



*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***

DOCUMENT DE TRAVAIL

Hiver et printemps 2005

Document de consultation pour commentaires et discussion



Transports Transport
Canada Canada

Canada

INTRODUCTION

Transports Canada planifie d'introduire un nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* dans le cadre du Projet de réforme de la réglementation. Ce nouveau règlement est censé entrer en vigueur à la fin de 2006. Depuis février 2004, la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada a tenu de nombreuses séances de consultation pour discuter des exigences proposées pour les petits bateaux de pêche (c.-à-d. jusqu'à 24 mètres de longueur). Ces consultations permettront de bien cerner les exigences à inclure dans le nouveau règlement. Pour faciliter ce processus, Transports Canada prendra les mesures suivantes :

- distribuer un certain nombre de documents de discussion, à savoir :
 - Norme de construction des bateaux de pêche (des copies papier seront disponibles aux réunions, ou en ligne à l'adresse www.cmac-ccmc.gc.ca/Fr/menuendirect.htm);
 - Annexe A – Projet de Règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche;
 - Annexe B – Qu'est-ce qu'une embarcation de repêchage?
 - Annexe C – Trousse de premiers soins;
 - Règlement proposé sur la stabilité;
 - Norme proposée de stabilité;
 - Exigences proposées en matière de délivrance de certificats (ce document sera disponible aux réunions);
- accorder aux intervenants suffisamment de temps pour examiner ces documents publiés;
- tenir un certain nombre de réunions de consultation et de sensibilisation du public dans l'ensemble du pays (le calendrier des réunions de consultation est joint au présent document).

Transports Canada met actuellement en place une norme de construction unique visant tous les petits bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres. On a établi les exigences techniques de base assorties d'exceptions et d'annexes pour tenir compte des différences. La méthodologie « axée sur les risques » est mise en application pour toutes les exigences réglementaires. Grâce à la marge de manœuvre prévue et au choix de dispositions qui leur est offert, les intervenants pourront satisfaire aux exigences de différentes façons offrant un niveau de sécurité « équivalent ».

CONTEXTE

Des discussions concernant les règlements régissant la sécurité des bateaux de pêche étaient en cours avant le Projet de réforme de la réglementation avec le projet de Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche produit en 1993. Le produit final devrait consister en des normes et un règlement nouveaux énoncés clairement et pouvant offrir un niveau de sécurité acceptable, et un régime qui cadrera raisonnablement bien avec les réglementations nationales. Le présent document porte principalement sur les bateaux d'une longueur inférieure ou égale à 24 mètres ou moins, puisque l'on a déjà consacré une somme de travail substantielle à l'élaboration d'un règlement sur les « petits bateaux de pêche ». En 2007, on entreprendra des travaux en vue de la réglementation des grands bateaux de pêche (c.-à-d. d'une longueur supérieure à 24 mètres).

RAPPORT DE SITUATION

Les exigences proposées concernant les normes de construction, la délivrance des brevets et certificats et l'équipement exigé à bord, ainsi que certaines autres exigences, seront présentées et débattues dans le cadre de ces séances de consultation. Ne manquez pas d'assister à la rencontre qui aura lieu dans votre région, afin d'exprimer vos points de vue.

ANNEXE A

PROJET DE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES BATEAUX DE PÊCHE

On propose que ce règlement soit connu sous le nom de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*.

GÉNÉRALITÉS

Les bateaux doivent être conçus, pour ce qui touche à la construction et à l'équipement, de façon à être sûrs et à convenir pour les voyages et les opérations auxquels ils sont destinés, conformément au présent projet de règlement et à la Norme de construction des bateaux de pêche (TP XXXXX).

Les bateaux doivent être exploités et entretenus conformément aux dispositions pertinentes de ce Règlement et de tout autre Règlement établi en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) se rapportant à la sécurité des bateaux de pêche.

APPLICATION

Le présent projet de règlement s'appliquera à tous les bateaux de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres utilisés pour la pêche commerciale, et à tous les bateaux d'une longueur inférieure à 24 mètres utilisés pour la prise, la transformation ou le transport du poisson ou d'autres ressources biologiques aquatiques, y compris la récolte des végétaux marins.

Le présent projet de règlement ne s'appliquera pas aux bateaux de pêche sportive.

DÉLIVRANCE DE PERMIS AUX BATEAUX ET IMMATRICULATION DES BATEAUX

Tous les bateaux de pêche commerciale doivent obtenir un permis de Transports Canada ou être immatriculés par ce dernier en vertu du *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires*. (LMMC 2001, article 46)

Le propriétaire du bateau doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour faire immatriculer le bateau/obtenir un permis pour ce dernier. De plus, il doit donner suite promptement à ces exigences (comme le précise le TP 13414, *Comment immatriculer un navire ou un bateau au Canada*) afin de s'assurer que l'immatriculation/l'obtention du permis a été exécutée avant la livraison du bateau.

Le propriétaire du bateau doit donner un avis de tout changement ou modification subséquent apporté au bateau lorsque ce dernier est modifié au point de n'être plus conforme à la description qui en est faite au certificat d'immatriculation/au permis ou aux détails qui y sont indiqués (article 58 de la LMMC de 2001).

Date : 28 janvier 2005

Un bateau de pêche commerciale ne doit entreprendre aucun voyage pour lequel il n'a pas obtenu un permis, une immatriculation ou un certificat en bonne et due forme sans l'autorisation préalable du Ministre. (Les BP ne doivent pas être utilisés comme des navires à passagers, des navires de travail, etc. sans l'autorisation préalable de TC.)

Bateaux étrangers en voie d'être immatriculés au Canada et éléments étrangers devant être installés à bord de bateaux canadiens (À déterminer)

Un bateau immatriculé à l'étranger en voie d'être immatriculé au Canada pour la première fois après l'entrée en vigueur de ce Règlement doit être considéré comme un bateau neuf conformément à ce Règlement. Des plans ou des données, selon le cas, doivent être présentés à un inspecteur pour examen, et la coque, les machines et l'équipement doivent être soumis à une première inspection afin d'assurer la conformité à ce Règlement avant l'entrée en service du bateau en tant que bateau canadien.

Lorsque des certificats de construction et de visite valides d'une société de classification approuvée indiquant que la classe du bateau est maintenue sont présentés, le Bureau peut accepter la première inspection prévue ci-dessus sans démonter les divers éléments de la coque, des machines et des équipements (aucune inspection particulière).

Dans le cas de machines ou d'équipement étrangers (existants) importés au Canada pour être installés à bord d'un bateau après l'entrée en vigueur de ce Règlement, des plans ou des données, selon le cas, doivent être présentés à un inspecteur pour examen, et les machines ou l'équipement doivent être soumis à une première inspection avant leur utilisation.

MARQUES

Tout bâtiment sera marqué de son numéro matricule et de tout autre renseignement précisé par le registraire en chef. (LMMC 2001, article 57).

Le certificat d'immatriculation d'un bâtiment n'est valide que lorsque celui-ci est marqué conformément au paragraphe ci-haut.

