



*LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA  
(LMMC 2001)*

PROJET DE RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION

CONSULTATION PUBLIQUE

***RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ  
DES BATEAUX DE PÊCHE***

CONSEIL CONSULTATIF MARITIME CANADIEN (CCMC)

DOCUMENT DE TRAVAIL

**Automne 2005**

Veillez adresser vos observations à :  
*Kevin Monahan, gestionnaire de projet*  
Services de réglementation et assurance de la qualité  
Transports Canada, Sécurité maritime  
Tour C, Place de Ville  
330, rue Sparks, 11<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Téléphone : (613) 998-8207  
Télécopieur : (613) 991-5670  
Courriel : [monahak@tc.gc.ca](mailto:monahak@tc.gc.ca)  
Site Web : <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>

SGDDI 1302610

*Le présent document de travail a été préparé pour susciter des commentaires et des discussions.*





## ***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations  
Document de travail pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005*

### **Autorité responsable**

Le directeur, Design, équipement et sécurité nautique, assume la responsabilité du présent document.

### **Approbation**

**Victor Santos-Pedro**  
Directeur, AMSR

**Date de signature : 5/août/2005**



## ***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations  
Document de travail pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005*

### **INTRODUCTION**

Transports Canada (TC) présente un nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche en vertu de l'initiative de réforme de la réglementation de la LMMC 2001. Depuis février 2004, TC a tenu plusieurs séances de consultation afin de discuter des exigences proposées qui s'appliqueront aux petits bateaux de pêche (jusqu'à 24 mètres de longueur).

TC adoptera également une norme de construction pour tous les petits bateaux de pêche de moins de 24 mètres de longueur. Les exigences techniques de base ont été établies et assorties d'exceptions et d'annexes destinées à accommoder les différences.

### **CONTEXTE**

Les discussions consacrées à la réglementation de la sécurité des bateaux de pêche ont commencé avant le Projet de réforme de la réglementation, avec le projet de Règlement sur les petits bateaux de pêche, produit en 1993. Tous ces efforts devraient aboutir à la publication d'un règlement et de normes énoncés clairement, propres à favoriser un niveau de sécurité acceptable, un régime qui cadrera raisonnablement bien avec la réglementation nationale. Le présent document porte principalement sur les bateaux de pêche d'une longueur égale ou inférieure à 24 mètres, car on a déjà fait de grands pas dans l'élaboration d'un règlement sur les « petits bateaux de pêche ». Les grands bateaux de pêche (de plus que 24 mètres) feront l'objet d'autres activités de réglementation ultérieurement, qui seront en grande partie fondées sur le Protocole de Torremolinos de l'Organisation maritime internationale.

### **RÉUNIONS DE CONSULTATION**

Récemment, à l'hiver/au printemps 2005, TC a mené des séances de consultation dans les localités suivantes :

Saint John, N.-B.	Gander, T.-N.	Clear Lake, Man.
Yarmouth, N.-É.	St. John's, T.-N.	Thompson, Man.
Antigonish, N.-É.	Rimouski, Qc	Vancouver, C.-B.
Caraquet, N.-B.	London, Ont.	Campbell River, C.-B.
Moncton, N.-B.	Hay River, T.-N.-O.	Prince Rupert, C.-B.
Charlottetown, Î.-P.-É.	Iqaluit, Nt	

Plus de 20 000 invitations ont été envoyées aux pêcheurs et aux propriétaires de navires et en réponse à cet effort, plus de 1 600 pêcheurs de diverses régions ont pris part aux réunions.



## ***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations  
Document de travail pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005*

### **OBJET**

Ce document a pour objet d'informer nos intervenants des progrès réalisés relativement au Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche en vertu de la réforme de la réglementation de la LMMC 2001.

