

*Loi de 2001 sur la marine
marchande du Canada*

Projet de réforme de la réglementation
Conseil consultatif maritime canadien



Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Printemps 2009



Application du Règlement

- ❖ Dans la présente phase de réforme réglementaire, seuls les bateaux de pêche de moins de 24 mètres seront visés par le projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche (y compris les bâtiments exploités exclusivement comme navires-usines ou bâtiments d'aquaculture).
- ❖ Dans l'avenir, les bateaux de pêche de 24 mètres ou plus seront visés par la partie 5 du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.
- ❖ Les bâtiments de 24 mètres ou plus qui sont exploités exclusivement comme navires-usines ou bâtiments d'aquaculture ne seront pas visés par le projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, mais seront plutôt réglementés comme navires de charge.





Situation actuelle

- ❖ L'ébauche du document de consultation (et les lignes directrices connexes) a été distribuée au CCMC régional – printemps 2009
- ❖ Les instructions de rédaction ont été présentées et le document sera bientôt rédigé
- ❖ Remarques :
 - Axé sur le rendement, avec l'utilisation des lignes directrices.
 - Comprend des exigences en matière de conception, de construction, d'équipement et d'exploitation des bateaux de pêche.
 - Ne comprend pas la délivrance de brevets et de certificats ou la formation du personnel
 - Les dispositions sur la stabilité sont toujours en cours d'examen (élaboration de critères ou l'évaluation des facteurs de risque de second niveau) par conséquent, elles ne font pas partie du document.



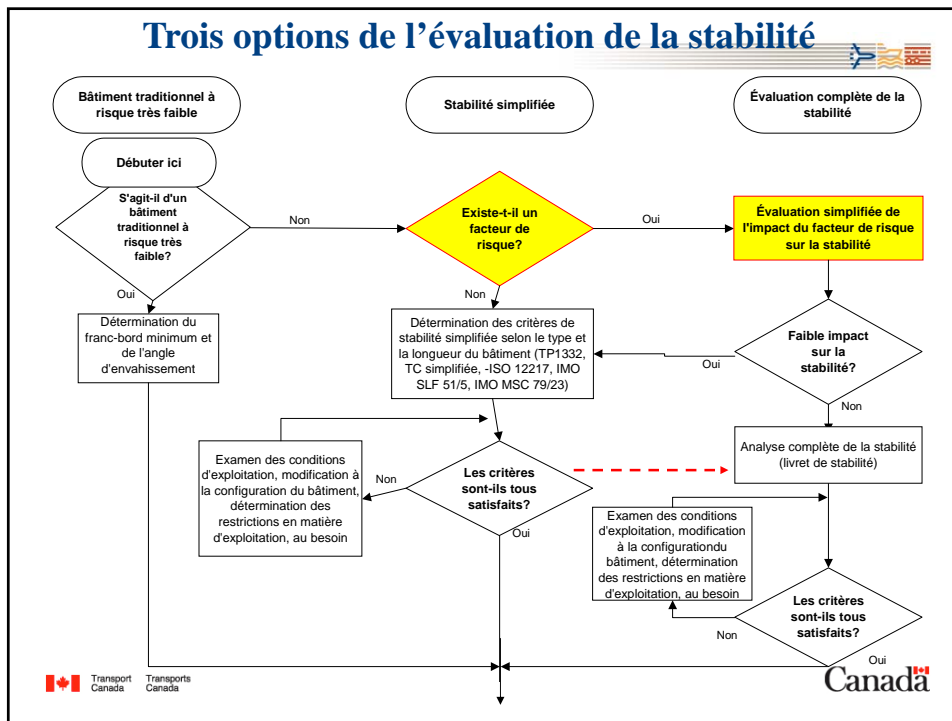
Utilisation de « lignes directrices »

- ❖ L'ensemble du projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche comprend les exigences réglementaires et les « **lignes directrices** ».
- ❖ Prises ensemble, les exigences et les **lignes directrices** constituent le régime réglementaire entier.
- ❖ **Lignes directrices** :
 - Indiquer une approche recommandée pour atteindre l'objectif de rendement requis.
 - On peut utiliser d'autres moyens pour atteindre le même objectif de rendement, moyennant qu'ils offrent un degré égal de sécurité, de force, etc., s'il y a lieu.
 - Si un bâtiment est construit conformément aux lignes directrices, il **satisfera** à l'exigence réglementaire.

