



*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 D'INFORMATION

**Automne 2004**

Veillez adresser vos observations à :

*Elisabeth Bertrand*

Réglementation et Affaires internationales

Transports Canada, Sécurité maritime

Place de Ville, Tour C

330, rue Sparks, 11<sup>e</sup> étage

Ottawa (Ontario) K1A 0N8

N<sup>o</sup> de téléphone : (613) 998-0607

N<sup>o</sup> de télécopieur : (613) 991-5670

Courriel : [bertrae@tc.gc.ca](mailto:bertrae@tc.gc.ca)

Site Web : <http://www.cmac-ccmc.gc.ca>

SGDDI 906630

*Document d'information destiné uniquement à susciter les observations et la discussion*



Transport  
Canada

Transports  
Canada

**Canada**



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

*LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations*

*Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne de 2004*

### **Autorité responsable**

Le directeur, Normes - Construction et Équipement, est responsable de ce document.

### **Approbation**

**James Brock (pour)**

Directeur, Victor Santos-Pedro, Normes - Construction et Équipement

**Date de signature : 27 août 2004**



***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***  
*LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations*  
*Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne de 2004*

## **INTRODUCTION**

Les révisions de la réglementation des bateaux de pêche se poursuivent avec le Projet de réforme de la réglementation. Depuis février 2004, la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada a tenu de nombreuses consultations dans le but d'examiner des exigences proposées pour les petits bateaux de pêche et elle continue cette démarche actuellement. Au cours des prochains mois, plusieurs sujets seront soumis à des consultations en vue de bien cerner les exigences à joindre au nouveau règlement. Pour faciliter le processus, Transports Canada prendra les mesures suivantes :

- distribuer des documents de discussion;
- laisser aux intervenants suffisamment de temps pour étudier la documentation publiée; et,
- par la suite, tenir des audiences publiques d'un océan à l'autre.

Transports Canada s'efforce également de produire une norme de construction unique à l'intention de tous les petits bateaux d'une longueur inférieure à 24 mètres (petits bâtiments commerciaux, embarcations de plaisance et bateaux de pêche). Les exigences techniques de base seraient établies et assorties d'exceptions et d'annexes destinées à accommoder les différences. 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 ».

## **CONTEXTE**

Les discussions consacrées à la réglementation de la sécurité des bateaux de pêche ont commencé avant le Projet de réforme de la réglementation. Le projet de Règlement sur les petits bateaux de pêche, produit en 1993, a fait l'objet de consultations durant plusieurs réunions du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Il reste encore à résoudre de nombreux détails dans le cadre du Projet de réforme de la réglementation.

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 les réglementations nationales et internationales. Le règlement visera tous les bateaux de pêche commerciaux et sera composé de deux parties consacrées, respectivement, à ceux d'une longueur égale ou inférieure à 24 mètres (environ 150 tonnes de jauge brute) et à ceux de taille supérieure (de plus que 24 mètres et 150 tonnes de jauge brute).

Le présent document porte principalement sur les bateaux 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 ultérieurement.



***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***  
*LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations*  
*Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne de 2004*

## **RAPPORT DE SITUATION**

Des consultations nationales ont eu lieu à 19 endroits de février à mai 2004. Elles ont été annoncées via les sites Web de TC et ses listes de diffusion postale. Elles étaient ouvertes à toutes les parties intéressées. Le document de discussion et l'exposé, préparés par l'Équipe du Projet de réforme de la réglementation de Transports Canada, ont favorisé la tenue de très bonnes discussions. Celles-ci ont porté principalement sur la classification des voyages, l'équipement de sauvetage exigé à bord, le régime d'inspection et de conformité, la stabilité et la navigabilité, les normes techniques appliquées aux bateaux de pêche, les brevets et la formation du personnel.

On trouvera à l'annexe A un résumé des observations formulées par les intervenants au cours des sessions de consultation.