### **CARACTÉRISTIQUE DE BASE DU RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE**

- (1) La méthodologie de la gestion du risque entrera en ligne de compte dans l'énoncé de toutes les exigences de la réglementation. Une certaine souplesse et un choix de dispositions seront offerts aux intervenants préférant des exigences offrant un niveau de sécurité « équivalent ».
- (2) La taille des navires sera exprimée en unités de longueur, plutôt qu'en tonnage.
- (3) Les exigences sur le transport d'équipement sont déterminées par des principes de gestion du risque. Les exigences de transport seront fondées sur les classes de voyage plutôt que sur la longueur des navires. Il y aura des exigences plus sévères dans les cas où le risque est plus élevé et il sera possible d'avoir recours à des combinaisons isothermiques et à de l'équipement flottant comme solution de rechange aux radeaux de sauvetage, pour certaines catégories.
- (4) Le régime d'application comprendra l'utilisation de la *Loi sur les contraventions* et le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires.
- (5) TC propose que les nouveaux bateaux de pêche de moins de 9 mètres doivent respecter les exigences du TP 1332 - Normes de construction des petits bateaux. Les petits bateaux de pêche doivent être marqués d'un numéro d'identification de coque et comprendre un avis/une étiquette de conformité du constructeur ou du fabricant indiquant que le navire répond aux exigences du TP 1332.
- (6) Les bateaux de pêche qui ne sont pas assujettis au TP 1332 doivent répondre aux exigences de la nouvelle Norme de construction des bateaux de pêche – TP XXXX (pour les navires de 24 mètres et moins).
- (7) Tous les bateaux de pêche doivent faire l'objet d'une évaluation de leur stabilité (évaluation de stabilité simplifiée pour les navires de moins de 15 mètres, à l'exception des cas à risque plus élevé).



## ***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations  
Document de travail pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005*

- (8) La coque de tous les bateaux de pêche doit être marquée pour indiquer le tirant d'eau utile maximal autorisé. Les bateaux de pêche de moins de 6 mètres qui respectent les exigences du TP 1332 peuvent utiliser une étiquette de capacité pour indiquer la charge maximale.
- (9) En plus des dispositifs de protection contre les incendies actifs et passifs prévus dans la Norme de construction des bateaux de pêche (TP XXXX), chaque bâtiment doit transporter un équipement portatif de sécurité contre les incendies, comme le prescrit le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.

### **SITUATION ACTUELLE**

Les commentaires des intervenants à la suite des consultations récentes se sont avérés précieux en vue d'un examen des nombreuses propositions présentées au cours des séances de l'hiver/du printemps 2005. TC s'attend à ce que le nouveau règlement soit prêt à l'entrée en vigueur de la LMMC 2001 en novembre 2006.

### **NORMES DE CONSTRUCTION DES PETITS BATEAUX (TP 1332)**

Initialement, TC espérait rencontrer les représentants de l'industrie et réviser la norme actuelle (2004) à temps pour la mise en œuvre de la LMMC de 2001. TC a plutôt décidé de reporter ce travail de révision et d'utiliser la version 2004 du TP 1332 F, qui a été établie avec la participation accrue de l'industrie et qui fournit un cadre de sécurité adéquat pour les petits bâtiments. Cependant, des questions juridiques précises concernant le Règlement sur les petits bâtiments et le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche en vertu de la LMMC de 2001 pourraient obliger TC à réviser la version 2004 du TP 1332 F. Les modifications seront limitées au remaniement d'une partie du contenu (les exigences techniques ne seront pas modifiées) et à la prestation de soutien réglementaire pour les normes de construction qui se trouvent dans le Règlement sur les petits bâtiments et le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. Par conséquent, cela sera considéré comme une version 2004 révisée plutôt que comme une nouvelle version 2006.

### **NORME DE CONSTRUCTION DES BATEAUX DE PÊCHE (TP XXXX)**

Les commentaires reçus au cours du processus de consultation sont pris en compte.



## ***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***

*LMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations  
Document de travail pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005*

### **NORME DE STABILITÉ**

En réponse aux préoccupations exprimées par les intervenants en ce qui concerne l'important coût lié au respect de la norme de stabilité proposée, TC effectue une évaluation de la proposition axée sur le risque, y compris :

- Une évaluation des critères, qui détermineront si un navire de moins de 15 mètres doit faire l'objet d'une évaluation complète de la stabilité ou d'un essai de stabilité simplifié.
- Des lignes directrices sur l'interprétation de la Norme.
- Les seuils proposés.
- Les options pour les navires existants qui ne satisfont pas aux exigences.
- L'éducation et la sensibilisation des conducteurs aux questions de stabilité.

Cette évaluation aidera à mettre au point les exigences qui établissent un juste équilibre entre la sécurité des pêcheurs et le coût pour les propriétaires et les autres répercussions pour l'industrie et le gouvernement.