DROITS

Les droits imposés pour services rendus (LMMC 2001, article 35) doivent être fixés selon le *barème des droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur* et doivent être acquittés conformément à l'article 36 de la LMMC 2001.

Toutefois, Transports Canada mettra en œuvre une politique visant à soustraire les propriétaires d'un bateau existant ou neuf ayant moins de 15 tonneaux de jauge brute ou 12 mètres de payer les droits de la première inspection ou de l'inspection initiale à condition que le bateau soit inspecté avant 2011 (ou cinq ans à partir de la date d'entrée en vigueur de ce Règlement).

Date : 28 janvier 2005

RESPONSABILITÉS

PROPRIÉTAIRES (Représentant autorisé)

Chaque propriétaire d'un navire veillera à ce que les exigences énoncées dans le présent projet de règlement et dans la Norme de construction des bateaux de pêche (TP XXXXX) soient satisfaites.

(LMMC 2001, art. 14 – Chaque bâtiment canadien doit relever d'une personne responsable – le représentant autorisé.)

LMMC 2001, Article 106 – Le représentant autorisé :

1. veille à ce que le bâtiment ainsi que ses machines et son équipement satisfassent aux exigences des règlements;
2. élabore des règles d'exploitation sécuritaire du bâtiment ainsi que la procédure à suivre en cas d'urgence;
3. veille à ce que l'équipage reçoivent une formation en matière de sécurité;
4. veille à ce que le bâtiment, ses machines et son équipement soient inspectés en vue de l'obtention des documents maritimes exigés;
5. veille à ce que les modalités de ces documents soient respectées.

Les représentants autorisés doivent s'assurer que le bateau ainsi que ses machines et son équipement sont entretenus dans un état acceptable et dans un état de préparation opérationnelle conformément aux recommandations des fabricants. Les registres concernant l'entretien ou les réparations prévus ou imprévus doivent être conservés à bord du bateau ou dans les locaux du représentant autorisé. Ils doivent être disponibles si un inspecteur de la Sécurité maritime en fait la demande (ou un inspecteur d'un tiers).

Le représentant autorisé doit veiller à ce qu'on dispose à bord d'un bateau canadien d'un nombre suffisant d'outils et de pièces de rechange et de matériel permettant d'effectuer de menues réparations, si nécessaire, dans le cas d'une situation d'urgence. Cette exigence s'applique uniquement dans la mesure où elle est raisonnable et pratique compte tenu du voyage prévu du bateau.

Capitaine (Personne qui commande et qui est en charge du bateau)

(LMMC 2001, Article 107 – Le capitaine d'un bâtiment canadien veille à ce que les documents maritimes canadiens exigés sous les règlements soient obtenus avant que le bâtiment n'entreprenne un voyage à partir d'un port au Canada.)

(LMMC 2001, Partie 3, Article 82 – Le capitaine d'un bâtiment canadien veille à ce que les personnes occupant des postes à bord lui présentent les documents maritimes canadiens dont ils doivent être titulaires pour occuper ces postes. (Veuillez consulter le *Règlement sur le personnel maritime* pour les exigences relatives à la formation aux FUM et à la compétence et à la certification du conducteur, à l'examen médical, aux états de service en mer, etc.)

Date : 28 janvier 2005

Le capitaine d'un bâtiment canadien ne peut exploiter le bâtiment si celui-ci n'est pas muni d'un équipage suffisant et compétent pour l'exploitation sécuritaire du bâtiment lors de son voyage projeté, et ne reste pourvu d'un tel équipage durant le voyage.

LMMC 2001, Partie 4, Sécurité, Articles 109, 110 et 111 – Le capitaine d'un bâtiment :

1. prend toutes les mesures utiles pour assurer la sécurité du bâtiment et des personnes qui sont à son bord ou qui le chargent ou déchargent lorsqu'elles utilisent l'équipement à bord. Lorsqu'on lui signale un danger pour la sécurité, il doit, sauf, s'il est d'avis que celui-ci n'existe pas, prendre les mesures indiquées pour protéger le bâtiment et les personnes à bord contre le danger, notamment en l'éliminant si cela est possible. S'il ne peut l'éliminer, il doit aviser le représentant autorisé.
2. fait rapport de toute situation dangereuse au plus proche Bureau de la sécurité des transports, à la Garde côtière canadienne, à la Sécurité maritime de Transports Canada ou à un organisme d'application de la loi local.
3. veille à ce que le nombre de personnes à bord de son bâtiment n'excède pas celui qui est autorisé par tout certificat délivré sous le régime des règlements.
4. doit veiller à ce que la ligne de charge applicable ne soit pas immergée.
5. est tenu d'obéir à l'ordre que lui donne l'inspecteur de la sécurité maritime de cesser toute opération qui, de l'avis de l'inspecteur, présente des risques excessifs en raison de l'existence de conditions dangereuses.

Le capitaine d'un petit bateau de pêche doit utiliser à bon escient le *Code des méthodes et pratiques nautiques*, TP 018, tel que modifié de temps à autre.

Aucun capitaine de petit bateau de pêche ne doit entreprendre un voyage sans veiller à ce qu'on embarque avant le départ une quantité suffisante d'eau douce, de provisions et de combustible à bord du bateau pour effectuer le voyage en toute sécurité.

Le capitaine d'un petit bateau de pêche doit veiller à ce que toutes les personnes à bord connaissent les tâches que pourraient exiger leur poste dans le cas d'une situation d'urgence et l'endroit où se trouve l'équipement de sécurité à bord du bateau ainsi que son fonctionnement. Le capitaine doit être en mesure de montrer que les personnes à bord possèdent les compétences à cet égard si un inspecteur de la sécurité maritime lui en fait la demande.

Le propriétaire d'un petit bateau de pêche ponté de plus de 15 mètres de longueur doit veiller à ce que le(s) plan(s) ou le(s) diagramme(s) est (soient) affiché(s) à un endroit visible à bord du bateau pour chacun des éléments suivants, à installer à bord s'il y a lieu : tuyauterie d'assèchement de cale, système et équipement de lutte contre les incendies, système de détection des incendies et système d'alarme, système d'extinction d'incendie, équipement portable de sauvetage.

Date : 28 janvier 2005

Le capitaine d'un bateau de pêche doit prendre les mesures adéquates pour veiller à ce que les membres de son équipage comprennent l'utilisation des appareils de sauvetage et d'extinction d'incendie et savent où ils se trouvent.

ÉQUIPAGE

LMMC 2001, article 113 – Tout membre de l'équipage à bord d'un bâtiment est tenu :

1. d'exercer ses attributions de façon à ne pas compromettre la sécurité du bâtiment et des personnes à bord;
2. de signaler au capitaine tout danger pour cette sécurité dont il prend connaissance;
3. de lui signaler tout changement dans sa situation qui pourrait nuire à sa capacité d'exercer ses attributions de façon sécuritaire;
4. de se conformer aux ordres légitimes reçus du capitaine.

(LMMC 2001, Article 117 – Il est interdit d'altérer sans autorisation ou de vandaliser un bâtiment, ses machines ou son équipement out tout avis ou plan relatifs à la sécurité, à la navigation ou à la procédure en cas d'urgence.)