## **PROCHAINS ÉVÉNEMENTS**

Nous préparons actuellement une trousse de consultation qui comprendra les exigences proposées en matière de construction, brevets et équipement de bord obligatoire, sans oublier la description de certaines questions en suspens. Le tout sera présenté et examiné au cours des sessions de sensibilisation prévues pour cet automne ou cet hiver. De l'information sur ces sessions sera diffusée prochainement. S'il vous plaît, n'oubliez pas de participer à la session qui aura lieu dans votre région pour faire connaître vos opinions.

## **ANNEXE A**

Les observations formulées par les intervenants au cours des séances tenues de février à mai 2004 sont résumées à l'annexe A. Elles ont porté notamment sur les sujets suivants :

- Description du projet de réglementation - Application et définition(s);
- Classification des voyages;
- Équipement de sauvetage exigé à bord;
- Régime d'inspection et de conformité;
- Stabilité et navigabilité;
- Normes techniques appliquées aux bateaux de pêche;
- Brevets et formation du personnel; et,
- Autres questions.



***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***  
*LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations*  
*Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne de 2004*

**ANNEXE A**

**Application et définition(s)**

- Plusieurs participants ont dit qu'il était nécessaire de modifier encore la définition d'un bateau de pêche, en vue de confirmer l'intention de l'application du règlement. Quelques intervenants ont exprimé le désir que les bâtiments servant à l'aquaculture soient exclus.
- De nombreux intervenants sont d'avis que le principe du traitement juste devrait sous-tendre les exigences de la réglementation et les activités d'application de la loi dans la communauté des pêcheurs.

**Classification des voyages**

- La classification des voyages a fait l'objet d'une grande attention, en particulier les eaux à proximité du littoral classe 2 et les bateaux de pêche du groupe 3 dans le contexte de la distance limite de la rive (de 20 à 25 milles marins).
- Des intervenants de la région de l'Atlantique ont proposé également que, dans le « groupe 3 », la distance limite de la rive des bateaux du sous-groupe A passe de 2 à 5 milles marins et celle des bateaux du sous-groupe B, de 500 mètres à 2 milles marins.

**Équipement de sauvetage**

- Plusieurs participants se sont opposés fortement à l'exigence de porter un gilet de sauvetage sur un pont ouvert. Ils craignent que cette exigence présente plus de dangers que d'avantages pour l'équipage.
- De nombreux intervenants ont proposé que TC soit mieux disposé à approuver, pour les petits bâtiments, des vêtements de flottaison individuels plus saillants à porter, au lieu du simple gilet de sauvetage. Des intervenants craignent de voir augmenter le prix de l'équipement de sauvetage dès leur approbation à l'intention des bateaux de pêche. TC a avisé les intervenants qu'un nouveau gilet de sauvetage plus saillant a été conçu et qu'il sera mis sur le marché en 2005.
- Plusieurs participants de la région de l'Atlantique ont réclamé le choix entre un radeau de sauvetage « ou » une combinaison d'immersion pour les bateaux de pêche du groupe 3, et que l'on autorise des variations entre les secteurs et les régions. De nombreux participants se sont dits en faveur d'utiliser des bateaux ayant une flottabilité inhérente au lieu d'avoir à bord les radeaux de sauvetage envisagés pour les bateaux de pêche du groupe 3.
- Les ramasseurs de coquillages ont souligné qu'il n'y a pas assez d'espace à bord de leurs petites embarcations pour y garder des signaux pyrotechniques classés pour les bateaux de pêche du groupe 3B. Ils proposent que des substituts soient examinés, notamment des torches électriques étanches, étant donné la courte durée de conservation des signaux pyrotechniques et le problème de s'en défaire.