### **QUESTIONS SOULEVÉES AU COURS DES CONSULTATIONS**

En plus des questions soulevées concernant la Norme de stabilité, TC examine plusieurs éléments du projet de règlement à la lumière des commentaires fournis par les intervenants au cours des consultations. Voici un bref résumé des commentaires donnés durant les consultations (la liste n'est pas exhaustive).

#### **Généralités**

- (1) Il est nécessaire d'avoir une meilleure communication et un contact régulier. Les pêcheurs estiment qu'ils ne sont pas mis au courant de tous les changements qui les concernent.
- (2) Plusieurs intervenants croient que leurs activités sont sécuritaires et que d'autres règlements ne sont pas nécessaires, particulièrement des exigences en matière de stabilité. Tous croient que les navires existants devraient pouvoir continuer d'effectuer leurs activités traditionnelles de pêche du moment qu'ils respectent les règlements en matière de sécurité.
- (3) Les exigences réglementaires devraient être directement liées au risque établi.



## ***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations  
Document de travail pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005*

- (4) Des périodes de mise en œuvre graduelle sont nécessaires, particulièrement pour les nouvelles exigences proposées en matière de sauvetage et de stabilité.
- (5) Les conducteurs ne devraient pas être tenus d'obtenir une autorisation pour prendre part à des activités récréatives ou pour des activités de vie quotidienne dans des régions éloignées.

### **Définitions**

- (1) Le terme « modification majeure » est trop vaste et devrait être clairement défini.
- (2) Définir plus clairement ce que constitue un bateau « non ponté » et « ponté ».
- (3) Définition plus claire d'« eaux encombrées par les glaces ».
- (4) À des fins de stabilité, si un navire apparenté peut faire l'objet d'un essai de stabilité à titre de bâtiment hors série, une définition claire de « navire apparenté » doit être établie.
- (5) Précisez les termes « poisson en vrac » et « navire à plusieurs ponts ».

### **Seuils**

- (1) Changer le seuil suggéré de 12 mètres à 15 mètres; cela devrait s'appliquer aux exigences de sauvetage et à l'équipement exigé à bord, au régime d'inspection et aux normes de construction.
- (2) Harmoniser les seuils avec ceux des autres règlements et du ministère des Pêches et des Océans (MPO). Un changement des seuils ou un changement dans la façon dont la longueur est mesurée qui peut entraîner la classification d'un navire dans une catégorie de navire dont la longueur est plus élevée n'est pas souhaitable.

### **Équipement de Sauvetage**

- (1) La disposition concernant le port de gilets de sauvetage doit être clarifiée. [Les pêcheurs qui portent les nouveaux types de gilets de sauvetage (y compris les gilets de sauvetage gonflables) n'ont pas à transporter des gilets de sauvetage traditionnels de modèle trou de serrure ou des gilets de sauvetage ressortissant à la Convention SOLAS. Toutefois, TC encourage fortement les pêcheurs à porter les nouveaux types de gilets de sauvetage en tout temps, qu'il y ait ou non des gilets de sauvetage traditionnels à bord].



## ***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations  
Document de travail pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005*

- (2) Pour la pêche aux filets maillants, un pêcheur peut courir le risque d'accrocher son gilet de sauvetage et de passer par-dessus bord. Par conséquent, les pêcheurs sont particulièrement réticents au port de gilets de sauvetage, particulièrement si cela les expose à un risque plus élevé de noyade.
- (3) Les radeaux de sauvetage de style « mallette » ou « valise » devraient être acceptés pour les voyages côtiers.
- (4) Les chaumards profonds devraient être acceptés à la place des systèmes de dégagement hydrostatique pour les radeaux de sauvetage à bord des navires qui naviguent en eaux peu profondes.
- (5) En ce qui concerne les moyens d'embarquement, il est nécessaire de considérer la hauteur actuelle pour embarquer et non pas uniquement la hauteur du franc-bord.
- (6) La catégorie du groupe 3 devrait être prolongée à 30 milles marins plutôt que 25 ou même 50 milles pour aller de pair avec les exigences du MPO.
- (7) Les exigences pour les navires de groupe 3 B sont trop dispendieuses puisque les pêcheurs de ce groupe naviguent très près du littoral. D'autres estiment que pour le groupe 3 B, il devrait être question de 2 milles marins au lieu de 0,5 mille qui est proposé.