(LMMC2001, Article 118 – Il est interdit de prendre toute mesure qui pourrait compromettre la sécurité du bâtiment ou des personnes à son bord.)

FABRICANT DU BATEAU

Chaque fabricant, constructeur ou importateur d'un petit bateau de pêche doit s'assurer qu'il est construit conformément à ce Règlement et la *Norme sur la construction des bateaux de pêche* (TP XXXXX).

CLASSIFICATION DES VOYAGES

Un navire peut être pris en considération en vue de la délivrance d'un certificat l'autorisant à exercer ses activités dans les zones suivantes :

VOYAGE ILLIMITÉ (GROUPE 1)

Tous les voyages non visés par les Classes 1 ou 2, Voyages à proximité du littoral ou Voyages en eaux abritées.

VOYAGE À PROXIMITÉ DU LITTORAL, CLASSE 1 (GROUPE 2)

Voyage effectué entre des lieux situés dans le secteur formé par le Canada, les États-Unis d'Amérique (à l'exception d'Hawaii), Saint-Pierre et Miquelon, les Antilles, le Mexique, l'Amérique centrale et la côte nord-est de l'Amérique du Sud, au cours duquel un bâtiment ne va pas au sud du sixième parallèle de latitude nord et ne s'éloigne jamais à plus de 200 milles marins du littoral ou du plateau continental, selon la plus longue de ces distances.

Date : 28 janvier 2005

VOYAGE À PROXIMITÉ DU LITTORAL, CLASSE 2 (GROUPE 3)

Voyage à bord d'un bâtiment navigant à moins de 25 milles marins du littoral, dans les eaux du Canada et les eaux contiguës aux États-Unis d'Amérique et à Saint-Pierre et Miquelon, et ne s'éloignant jamais à plus de 100 milles marins d'une zone de refuge.

VOYAGE LIMITÉ DANS LE CADRE D'UN VOYAGE À PROXIMITÉ DU LITTORAL, CLASSE 2 (GROUPE 3A)

Bâtiments effectuant des voyages limités à moins de 25 milles marins du littoral.

VOYAGE LIMITÉ DANS LE CADRE D'UN VOYAGE À PROXIMITÉ DU LITTORAL, CLASSE 2 (GROUPE 3B)

Bâtiments effectuant des voyages limités à moins de 0,5 mille marin du littoral.

VOYAGE EN EAUX ABRITÉES (GROUPE 4)

Un voyage effectué sur

- un lac, un fleuve ou une rivière situé en amont des eaux de marée, au cours duquel un bâtiment ne peut s'éloigner à plus d'un mille marin du rivage en tout temps; ou
- les lacs, fleuves, rivières, havres ou autres eaux énumérées dans l'annexe, au cours de périodes précises.

ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE

Au cours des dernières années, on a longuement discuté des exigences proposées en matière d'équipement de sauvetage. La présente section énonce les exigences proposées en matière d'équipement à bord et de sauvetage, pour les petits bateaux de pêche (d'une longueur hors tout inférieure à 24 mètres), après la date de promulgation de la LMMC 2001.

L'équipement à bord exigé est déterminé en fonction des principes de gestion des risques consistant à trouver l'équilibre entre les risques et les avantages. Figurent au nombre des modifications : équipement à bord exigé déterminé par les classifications des voyages (indiquées précédemment), des exigences plus sévères dans les cas où le risque est plus élevé, et l'utilisation de la protection thermique et de la flottabilité du bateau comme une solution de rechange aux radeaux de sauvetage, dans certains groupes.

Équipement de sauvetage – exigences provisoires

Généralités

1.	En ce qui a trait à l'équipement de sauvetage à embarquer, les bateaux de pêche sont répartis en différents groupes, c'est-à-dire :	
	(1)	Groupe 1, Bâtiments effectuant des voyages à plus de 200 milles du littoral. (Voyage illimité)
	(2)	Groupe 2, Bâtiments effectuant des voyages à moins de 200 milles du littoral. (Voyage à proximité du littoral, classe 1)
	(3)	Groupe 3, Bâtiments effectuant des voyages à moins de 25 milles du littoral. (Voyage à proximité du littoral, classe 2)
	(4)	Groupe 3A, Bâtiments effectuant des voyages limités à moins de 5 milles du littoral. (Voyage limité dans le cadre d'un voyage à proximité du littoral, classe 2)
	(5)	Groupe 3B, Bâtiments effectuant des voyages limités à moins de 500 mètres du littoral. (Voyage limité dans le cadre d'un voyage à proximité du littoral, classe 2)
	(6)	Groupe 4, Bâtiments effectuant des voyages en eaux abritées. (Voyage en eaux abritées)
2.	En ce qui a trait aux exigences relatives à l'équipement exigé à bord des bateaux de pêche :	
	(1)	Les radeaux de sauvetage, les embarcations de repêchage, les gilets de sauvetage, combinaison de travail isotherme, les combinaisons d'immersion, les bouées de sauvetage, les feux de bouée de sauvetage et les signaux de détresse pyrotechniques doivent être décrits dans le <i>Règlement sur l'équipement de sauvetage</i> , et entretenus conformément à ce dernier. L'équipement à bord doit être bien arrimé et facilement accessible pour une utilisation immédiate s'il est nécessaire.
	(2)	Des gilets de sauvetage de catégorie 2, 3 (gonflables) et 4 doivent être portés dans toute embarcation non pontée; ou dans toute embarcation pontée lorsque la personne se trouve sur le pont, ou ils doivent se trouver à la portée des personnes qui se trouvent sous le pont.
	(3)	Tous radeaux de sauvetage doivent être dotés d'un dispositif lui permettant d'émerger librement :
	a)	système de dégagement hydrostatique.

Exigences relatives à l'équipement à embarquer

Groupe 1

Bâtiments effectuant des voyages à plus de 200 milles du littoral (**Voyage illimité**)

3.	(1)	Chaque bâtiment du groupe 1 doit transporter :	
		a)	pour chaque membre de l'équipage :
		(i)	un gilet de sauvetage de classe I, muni d'un appareil lumineux individuel;
		(ii)	une combinaison d'immersion;
		b)	l'équipement suivant, d'une capacité globale suffisante pour accueillir 200 % de l'équipage et dont la capacité de chaque embarcation est suffisante pour accueillir 100 % de l'équipage, à savoir :
		(i)	deux radeaux de sauvetage SOLAS ou plus, munis chacun d'une trousse de secours SOLAS de classe A;
		c)	une embarcation de repêchage,
		d)	deux bouées de sauvetage SOLAS, l'une munie d'un feu à déclenchement automatique homologué, l'autre munie d'une ligne flottante de 30 mètres;
		e)	douze feux à main;
		f)	une trousse de premiers soins;
		g)	un dispositif permettant à une personne à la mer d'embarquer lorsque le franc-bord du bâtiment est supérieur à 0,4 mètre à l'état lège.

