Les autres navires de charge et les unités mobiles de forage en mer d'une jauge brute de 500 tonneaux et plus, au plus tard le 1^{er} juillet 2002.

Volet II

Le deuxième volet s'applique aux bâtiments ci-après qui ne sont pas assujettis au chapitre IX de la Convention SOLAS.

Un bâtiment d'une jauge brute de 500 tonneaux et plus.

Un bâtiment certifié pour transporter plus de 50 passagers.

Volet III

Le troisième volet s'applique aux bâtiments ci-après qui ne sont pas assujettis au chapitre IX de la Convention SOLAS.

Un bâtiment d'une longueur de 24 mètres et plus et d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux (à l'exclusion des bâtiments certifiés pour transporter plus de 50 passagers).



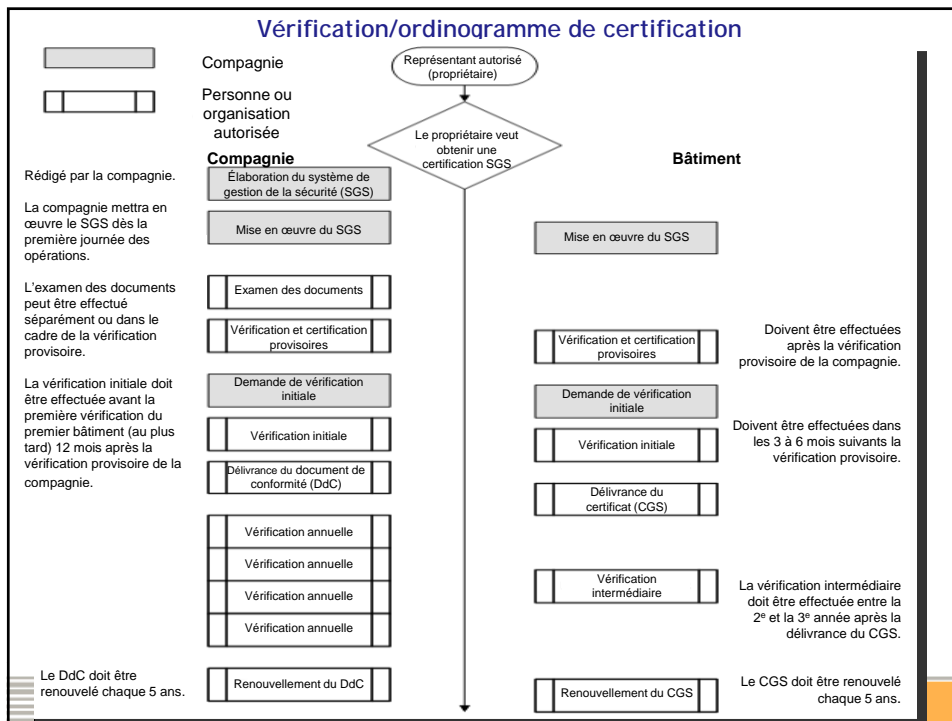
8

Processus de certification des SGS

- Les compagnies et les bâtiments qui se classent dans le volet I et le volet II doivent faire vérifier et certifier leurs SGS.
- Le processus de vérification et de certification des SGS comprend les exigences suivantes :
 1. élaborer et mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité;
 2. examen du document par un OR;
 3. vérification provisoire et certification de la compagnie et des bâtiments;
 4. vérification initiale et délivrance d'une attestation de conformité (AC) et de certificats de gestion de la sécurité (CGS) (ce processus doit être accompli dans les 3 à 6 mois suivant la vérification provisoire) :
 - une vérification annuelle de l'AC est réalisée chaque année (4) entre la vérification initiale et la vérification de renouvellement;
 - une vérification intermédiaire du CGS est réalisée entre la deuxième et la troisième année après la délivrance du CGS.
 5. Renouvellement de l'AC et des CGS tous les cinq ans.



9



Certification des SGS - éléments clés

- Le représentant autorisé (RA) du volet I ou II doit faire vérifier et certifier son SGS par une société de classification ou une organisation qui est autorisée par le ministre des Transports.
- Le SGS possède son propre régime de certification :
 - attestation de conformité (AC) pour une compagnie;
 - certificat de gestion de la sécurité (CGS) pour chaque bâtiment.
- L'attestation de conformité est directement liée au certificat de gestion de la sécurité (CGS) de chaque bâtiment.
- Si un RA ne se conforme pas aux exigences du règlement sur la gestion pour la sécurité, il ne recevra pas une AC. Une AC qui n'est plus valide rend invalides tous les CGS, ce qui signifie que tous les bâtiments applicables ne peuvent exercer leurs activités.
- Le RA doit veiller à ce que son AC et ses CGS soient valides en tout temps.



11

Faits sur les SGS

1. Le règlement sur les SGS **n'éliminera en rien** l'exigence selon laquelle les bâtiments doivent être inspectés et avoir à leur bord des documents maritimes canadiens (certificats).
2. Les SGS constituent une exigence de sécurité indépendante
 - Ils **ne** remplacent **pas** l'exigence de sécurité, quelle que soit la réglementation en vigueur.
3. La conformité au règlement sur la gestion pour la sécurité pourrait être vérifiée au moyen de vérifications des SGS (AC/CGS) et d'inspections des bâtiments.



