



**Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche**  
**Mise à jour sur la réforme réglementaire**  
**Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche**  
**(Région du Québec) - Rimouski - Février 2006**



## Introduction

### Phase 1

- ❖ **Nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche**  
Bateaux de pêche de 0 à 24 mètres
- ❖ **Normes de construction pour les bateaux de pêche (comprend les normes de stabilité)**  
Bateaux de pêche de 9 à 24 mètres
- ❖ **TP 1332 Normes de construction pour les petits bateaux**  
Bateaux de pêche de moins de 9 mètres.

### Phase 2

- ❖ **Règlement sur les grands bateaux de pêche**  
Basé sur le protocole de Torremolinos





## Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche Consultations 2005

- ❖ **Tenues entre le 14 février 2005 et le 30 avril 2005**
- ❖ **Les séances de consultation pour les pêcheurs ont eu lieu dans 18 endroits partout au Canada :**
  - 7 dans les Maritimes
  - 1 au Québec
  - 2 dans les Prairies
  - 3 en Colombie-Britannique
  - 2 à Terre-Neuve et Labrador
  - 1 en Ontario
  - 2 dans les Territoires du Nord-Ouest
- ❖ **Plus de 1600 employés de l'industrie y ont participé**
- ❖ **2 réunions ont eu lieu seulement avec les constructeurs de bateaux** (Nouvelle-Écosse et Colombie-Britannique)
- ❖ **Résumé affiché sur le site Web de la réforme réglementaire de la LMMC 2001**  
<http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/sraq/sitelmmc2001/etrefreg/listededocumentstouslesprojets.htm>



## Caractéristiques de base du Règlement

- ❖ **Méthodologie axée sur les risques pour toutes les exigences réglementaires.**
- ❖ **Flexibilité et choix d'une entente de remplacement.**  
(c.-à-d. utilisation de protection thermique et flottabilité du bâtiment à la place de radeaux de sauvetage dans certains groupes)
- ❖ **Transport d'équipement basé sur les principes de gestion des risques.**  
(c.-à-d. classification des voyages avec des exigences plus sévères là où les risques sont plus élevés)
- ❖ **La « longueur » remplace le « tonnage » pour les limites.**
- ❖ **L'application de la loi comprendra les sanctions administratives pécuniaires et la *Loi sur les contraventions*.**
- ❖ **Les coques doivent être marquées du tirant d'eau d'exploitation permmissible maximum.**
- ❖ **Les bateaux de pêche qui participent à d'autres types d'activités commerciales doivent d'abord obtenir l'approbation de Transports Canada.**
- ❖ **Transports Canada doit être avisé des « modifications ou réparations majeures ».**



## Normes de construction des petits bateaux (TP 1332)

- ❖ **Les bateaux de pêche de moins de 9 mètres doivent être construits conformément aux normes commerciales du TP 1332 et munis d'étiquettes de conformité par le fabricant.**  
(étiquettes de capacité pour les bâtiments de moins de 6 mètres)
- ❖ **Numéros d'identification de coque**
- ❖ **La révision du TP 1332 pour la phase 1 sera limitée au minimum nécessaire pour satisfaire les prescriptions juridiques.**
  - Les changements seront limités à la restructuration d'une certaine partie du contenu (aucune exigence technique ne changera).
  - Certaines exigences réglementaires dans les normes seront transférées au Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.



## Exigences de stabilité

- ❖ **Des exigences de stabilité simplifiées pour les bâtiments de moins de 15 mètres (à l'exception des cas à risque élevé).**
- ❖ **Transports Canada effectue une évaluation axée sur les risques de la norme proposée, y compris ce qui suit :**
  - Une évaluation des critères qui déterminent si un navire <15 mètres doit subir un test complet de stabilité.
  - Des lignes directrices pour l'interprétation des normes.
  - Des propositions de limites.
  - Les options pour les bâtiments existants qui ne respectent pas les normes.
  - Les questions d'éducation et de sensibilisation des exploitants.
- ❖ **L'évaluation aidera à concilier :**
  - La sécurité des pêcheurs.
  - Les coûts pour les propriétaires.
  - Les autres impacts sur l'industrie et la communauté.



## Protection contre l'incendie

- ❖ Des exigences de protection actives et passives contre l'incendie ont été établies dans les normes de construction des bateaux de pêche proposées.
- ❖ Les commentaires reçus par l'entremise des consultations sur les bateaux de pêche seront considérés et utilisés, afin d'aider avec l'harmonisation du Règlement de sécurité incendie, partie III pour les petits navires commerciaux de 12 à 24 mètres.
- ❖ L'équipement portatif doit être établi dans le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.



## Préoccupations soulevées lors des consultations Généralités

- ❖ Besoin de meilleures communications.
- ❖ La plupart des pêcheurs croient que leurs activités sont sécuritaires
  - plusieurs croient que les bâtiments existants devraient être exemptés ou bénéficier d'une clause de droits acquis.
- ❖ Les exigences réglementaires devraient être liées aux risques établis.
- ❖ Des périodes de mise en place progressive, surtout pour les exigences en matière d'équipement de sauvetage et de stabilité.