Groupe 2

Bâtiments effectuant des voyages à moins de 200 milles du littoral

(Voyage à proximité du littoral, classe 1)

3.	(2)	Chaque bâtiment du groupe 2 doit transporter :	
		a)	pour chaque membre de l'équipage :
		(i)	un gilet de sauvetage de classe I, muni d'un appareil lumineux individuel;
		(ii)	une combinaison d'immersion.
		b)	des radeaux de sauvetage SOLAS d'une capacité globale suffisante pour accueillir tous les membres de l'équipage :
		(i)	un radeau de sauvetage SOLAS ou plus, muni d'une trousse de secours SOLAS de classe A;
		c)	deux bouées de sauvetage SOLAS, l'une munie d'un feu à déclenchement automatique homologué, l'autre munie d'une ligne flottante de 30 mètres;
		d)	six fusées éclairantes à parachute et douze feux à main;
		e)	une trousse de premiers soins;
		f)	un dispositif permettant à une personne à la mer d'embarquer lorsque le franc-bord du bâtiment est supérieur à 0,4 mètre à l'état lège.

Date : 28 janvier 2005

Groupe 3

Bâtiments effectuant des voyages à moins de 25 milles du littoral
(Voyage à proximité du littoral, classe 2)

3.	(3)	Chaque bâtiment du groupe 3 doit transporter :		
		a)	pour chaque membre de l'équipage,	
		(i)	un gilet de sauvetage de classe II; si le dispositif de classe II n'est pas de catégorie IV, il faut prévoir en plus ce qui suit :	
		(ii)	une combinaison de protection SOLAS, ou	
		(iii)	une combinaison d'immersion;	
		b)	un des dispositifs suivants, selon la longueur et le modèle du bâtiment :	
		(i)	<u>pour les bâtiments d'au plus 12 mètres</u> de longueur en tout, c'est-à-dire :	
			1.	bâtiments neufs non pontés :
			a.	des radeaux de sauvetage côtiers ou des embarcations de repêchage dont la capacité globale est suffisante pour accueillir tous les membres de l'équipage : <ul style="list-style-type: none"> • un radeau de sauvetage côtier ou plus, ou • un radeau de sauvetage côtier et une embarcation de repêchage, ou
			b.	la coque du bâtiment respecte les critères de flottabilité intrinsèque définis dans la <i>Norme sur les petits bateaux de pêche</i> ;
			c.	une bouée de sauvetage pour petit bâtiment, munie d'une ligne flottante de 30 mètres.
			2.	bâtiments neufs pontés et tous les bâtiments existants :
			a.	des radeaux de sauvetage côtiers ou des embarcations de repêchage dont la capacité globale est suffisante pour accueillir tous les membres de l'équipage : <ul style="list-style-type: none"> • un radeau de sauvetage côtier ou plus, ou • un radeau de sauvetage côtier et une embarcation de repêchage, ou
			b.	la coque du bâtiment respecte les critères de flottabilité intrinsèque définis dans la <i>Norme sur les petits bateaux de pêche</i> ; ou
			c.	une RLS de 406 MHz, automatique ou manuelle;
			d.	une bouée de sauvetage pour petit bâtiment, munie d'une ligne flottante de 30 mètres.

		(ii)	<u>pour tous les bâtiments de plus de 12 mètres (nouveaux et existants) de longueur hors-tout</u>
		1.	des radeaux de sauvetage côtiers ou des embarcations de repêchage dont la capacité globale est suffisante pour accueillir tous les membres de l'équipage : <ul style="list-style-type: none"> • un radeau de sauvetage côtier ou plus, ou • un radeau de sauvetage côtier et une embarcation de repêchage.
		c)	deux bouées de sauvetage SOLAS ou bouées de sauvetage pour petit bâtiment, l'une munie d'un feu à déclenchement automatique homologué, l'autre d'une ligne flottante de 30 mètres;
		d)	quatre fusées éclairantes à parachute et six feux à main;
		e)	une trousse de premiers soins;
		f)	un dispositif permettant à une personne à la mer d'embarquer lorsque le franc-bord du bâtiment est supérieur à 0,4 mètre à l'état lège.

Groupe 3A

Bâtiments effectuant des voyages à moins de 5 milles du littoral
(Voyage limité dans le cadre d'un voyage à proximité du littoral, classe 2)

3.	(4)	Chaque bâtiment du groupe 3A doit transporter :	
		a)	pour chaque membre de l'équipage;
		(i)	un gilet de sauvetage de classe II; si le dispositif de classe II n'est pas de catégorie IV, il faut prévoir en plus ce qui suit :
		(ii)	une combinaison de protection SOLAS
		b)	une combinaison d'immersion pour chaque membre de l'équipage, ou des radeaux de sauvetage côtiers ou des embarcations de repêchage dont la capacité globale est suffisante pour accueillir tous les membres de l'équipage, ou la coque du bâtiment respecte les critères de flottabilité intrinsèque définis dans la <i>Norme sur les petits bateaux de pêche</i> ;
		c)	une bouée de sauvetage pour petit bâtiment munie d'une ligne flottante de 30 mètres;
		d)	quatre fusées éclairantes à parachute et six feux à main;
		(e)	une trousse de premiers soins;
		(f)	un dispositif permettant à une personne à la mer d'embarquer lorsque le franc-bord du bâtiment est supérieur à 0,4 mètre à l'état lège.

Groupe 3B

Bâtiments effectuant des voyages limités à moins de 0.5 mn du littoral
(Voyage limité dans le cadre d'un voyage à proximité du littoral, classe 2)

3.	(5)	Chaque bâtiment du groupe 3B doit transporter :	
		a)	pour chaque membre de l'équipage :
		(i)	un gilet de sauvetage de classe II; si le dispositif de classe II n'est pas de catégorie IV, il faut prévoir en plus ce qui suit :
		(ii)	une combinaison de protection SOLAS
		b)	un anneau flottant de sauvetage ou une bouée pour petit bâtiment, muni d'une ligne flottante de 15 mètres;
		c)	deux feux à main; et,
		d)	un dispositif permettant à une personne à la mer d'embarquer lorsque le franc-bord du bâtiment est supérieur à 0,4 mètre à l'état lège.

Groupe 4

(« Eaux abritées »)

3.	(6)	Chaque bâtiment du groupe 4 doit transporter :	
		a)	pour chaque membre de l'équipage :
		(i)	un gilet de sauvetage de classe II; si le dispositif de classe II n'est pas de catégorie IV, il faut prévoir en plus ce qui suit :
		(ii)	une combinaison de protection SOLAS,
		b)	un anneau flottant de sauvetage ou une bouée pour petit bâtiment, muni d'une ligne flottante de 15 mètres;
		c)	deux feux à main;
		(d)	une trousse de premiers soins;
		(e)	un dispositif permettant à une personne à la mer d'embarquer lorsque le franc-bord du bâtiment est supérieur à 0,4 mètre à l'état lège.

EXIGENCES EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION

Chaque nouveau bateau de pêche sera construit conformément à la Norme de construction des bateaux de pêche (TP XXXXX), telle que modifiée de temps en temps. (La version révisée en vigueur lorsque la quille est posée ou ce qui suit.)

(Extraits du *Règlement sur la construction de coques* et du *Règlement sur la sécurité-incendie* nouvellement proposé.)