12

Avantages d'une approche axée sur la gestion de la sécurité

- Réduit les risques d'incidents et d'accidents ainsi que les coûts connexes.
- Facilite la capacité de l'industrie à se conformer à la réglementation et aux autres exigences, ce qui améliorerait le rendement en matière de sécurité.
- Crée un régime de sécurité normalisé et uniforme.
- Améliore la gestion des risques et l'échange d'information.
- Autorise une certaine marge de manœuvre et favorise l'innovation : les compagnies peuvent élaborer des systèmes de gestion de la sécurité qui cadrent avec leurs propres activités.



13

Prochaines étapes

- En 2012, Sécurité maritime continuera de tenir des consultations auprès des intervenants de l'industrie par l'entremise du CCMC et dans le cadre d'autres événements.
- Transports Canada élaborera des documents d'orientation sur les SGS pour sensibiliser les exploitants et les aider à créer leurs propres systèmes.
- Sécurité maritime invite l'industrie à participer et à faire part de ses commentaires dans le cadre de la consultation sur le projet de règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments canadiens.
- À l'automne 2012, élaborer des instructions de rédaction pour le règlement et les autres instruments obligatoires.



14

Des questions?

Personne-ressource :
Ryan Coates
Analyste des politiques, Sécurité maritime
ryan.coates@tc.gc.ca



15



**Projet de règlement sur la gestion pour la sécurité
de l'exploitation des bâtiments canadiens**
Comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux
de pêche
Rimouski, le 16 février 2012



 Transport Canada Transports Canada



16

PROGRAMME DE CONFORMITÉ DES PETITS BÂTIMENTS

Lancement national le 2 juin 2011



www.tc.gc.ca/pcpb-svcp



TP 15111



- PCPB -

Objectif	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la sécurité dans la communauté des petits bâtiments
Stratégie	<ul style="list-style-type: none"> • Fournir une orientation et des outils conviviaux aux propriétaires/exploitants de petits bâtiments • Aider les propriétaires/exploitants de petits bâtiments à comprendre et à remplir toutes leurs obligations en vertu de <i>la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> • Surveiller la conformité des activités des petits bâtiments
Vise les bâtiments	<ul style="list-style-type: none"> • de 15 TJB ou moins • qui transportent au plus 12 passagers • ne sont pas des embarcations de plaisance

Note : Le PCPB ne vise pas les bateaux de pêche pour le moment, mais des travaux ont été amorcés en vue d'établir un programme similaire pour la communauté des exploitants de bateaux de pêche



PROCESSUS DE PCPB

- Tous les cinq ans, le propriétaire/exploitant d'un bâtiment autre que les embarcations de plaisance remplit un rapport de conformité détaillé qu'il envoie à Transports Canada



- Si le rapport est bien rempli, le propriétaire/exploitant recevra une vignette bleue à afficher à bord de son bateau
- Chaque année, le propriétaire/exploitant doit remplir un rapport de conformité annuel et le conserver dans ses dossiers

*Transports Canada peut inspecter en tout temps les bâtiments autres que les embarcations de plaisance



19

AVANTAGES DE L'APPROCHE DU PCPB

Regroupement des exigences réglementaires dans un outil convivial

Aide aux exploitants pour assurer leur conformité continue

Objectif d'amélioration de la sécurité globale des bâtiments participants et réduction au minimum des risques d'incidents et d'accidents

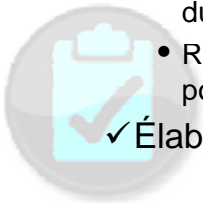


20

Aller vers l'avant (à court terme)

Priorité pour l'automne/hiver/printemps 2011-2012 :

- ✓ Mener une campagne de sensibilisation pour le PCPB
- ✓ Préparer et mener les activités d'évaluation
 - Évaluation nationale de la qualité de mise en œuvre du programme
 - Rédaction du premier rapport annuel d'évaluation pour discussion au printemps 2012
- ✓ Élaboration des normes de service

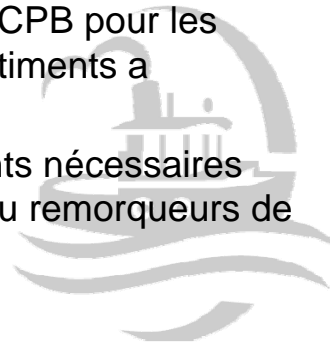


21

Aller vers l'avant (à court terme)

✓ Priorités pour la saison de navigation de 2012 :

- ✓ Amélioration continue du PCPB pour les bateaux de travail et les bâtiments à passagers
- ✓ Élaboration des suppléments nécessaires afin d'offrir le programme au remorqueurs de 0 à 15 TJB

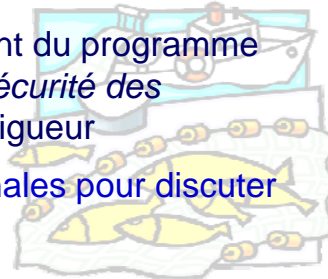


22

Aller vers l'avant (à long terme)

Priorités:

- ✓ Élaboration d'une stratégie pour l'élargissement/la modification du PCPB afin de l'offrir au petits bateaux de pêche
- ✓ Préparation pour le lancement du programme quand le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* entre en vigueur
- ✓ Mener des consultations nationales pour discuter de la stratégie proposée



23

Questions?

Jeannie Stewart-Smith
Agente de recherche/analyse
Transports Canada Sécurité Maritime
Ottawa, Ontario
jeannie.stewart-smith@tc.gc.ca

www.tc.gc.ca/pcpb-svcp



24