Préoccupations soulevées lors des consultations

## Définitions

- ❖ Le terme « modification majeure » doit être défini clairement.
- ❖ « Eaux encombrées par les glaces ».
- ❖ Si les bâtiments similaires peuvent faire l'objet d'un essai de stabilité à titre de groupe, alors une définition claire de ce qui constitue un « bâtiment similaire » est essentielle.
- ❖ Clarifier les termes « poisson en vrac », « bâtiment à plusieurs ponts »

Préoccupations soulevées lors des consultations

## Limites

- ❖ Changer 12 mètres pour 15 mètres.
- ❖ Harmoniser les limites avec les autres règlements et le MPO.

## Préoccupations soulevées lors des consultations

### Équipement de sauvetage

- ❖ Les dispositions sur le port des gilets de sauvetage doivent être clarifiées.
- ❖ Pour la pêche aux filets maillants, le port de gilets de sauvetage est dangereux.
- ❖ Les radeaux de sauvetage de type « valise » et/ou les chaumards profonds devraient être acceptables.
- ❖ Les dispositifs de remontée à bord doivent prendre en compte la hauteur pour embarquer, pas seulement le franc-bord.
- ❖ La catégorie du groupe 3 devrait être prolongée à 30 ou 50 milles, afin d'aller de pair avec les exigences du MPO.
- ❖ Les exigences pour le groupe 3B sont trop dispendieuses.

## Préoccupations soulevées lors des consultations

### Inspections

- ❖ Préoccupations en ce qui a trait aux incohérences entre les régions et/ou les inspecteurs au sein d'une région.

## Préoccupations soulevées lors des consultations

### Stabilité

- ❖ La stabilité n'est pas le véritable enjeu – c'est plutôt la surcharge et l'accumulation de glaces.
- ❖ Les navires similaires peuvent faire l'objet d'un essai à titre de groupe.
- ❖ Comment doit-on tester la flotte existante?
- ❖ Les bâtiments existants doivent faire l'objet d'essais d'après la norme simplifiée - essai de stabilité complexe si le bâtiment échoue.
- ❖ La cargaison liquide devrait être un critère d'essai pour effectuer une évaluation complète de la stabilité?
- ❖ Est-ce qu'il y a une capacité suffisante pour effectuer tous les essais requis?
- ❖ Un franc-bord minimum de 0,4 mètre n'est pas réaliste.

## Préoccupations soulevées lors des consultations

### Normes de construction

- ❖ La protection structurelle contre les incendies et les exigences électriques sont trop onéreuses.
- ❖ Les panneaux de cale et les écoutes plats devraient être acceptés sur certains navires.
- ❖ Préoccupations à propos de la certification concernant la soudure et le PRFV pour les travaux de réparation et d'entretien.
- ❖ Les pompes Jabsco devraient être acceptées.
- ❖ Une gouverne d'urgence ne devrait pas être requise pour les plus petits navires.

## Situation

- ❖ Les consultations d'hiver et du printemps 2005 sont terminées.
- ❖ A fourni de la rétroaction intéressante.
- ❖ Terminer l'évaluation des risques des exigences de stabilité.
- ❖ Terminer la rédaction des instructions pour le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.
- ❖ Examiner les exigences électriques et de sécurité incendie.
- ❖ Examiner et finaliser les normes de construction des bateaux de pêche.
- ❖ Réviser le TP 1332 avec les modifications « chirurgicales » nécessaires pour garder sa légalité.

## • Veuillez faire parvenir vos questions ou commentaires aux personnes suivantes :

### – *Kevin Monahan*

A/Project Manger/Gestionnaire de projets, int.  
Regulatory and Quality Assurance / Services de réglementation et assurance de la qualité  
MARINE SAFETY / SÉCURITÉ MARITIME (AMXS)  
Transport Canada / Transports Canada  
Place de Ville Tower/tour C, Floor 11 étage  
330 Sparks  
Ottawa ON CANADA K1A 0N5  
(613) 998-8207 Fax/télécopieur (613) 991-5670  
Courriel / Email : [monahak@tc.gc.ca](mailto:monahak@tc.gc.ca)

### – *Guy Anderson*

Inspecteur de navire, Sécurité maritime / Marine surveyor, Marine Safety  
Transports Canada / Transport Canada (NM-RIM)  
180, de la Cathédrale  
Rimouski (QC), G5L 5H9  
Tél. / Phone: (418) 722.3040 ou 1.800.427.4417  
Télééc. / Fax: (418) 722.3332  
Courriel / Email : [andergu@tc.gc.ca](mailto:andergu@tc.gc.ca)



**NOUS VOUS REMERCIONS!**