Date : 28 janvier 2005

« Bateau neuf » Bateau :

- a) dont la quille a été posée ou qui a atteint une étape semblable de sa construction à la date de l'enregistrement du nouveau *Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche* ou après cette date, ou
- b) construit ailleurs qu'au Canada et immatriculé au Canada à la date de l'enregistrement du nouveau *Règlement sur la sécurité-incendie* ou après cette date,

exception faite d'un bateau visé à l'alinéa a) qui doit être réputé « bateau existant » lorsque le contrat de construction visant ce bateau a été adjugé avant la date de l'enregistrement du nouveau *Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche* et que la construction a commencé à la date de l'enregistrement du *Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche* ou après cette date ou dans l'année suivant la date de l'enregistrement du nouveau *Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche*.

En autant que possible, chaque bâtiment existant sera de fabrication solide et en bon état, conformément à la Norme de construction des bateaux de pêche (TP XXXXX) et de façon à pouvoir faire face aux conditions météorologiques et aquatiques auxquelles on peut raisonnablement s'attendre.

Dans les cas où il y a des signes évidents d'un danger immédiat, le Ministre peut exiger qu'une modification apportée à cette norme soit appliquée à un bateau existant en même temps qu'à un bateau neuf.

Dans les cas où l'application de la Norme de construction peut nuire à des travaux de recherche et de développement consacrés à un bateau ou élément de conception nouvelle, le Comité d'examen technique en matière maritime peut exempter ce bateau ou cet élément de la conformité au présent Règlement sous réserve que le Comité soit convaincu que la sécurité n'est pas compromise.

En cas d'incompatibilité entre les prescriptions, codes ou normes et la Norme de construction, les exigences de cette dernière prévalent.

Toute modification à des échantillonnages, matériaux, équipements et plans indiqués dans les plans et données approuvés (tels que précisés) doit être soumis préalablement au Ministre pour fins de considération et d'approbation.

Le Comité d'examen technique en matière maritime peut, au lieu d'un emplacement, accessoire ou dispositif prescrit par cette Norme, approuver tout autre emplacement, accessoire ou dispositif jugés au moins aussi efficaces après l'exécution d'essais ou d'épreuves convenables. (LMMC 2001, 26)

Date : 28 janvier 2005

Numéro d'identification de coque et Avis de conformité

Un petit bateau de pêche d'au plus 6 m de longueur doit être marqué d'un numéro d'identification de coque et d'un avis de conformité répondant aux exigences de l'article 2.0 de la publication TP 1332, *Normes de construction des petits bateaux*.

Intégrité de l'étanchéité à l'eau et protection contre l'invasion

Un bateau de pêche existant muni d'une écoutille, d'une porte, d'une fenêtre, d'un hublot ou de tout autre orifice par lequel l'eau pourrait pénétrer dans la coque et mettre le bateau en danger doit être muni de dispositifs de fermeture permanents construits en conformité avec la *Norme de construction des bateaux de pêche* (TP XXXXX) et être étanche aux intempéries ou à l'eau lorsque ces orifices sont fermés.

Un dispositif de fermeture étanche aux intempéries ou à l'eau lorsqu'il est installé sur une écoutille, une porte, une fenêtre, un hublot ou tout autre orifice par lequel l'eau peut pénétrer dans la coque et mettre le bateau en danger doit être fermé lorsque l'orifice n'est pas utilisé.

STABILITÉ, FRANC-BORD, LIMITE DE CHARGE ET PARAMÈTRES DE NAVIGABILITÉ

{ Cette partie : se reporter à la norme de stabilité. }

Un bateau de pêche doit être soumis à une étude de stabilité (étude de stabilité simplifiée dans le cas des bateaux de moins que 15 m, à l'exception des bateaux à risque élevé).

EXPLOITATION DANS DES EAUX À FORTE DENSITÉ DE GLACES

Un petit bateau de pêche ne doit pas s'engager dans des eaux à forte densité de glaces lorsque sa coque, ses machines et son équipement n'ont pas été conçus ou construits à cette fin et en conformité avec la *Norme de construction des bateaux de pêche* (TP XXXXX).

Un petit bateau de pêche qui effectue un voyage susceptible de l'exposer à des conditions de givrage doit être muni d'accessoires servant à enlever le givre, tels que des maillets, des pelles ou d'autres accessoires de dégivrage. Voir la carte des zones de givrage dans les eaux de l'Est et du Nord du Canada dans le Règlement sur la stabilité.

RÉPARATION, TRANSFORMATION, MODIFICATION ET INSTALLATION

Lorsqu'une réparation, une transformation, une modification ou une installation majeure est entreprise sur une partie des machines ou de l'équipement d'un bateau, le propriétaire ou le capitaine doit en aviser immédiatement Transports Canada aux fins de vérification de conformité. (LMMC, article 377)

Un bateau qui fait l'objet d'une réparation, d'une transformation, d'une modification ou d'une installation majeure* doit satisfaire aux exigences applicables à un bateau neuf uniquement dans la mesure où ladite réparation, transformation, modification ou installation est raisonnable et pratique.

Date : 28 janvier 2005

Définir le terme « majeur »* = lorsqu'une partie de la coque, des machines ou de l'équipement d'un bateau est transformée ou reconstruite au point que cette transformation ou reconstruction a une incidence sur la conformité du bateau au Règlement ou lorsqu'une modification entreprise a une incidence sur les paramètres de navigabilité, l'efficacité, l'intégrité de l'étanchéité à l'eau ou la stabilité du bâtiment (par exemple, par le changement de type de pêche ou l'ajout de masses sur des parties élevées du bateau).

APPROBATION DU PLAN

(LMMC 2001, article 119 – Il est interdit de construire, fabriquer ou modifier un bâtiment faisant partie d'une catégorie réglementaire si ce n'est en conformité avec les plans que le ministre a jugés conformes aux exigences prévues par les règlements.)

Avant d'entreprendre la construction d'un bateau de pêche ou de faire des réparations ou modifications importantes à un bâtiment existant, le fabricant ou le propriétaire du bateau de pêche doit présenter au bureau de la Direction générale de la sécurité maritime de la région où le bateau de pêche sera construit, les échantillons de coque, les plans détaillés et les données (ou une liste simplifiée pour les moins de 12 m) indiqués dans la *Norme de construction des bateaux de pêche* (TP XXXXX), concernant la coque, les machines et l'équipement, ainsi que l'information suivante :

- a) Dimensions et puissance du bâtiment,
- b) Nombre de membres d'équipage,
- c) Méthode de pêche, secteur et saison d'exploitation,
- d) Matériaux de construction,
- e) Lieu de construction.

(Sauf lorsque des plans et des données ont déjà été soumis concernant des bâtiments similaires.)

Aucun certificat d'inspection (ou autre document) ne sera délivré si le bâtiment n'est pas construit conformément aux exigences définies dans la *Norme de construction des bateaux de pêche* (TP XXXXX), et si les échantillons, les renseignements, les données et les plans relatifs au bâtiment et à présenter n'ont pas été approuvés (ou simplement soumis à titre informatif et notés au dossier des bâtiments de 12 m ou moins) par le bureau local de la Direction générale de la sécurité maritime. Si nécessaire, un inspecteur de Sécurité maritime peut demander, de façon raisonnable et pratique, de l'information plus détaillée.