***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***  
*LMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations*  
*Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne de 2004*

### **Régime d'inspection**

- La plupart des intervenants se sont dits en faveur de délaissier le tonnage, mais certains se demandent si tous sauront mesurer correctement sa longueur. On a demandé également si des droits d'inspection seront perçus.
- Des participants désirent savoir quand aurait lieu la première inspection des bateaux de 6 à 12 mètres - au moment de la construction ou à la prise de possession par le propriétaire? On craint que des propriétaires soient contraints d'exécuter des travaux majeurs sur leurs bateaux pour les rendre conformes aux nouvelles exigences proposées.
- De nombreux participants ont suggéré de prévoir une disposition de temporisation pour les bateaux existants d'une longueur supérieure à 12 mètres et d'une jauge brute inférieure à 15 tonnes.
- Des participants ont demandé si TC avait les ressources nécessaires pour instaurer le nouveau régime d'inspection. On a suggéré que les associations pourraient peut-être exécuter les inspections au nom de TC.
- Dans toutes les sessions, des participants ont demandé si des coûts supplémentaires accompagneraient l'inspection des bateaux d'une longueur inférieure à 12 mètres.

### **Stabilité et navigabilité**

- Les critères de stabilité ont été examinés globalement et les intervenants ont soulevé quelques questions au sujet de l'approche qui sera adoptée quand, par exemple, un bateau ne réussira pas un essai de stabilité simplifié. Quels coûts supplémentaires seraient imposés à l'exploitant? Et est-ce que TC examinerait le besoin d'une disposition de temporisation dans un cas de ce genre?
- Des participants ont mentionné également la nécessité d'uniformiser le format des livrets de stabilité et de les rendre plus faciles à utiliser.
- Des intervenants ont posé des questions au sujet du processus d'essais en cours de préparation – Qui exécutera l'essai? Quelle sera la fréquence des essais? Plusieurs participants ont dit qu'ils préfèrent qu'une clause de droits acquis soit établie pour les bateaux existants.
- De nombreux participants aimeraient que la définition d'un bateau fermé et la définition d'un bateau ouvert soient résolues.
- Plusieurs intervenants se sont opposés fortement à l'imposition de coûts supplémentaires aux pêcheurs.



***Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche***  
*LMMC 2001 – Réforme de la réglementation – Phase 1 – Consultations*  
*Document d'information – Réunions régionales et nationales du CCMC – Automne de 2004*

### **Brevets et formation**

- Les intervenants ont exprimé des préoccupations à l'égard des cours de formation aux fonctions d'urgence en mer (FUM) exigés actuellement et des changements de réglementations qui pourraient être envisagés à ce chapitre.
- Les participants désiraient en savoir davantage sur les projets envisagés par TC et visant à ajouter ou modifier des exigences relatives aux brevets et aux examens médicaux, en particulier en ce qui concerne le brevet de capitaine de pêche IV (FM 4); l'introduction du régime de « compétence des conducteurs de petits bâtiments » dans le cas des bateaux d'une jauge brute inférieure à 15 tonnes ou d'une longueur hors tout inférieure à 12 mètres; et les exigences médicales liées aux bateaux de moins que 60 tonnes.
- Dans la région du Pacifique, les intervenants ont suggéré que TC modifie le programme de cours du brevet FM 4 de manière à inclure quelque chose sur la stabilité et qu'il modifie le service réglementaire en mer pour le brevet FM 3 parce qu'une grande partie des conducteurs et des membres d'équipage travaillent sur des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 25 tonnes (réduire à 5 tonnes de jauge brute?).
- Une observation particulièrement intéressante a été formulée au sujet de la formation : TC devrait réagir à la nécessité d'adopter une approche spéciale en éducation des adultes quand il faut discuter avec des pêcheurs expérimentés.

### **Autres causes de préoccupation**

- Dans toutes les régions, les participants ont dit qu'il devrait y avoir une meilleure collaboration entre TC et le MPO à l'élaboration de règles de pêche ayant une incidence sur la sécurité des bateaux et des équipages.
- Des participants craignent une diminution des services gouvernementaux. Par exemple, à Prince Rupert, des pêcheurs se sont plaints que les bouées de mouillage étaient mal entretenues sur la côte ouest des îles de la Reine-Charlotte, et que les services de prévisions météo étaient réduits (navires météorologiques).