### **Inspection**

- (1) La liste de vérification d'auto-inspection exige une formation pour que le propriétaire puisse la remplir.
- (2) Le problème le plus important concernant le régime d'inspection est le manque de conformité dans la façon dont les inspections sont menées d'une région à l'autre (parfois au sein de la même région).

### **Stabilité**

- (1) La stabilité en tant que telle n'est peut-être pas le véritable enjeu : les questions de surcharge et d'accumulation de glace le sont.
- (2) On a exprimé d'importantes préoccupations relativement au coût des essais de stabilité et de la nature exhaustive des critères visant à déterminer si un navire de moins de 15 mètres doit effectuer un essai complet de stabilité.





## ***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations  
Document de travail pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005*

- (3) Les navires qui sont similaires du point de vue de la conception devraient pouvoir faire l'objet d'un essai à titre de groupe afin de réduire les coûts.
- (4) On devrait avoir la même marge de manœuvre pour effectuer des essais sur les navires par type; un essai de stabilité effectué sur un navire d'un type répondrait aux exigences pour ce type de navire.
- (5) Il est raisonnable d'exiger des essais de stabilité sur les nouvelles constructions, mais non pas sur la flotte existante.
- (6) Tous les navires devraient d'abord faire l'objet d'un essai d'après la norme de stabilité simplifiée. Dans le cas où un navire échouerait l'essai simplifié, le navire serait tenu de se conformer à un essai de stabilité encore plus complexe, réalisé par un architecte naval.
- (7) La cargaison liquide devrait être considérée comme critère pour effectuer une évaluation complète de la stabilité.
- (8) On doute qu'il y ait une capacité suffisante au sein du milieu de l'architecture navale/du génie maritime pour effectuer tous les nouveaux essais dans un délai de trois ans.
- (9) L'ajout de ponts amovibles transforme essentiellement un navire « non ponté » en un bateau « ponté ». Il est insensé d'exiger que les ponts amovibles ne soient pas étanches à l'eau.
- (10) Les navires dont la poupe est non pontée devraient pouvoir inclure cela dans la section des sabords de décharge de 7 %.
- (11) Un franc bord minimum de 0,4 mètre n'est pas réaliste.

### **Norme de Construction**

- (1) Les exigences en matière d'électricité sont trop dispendieuses. Envisager la norme de l'industrie comme ABYC, TP 127 pour les plus grands navires et TP 1332 pour les plus petits.
- (2) Les exigences de protection structurale contre l'incendie peuvent également être trop dispendieuses.
- (3) Il y a des problèmes sur le plan de l'étanchéité, du halage et du fonctionnement en ce qui concerne les panneaux étanches des types avec traverses uniques.



## ***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***

*LMMC 2001 – Projet de réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations  
Document de travail pour les réunions régionales et nationales du CCMC – Automne 2005*

- (4) Des panneaux, portes et fenêtres étanches ne sont pas nécessaires pour un bateau non ponté. À la place, un seuil d'une hauteur suffisante doit être requis.
- (5) Considérer les exigences de l'ABYC ou de la NFPA pour les appareils de chauffage/de cuisson.
- (6) La certification concernant le soudage et le PRFV est justifiée pour les constructeurs de bateaux, mais ne l'est pas pour les personnes effectuant des travaux de réparation et d'entretien. Dans plusieurs régions du Nord, il n'est pas possible d'obtenir des travailleurs certifiés. Les conducteurs et les propriétaires devraient avoir le droit d'effectuer leurs propres réparations et les modifications mineures.
- (7) Les hiloires plats et les écoutes devraient être acceptées sur certains navires.
- (8) Les pompes Jabsco (turbine de caoutchouc) devraient être acceptées à des fins d'évacuation de l'eau.
- (9) Une gouverne d'urgence ne devrait pas être requise pour les plus petits navires.

### **PROCHAINES ÉTAPES**

En tenant compte des commentaires tirés du processus de consultation, des efforts seront déployés à plusieurs niveaux, y compris :

- Effectuer une évaluation axée sur le risque portant sur les exigences en matière de stabilité et examiner le projet de règlement au besoin.
- Examiner les exigences en matière d'électricité et de sécurité contre les incendies.
- Terminer les instructions de rédaction du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.
- Examiner et mettre au point la Norme de construction des bateaux de pêche.
- Réviser les Normes de construction des petits bateaux (TP 1332) et apporter les modifications « chirurgicales » assurant sa légalité en ce qui concerne le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.