Pièces jointes

1. liste des plans et des données (de l'actuel TP11717) à présenter pour approbation des bâtiments de plus de 12 m de longueur.
2. Liste simplifiée des plans et des données à présenter pour évaluation et à noter pour les bâtiments de 12 m ou moins :
 - (a) Arrangement général de la coque (dont les dimensions et les matériaux de construction de la coque, la charge maximale admissible et le franc-bord minimal autorisé),

Date : 28 janvier 2005

- (b) Arrangement général des machines (dont les moteurs, les détails avec la puissance du fabricant tel qu'installé, l'arrangement de l'appareil à gouverner et de la ligne d'arbres avec le diamètre de l'arbre, sauf dans le cas des moteurs hors-bords),
- (c) Systèmes de pompes et de tuyauteries (carburant, cale, incendie, eau de mer),
- (d) Diagramme électrique simplifié,
- (e) Détails de l'équipement portable de sécurité (incendie et sauvetage), équipement de navigation et de communications radios,
- (f) Information sur le lieu de construction, secteur proposé d'exploitation, saison de pêche et d'exploitation du bâtiment, nombre de membres d'équipage,
- (g) Photographies du bâtiment fournissant le plus de détails possible.

Les bâtiments existants doivent fournir des photographies et de l'information générale.

EXÉCUTION DU TRAVAIL, TESTS ET ESSAIS

L'exécution du travail doit être conforme aux règles, aux codes ou aux pratiques maritimes acceptées.

Le type et la qualité des matériaux sélectionnés pour la construction du bâtiment doivent être conformes aux règles ou aux codes, et être appropriés pour les conditions d'exploitation prévues.

(Certificats des matériaux, exécution du soudage, etc.- (matériaux principaux PRF et de liaison, enduits gélifiés, couches d'accrochage et processus d'application, dont toute liaison secondaire) dans la présentation du plan – aussi, apprêt des couches extérieures, peintures, antialissure, etc.).

Le constructeur doit montrer une preuve que les qualifications du soudeur sont conformes à celles reconnues par le Bureau canadien de soudage (CSA W47.1 Certification of Companies for Fusion Welding of Steel ou CSA W47.2 Certification of Companies for Fusion Welding of Aluminum – toutes les personnes qui exécutent le travail doivent être certifiées – la compagnie n'a pas besoin d'être certifiée).

(Autre possibilité – Référence à un document d'orientation – Norme de la Garde côtière canadienne – Soudage de l'aluminium et des alliages d'aluminium n° 18-080-000-SG-002 AUPARAVANT MPO/5782) et Norme de la Garde côtière canadienne – Soudage des matières ferreuses n° 18-080-000-SG-001 AUPARAVANT MPO/5781)

(PRF) Le moulage de la coque, du pont et de toute autre membre structurel doit être exécuté seulement par des travailleurs formés pour l'application en particulier sous la supervision d'un personnel expérimenté. (La formation peut être suivie au travail ou avec des associations de l'industrie comme ABYC, NSBA et ACMA - American Composites Manufacturers Association ou une combinaison des deux).

Les sites de construction doivent être appropriés pour les matériaux de construction proposés et, lorsque c'est raisonnable et pratique, être protégés des éléments, dont les effets de la température et de l'humidité lorsqu'ils peuvent être nuisibles.

Date : 28 janvier 2005

(PRF) Les installations de construction doivent être équipées et arrangées de façon à pouvoir suivre les instructions du fournisseur pour la manutention et l'entreposage des matériaux, les processus de stratification et le contrôle de la polymérisation.

De plus, il est recommandé de suivre les lignes directrices détaillées dans la version actuelle de TP XXXXX, *Guide des meilleures pratiques pour la construction des bâtiments en PRF* (Première édition - mars 2004). (Non prévu par la loi, à titre de référence.)

L'inspecteur de Sécurité maritime doit avoir accès aux sites de construction à des heures raisonnables pour inspection.

Pour assurer l'exactitude et la validité de tout test exécuté au titre du présent Règlement, un inspecteur de Sécurité maritime peut demander une preuve d'étalonnage récent de l'unité de test conformément aux instructions du fabricant (de l'unité de test).

Les exigences détaillées pour les tests et les essais à exécuter se trouvent à l'annexe XXXXX – *Tests et essais*.

PROTECTION CONTRE LES INCENDIES

Tous les appareils d'extinction d'incendie doivent être accessibles en tout temps et doivent être homologués et étiquetés pour un usage en mer en vertu du règlement relatif aux incendies.

L'inspecteur doit être convaincu que tous les appareils et systèmes, fournis conformément au présent règlement et à la partie 10 de la Norme de construction des bateaux de pêche (TP XXXXX), sont en état de marche et disponibles pour usage immédiat.

En plus des dispositifs de protection contre les incendies actifs et passifs prévus à la partie 10 de la Norme de construction des bateaux de pêche (TP XXXXX), (système fixe d'extinction des incendies pour l'espace des machines et système de détection des incendies sur les bâtiments de plus de 15 m de longueur – système simplifié entre 12 et 15 m), chaque bâtiment doit transporter un équipement portatif de sécurité contre les incendies, et cet équipement doit se trouver à un endroit facilement accessible en cas de situation d'urgence et être toujours en bon état de fonctionnement, comme le prévoient le présent règlement et le règlement relatif aux incendies. On recommande de vérifier tous les équipements portatifs de protection contre les incendies au moins une fois par mois.

Il importe de limiter le plus possible le nombre de matériaux inflammables et combustibles non nécessaires à l'exploitation du bâtiment, et de les ranger dans une armoire résistante au feu. Cette armoire doit contenir un dispositif à distance de détection incendie, ainsi qu'un extincteur d'incendie de 2,5 kg conçu pour cette zone et situé près de l'ouverture d'accès.

Classification des feux :

- (a) Feux de classe A – feux de matériaux combustibles tels que le bois, le tissu, le papier, le caoutchouc et le plastique.
- (b) Feux de classe B – feux de liquides, de gaz et de graisses inflammables.
- (c) Feux de classe C – feux touchant des appareils électriques sous tension; dans de tels cas, la non-conductivité électrique du dispositif d’extinction constitue un facteur important.
- (d) Feux de classe D – feux de métaux combustibles tels que le magnésium, le titane, le zirconium, le sodium et le potassium.

Tous les bâtiments seront munis d’extincteurs d’incendie portatifs contenant un produit capable d’éteindre les feux dans les compartiments pour lesquels ils sont conçus (voir la classification des feux précédente), conformément au tableau suivant (il peut aussi s’agir d’un appareil équivalent).

Longueur du bâtiment (longueur hors tout)	Dimensions et désignation minimales de l’extincteur
6 mètres ou moins	Un extincteur à poudre chimique de 2 kg (ou l’équivalent)
Plus de 6 mètres et moins de 12 mètres	Un extincteur à poudre chimique de 4,5 kg (ou l’équivalent)
Plus de 12 mètres et moins de 24 mètres	Deux extincteurs à poudre chimique de 4,5 kg (ou l’équivalent)

Classification	Eau (L)	Mousse (L)	Dioxyde de carbone (Kg)	Poudre chimique (Kg)
A	9	9	-	2 Polyvalentes
B	-	9	7	4,5
B	-	-	16	9
B	-	-	23	14
B	-	-	-	23
C	-	-	2	1
C	-	-	7	4,5

En plus des extincteurs obligatoires susmentionnés, chaque bâtiment doit être muni d’un dispositif pour brûler le combustible. Les appareils de chauffage ou de réfrigération doivent être munis chacun d’un extincteur d’incendie à poudre chimique de 2 kg additionnel.

Les extincteurs d’incendie doivent être placés le plus près possible de l’entrée de la zone qu’ils sont censés desservir, de sorte qu’il soit facile d’y accéder dans n’importe quelle situation d’urgence, comme le prévoit le règlement relatif aux incendies.

Les extincteurs contenant un produit extincteur nocif pour la vie humaine (p. ex., dioxyde de carbone) ne doivent pas être rangés ou utilisés dans les locaux habités, ainsi que le stipule le règlement relatif aux incendies.

Date : 28 janvier 2005

Chaque extincteur d'incendie doit être chargé à fond en tout temps, et renouvelé selon les instructions du fabricant, ainsi que le stipule le règlement relatif aux incendies.

Chaque extincteur d'incendie portatif doit être muni d'une agrafe permettant un déclenchement rapide et positif, ainsi que le stipule le règlement relatif aux incendies.

Les extincteurs au dioxyde de carbone doivent être munis d'une corne non conductrice d'électricité et ne doivent pas se trouver dans les locaux habités, ainsi que le stipule le règlement relatif aux incendies.

Les extincteurs portatifs destinés à être portés et utilisés manuellement ne doivent pas peser plus de 23 kg.

Les extincteurs à eau portatifs ne doivent pas contenir plus de 13,5 litres et moins de 9 litres d'eau, et doivent être protégés contre les risques de congélation. Les autres extincteurs portatifs doivent posséder des capacité d'extinction des incendies équivalant à celles des extincteurs à eau, ainsi que le stipule le règlement relatif aux incendies.

Tableau des équipements portatifs

Longueur du bâtiment	Seau(x) d'incendie (10 litres, avec cordon)	Hache(s) d'incendie – espace fermé	Pompes d'incendie portables (au moins 2 membres d'équipage)	Capacité des pompes – litres par seconde	Diamètre du tuyau (minimum)
Au plus 9 mètres	Écoper	-	-	-	-
Plus de 9 mètres mais moins de 12 mètres	1	1	1 (manuelle ou commandée par moteur)	1,14	25 mm
Plus de 12 mètres mais moins de 24 mètres	2	1	Système fixe	Voir la Norme de construction	Voir la norme de construction

Les seaux d'incendie doivent contenir 10 litres ou plus et être munis d'un cordon suffisamment long pour être remplis à partir de la nappe d'eau environnante.

Au lieu d'examiner l'équipement d'extinction d'incendie ou d'assister à la mise à l'essai de ce dernier, un inspecteur peut accepter, comme preuve d'un tel examen ou d'un tel essai, un certificat ou une déclaration écrite signée attestant que l'essai a été exécuté par un technicien accrédité.

Date : 28 janvier 2005

AIDES À LA NAVIGATION

Chaque bateau de pêche satisfera aux exigences pertinentes du *Règlement sur les appareils et le matériel de navigation*, du *Règlement sur les cartes et publications* et du *Règlement sur les abordages*, avec leurs modifications successives.

Chaque bateau de pêche doit satisfaire aux exigences pertinentes du *Règlement sur les stations radio de navire*, du *Règlement technique sur les stations de navires* et du *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF*, avec leurs modifications successives.

Tous les bâtiments de plus de 8 mètres doivent être munis d'une radio VHF ou d'une radio SCD VHF.

AMARRAGE et MOUILLAGE

Tout bateau de pêche doit disposer d'équipement d'amarrage et de mouillage, conformément à la Norme de construction des bateaux de pêche, TP XXXXX.

Cette disposition exclue les bâtiments mesurant 12 mètres et moins de longueur, qui doivent disposer de suffisamment d'équipement d'amarrage et de mouillage pour assurer la sûreté des opérations du bâtiment en fonction de son voyage et de son service prévus.

ARMEMENT EN ÉQUIPAGE ET DÉLIVRANCE DES BREVETS ET CERTIFICATS

Chaque membre d'équipage veillera à satisfaire aux exigences énoncées dans le *Règlement sur le personnel maritime*.

CONFORMITÉ ET INSPECTION

La sûreté est une préoccupation partagée par Transports Canada et l'industrie. Actuellement, seuls les bateaux de pêche de plus de 15 TJB sont assujettis aux inspections périodiques obligatoires. Toutefois, nombreux sont les bateaux de pêches qui ne sont pas inspectés ou qui « passent entre les mailles du filet » et, selon les questions de Transports Canada en matière de ressources d'inspection, cette tendance se poursuivra si on ne restructure pas le régime de conformité.

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) prévoit un régime flexible d'inspection.

Un inspecteur de la sécurité maritime ou une personne, une société de classification ou toute autre organisation autorisée par le Ministre à mener des inspections peut, pour contrôler l'application d'une disposition visée procéder à toute heure convenable à la visite de tous lieux -- y compris un bâtiment -- et y procéder aux inspections qu'il estime nécessaires et que le ministre l'a autorisé à effectuer. (LMMC 2001, article 211)

Référence : L'actuel *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*, article 48. –
L'inspecteur pourra, outre toute inspection ou tout essai exigés au présent règlement, effectuer

Date : 28 janvier 2005

une inspection ou exiger l'exécution d'une épreuve afin de s'assurer que tout ce qui, sur un bateau de pêche, pourrait en modifier l'aptitude à tenir la mer offre toute garantie de sécurité et convient à l'usage auquel il est destiné.

Un nouveau régime de conformité est proposé pour les petits bateaux de pêche, peu importe leur grandeur, fondé sur un programme semblable déjà en vigueur pour d'autres petits bateaux commerciaux. Ceux qui connaissent le Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments de Transports Canada (PCIPB) à l'intention des navires à passagers pourraient reconnaître les similitudes.

Le régime de conformité comprendra une ou des options disponibles à Transports Canada respectant la portée de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Les options comprennent notamment les suivantes :

- inspection par un inspecteur de la sécurité maritime;
- inspection par une tierce partie;
- auto-inspection et auto-contrôle à l'aide de simples listes de vérification et de vérifications ponctuelles aléatoires;
- éducation et sensibilisation de la collectivité;
- communication.

Les changements pour les bateaux de pêche de plus de 15 TJB ou de 12 mètres de longueur (en tout) seront mineurs. Ces bateaux devront toujours subir une inspection initiale durant leur construction (ou leur transfert dans un répertoire à titre de bateau de pêche pourrait être nécessaire pour la conversion d'un bâtiment existant), tout comme une inspection périodique tous les quatre ans. Des vérifications ponctuelles aléatoires pourraient aussi être menées. De plus, en passant du tonnage à la longueur, certains bâtiments ayant moins de 15 TJB mais mesurant plus de 12 mètres de longueur (en tout) devront maintenant subir une inspection tous les quatre ans (En vertu de l'article 211 de la LMMC 2001, des inspections peuvent être menées par des personnes autorisées par le Ministre, si elles respectent certaines conditions, notamment la présentation à Transports Canada de copies d'analyses de dossiers.)

Les bateaux de pêche de 15 TJB ou moins, ou ne mesurant pas plus de 12 mètres de longueurs (en tout) seront assujettis au Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments de Transports Canada (PCIPB), qui concentre les ressources limitées de Transports Canada sur la définition des bâtiments pouvant présenter des risques élevés sur le plan de la sécurité, la présence dans le milieu maritime, les signalements et plaintes des citoyens, et l'exécution des lois sur la sécurité maritime.

Ce programme se servira de communications, d'inspections et de pénalités afin de promouvoir la conformité, d'encourager les propriétaires/exploitants à voir à ce que leurs bâtiments soient conformes et de surveiller la conformité, en mettant l'accent sur bâtiments pouvant présenter des risques élevés sur le plan de la sécurité.

Assurer un plus grand respect des lois portant sur la sécurité maritime accroîtra la sécurité du public ainsi que la sécurité maritime, tout en protégeant les intérêts et le bien-être des propriétaires de petits bateaux de pêche qui mènent leurs opérations selon les règles.

Afin d'atteindre ces objectifs, Transports Canada :

- mènera des inspections initiales;
- mènera des vérifications ponctuelles aléatoires;
- surveillera la conformité;
- encouragera l'auto-surveillance;
- mènera des inspections stratégiques.

APPLIICATION DU RÈGLEMENT

La *Loi sur les contraventions* et les *sanctions administratives pécuniaires* sont deux nouveaux outils auxquels on aura recours pour assurer la conformité au nouveau règlement sur les bateaux de pêche.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Continuer d'honorer la validité des certificats délivrés sous la loi et les règlements actuels, jusqu'à ce qu'ils arrivent à échéance. Cependant, ils doivent néanmoins être conformes aux nouvelles dispositions, notamment celles relatives au transport d'équipement de sécurité et à la stabilité, et respecter certains détails de construction, comme l'étanchéité aux intempéries des écoutes, des portes, etc.

VEUILLEZ FAIRE PARVENIR VOS COMMENTAIRES À :

Elisabeth Bertrand

Téléphone : (613) 998-0607

Télécopieur : (613) 991-5670

Courrier électronique : bertrae@tc.gc.ca

Ian Campbell

Téléphone : (613) 998-0652

Télécopieur : (613) 991-4818

Cour. élec. : campbei@tc.gc.ca

Transports Canada, Sécurité maritime
Tour C, Place de Ville
11^e étage, 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

SGDDI : 1047268

Date : 28 janvier 2005

ANNEXE B

Qu'est-ce qu'une embarcation de repêchage?

Une embarcation de repêchage doit :

- a) pouvoir transporter au moins deux personnes pesant chacune 75 kg;
 - b) être d'une longueur d'au moins trois (3) mètres;
 - c) avoir un rapport longueur/largeur maximal de 2.8:1;
 - d) être munie de 0,053 m³ de matériaux essentiellement flottants par 50 kg de matériaux non flottants utilisés dans sa fabrication. Ces matériaux flottants ne doivent pas être fixés à l'extérieur de l'embarcation, et ne doivent pas pouvoir se détacher de l'embarcation en cas de chavirage ou d'inondation;
 - e) avoir une capacité volumétrique interne d'au moins 1,416 m³;
 - f) comprendre au moins trois (3) compartiments lorsqu'elle est gonflée;
 - g) pouvoir être propulsée à l'aide d'avirons;
 - h) demeurer stable sur une voie maritime;
 - i) rester utilisable si l'on a recours à des pièces de raccord pour attacher les cordes de halage, des câbles de remorqueur ou des tire-veilles, ou si l'on utilise des câbles pour hausser et abaisser le rupteur de l'embarcation;
 - j) être munie de ruban rétroréfléchissant;
 - k) comporter des marques indiquant
 - (i) la capacité totale,
 - (ii) le poids total à la mise à flot, avec l'équipement et l'équipage,
 - (iii) la date de fabrication;
 - l) être munie de ce qui suit :
 - (i) 1 couteau de sécurité flottant à fixer à proximité de la corde de halage,
 - (ii) 1 écope fixée à l'intérieur de l'embarcation,
 - (iii) 1 ensemble d'avirons assortis de mécanismes de verrouillage, à placer en lieu sûr à l'intérieur de l'embarcation,
 - (iv) 1 croc de marinier à ranger à l'écart,
 - (v) 1 corde de halage fixée à l'avant ou pouvant être munie d'une cale à dégagement rapide, si l'opération est possible sous tension,
 - (vi) 1 couvercle pour chaque trou d'écoulement, si l'embarcation en est pourvue, à fixer à proximité des trous d'écoulement,
 - (vii) 1 ligne flottante d'une longueur d'au moins 15 mètres,
 - (viii) 1 lampe de poche avec ampoule et piles de rechange,
 - (ix) 1 sifflet à l'épreuve de la rouille,
 - (x) 2 feux à main rouges – cependant, les embarcations du groupe 9 n'ont pas à être munies de ces feux si elles naviguent exclusivement sur une rivière, un fleuve ou un lac où elles ne peuvent en aucun temps se trouver à plus d'un mille du littoral,
 - (xi) de plus, les embarcations gonflables doivent être munies d'une (1) pompe à air accompagnée de pièces de raccord convenant au remplissage de tous les compartiments gonflables.
- 2) Lorsque les dispositifs décrits au point (1) n'ont pas à être facilement accessibles, ils doivent être rangés dans une armoire étanche ou un contenant similaire fixé à l'intérieur de l'embarcation.**

Date : 28 janvier 2005

ANNEXE C

Trousse de premiers soins *

Une trousse de premiers soins, dans un contenant refermable en plastique rigide et étanche, comportant les éléments suivants :

Élément	Description et quantité
1	20 pansements adhésifs
2	2 compresses stériles
3	1 gaze de 10cm X 4,5 m
4	1 bande roulée de 7,5cm X 4,5 m
5	1 bandage triangulaire, avec une base d'au moins 100 cm de largeur, et 2 épingles
6	1 rouleau de ruban adhésif de premiers soins, de 1,25 cm X 4,5 m
7	1 paire de ciseaux à bandage
8	60 ml de solution antiseptique pour guérir les plaies, et 10 Applicateur jetable, ou 10 tampons antiseptiques
9	Un manuel de premiers soins
10	2 paires de gants d'examen en latex
11	1 masque de réanimation

(*trousse de base, la même que la Croix-Rouge, l'Ambulance St-Jean, CAT)