Analyse coûts-avantages

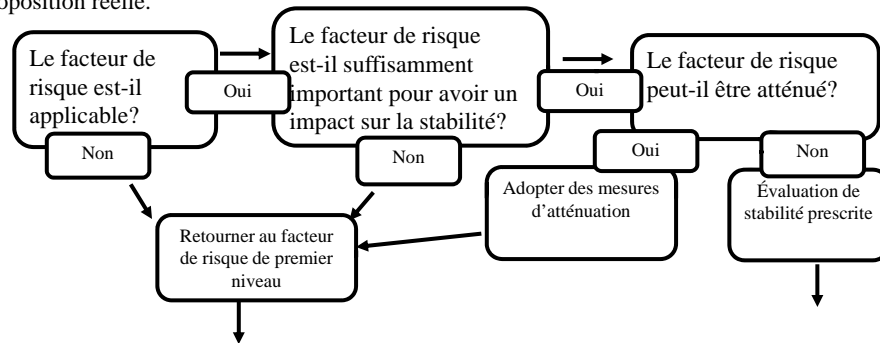
- ❖ La *Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation* exige une analyse coûts-avantages du projet de règlement.
- ❖ Est réalisée par les Services conseils du gouvernement (une division de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada)
- ❖ Fondée sur une analyse de risque précédente menée par BMT Fleet Technology

Trois options de l'évaluation de la stabilité



Évaluation des facteurs de risque de second niveau

Cette matrice est destinée à présenter une méthode possible; elle ne constitue pas une proposition réelle.



Bateaux de pêche traditionnels à risque très faible

- ❖ Bateaux à très faible risque
- ❖ Le rapport de BMT recommandait que plusieurs populations de bateaux soient retirées des exigences pour une évaluation complète de la stabilité.
- ❖ Transport Canada envisage la possibilité d'un traitement similaire pour les autres types traditionnels de bateaux qui opèrent dans un environnement à très faible risque.
 - Par exemple, certains homardiers ou bateaux de pêche au filet maillant traditionnels effectuant de la pêche traditionnelle dans la zone d'exploitation traditionnelle.
- ❖ Certaines exigences de base continueront de s'appliquer (comme le tirant d'eau utile maximal recommandé, la hauteur d'envahissement minimale, ainsi que des aspects particuliers de la construction des bâtiments permettant de conserver la navigabilité).

Détermination des bâtiments traditionnels à risque très faible

- ❖ On mettra au point un outil d'évaluation pour déterminer quels sont les bâtiments et les opérations à faible risque.
- ❖ On évaluera le degré de risque d'un groupe de bâtiments à l'aide de cet outil et on donnera une cote.
- ❖ On présentera une demande de détermination d'un groupe de bâtiments par groupe (association) à risque très faible, pour examen par Transports Canada.
- ❖ Une fois déterminé, ce groupe à faible risque devrait mener les activités à faible risque indiquées dans la demande.
- ❖ Les demandes, qui ne s'appliquent pas à des bâtiments seuls, seront faites à l'égard du groupe de bâtiments.
- ❖ D'autres propriétaires de bâtiment hors série pourraient bénéficier de la détermination d'un groupe à risque très faible en démontrant leur similarité au groupe et en approuvant les limites opérationnelles.

Critères d'évaluation de la stabilité et d'acceptation proposés

Un bateau de pêche devant être soumis à une évaluation de stabilité fera l'objet d'une évaluation en fonction des dispositions et critères suivants du Règlement :

- partie 2 - bâtiments (**LHT de <9 m**) TP 1332, partie 4 - Essais de flottaison à fleur d'eau et de stabilité (Condition d'envahissement) ou partie 5 de la norme ISO 12217-1, ou l'équivalent;
- partie 3 - bâtiments (**LHT de 9 m à 15 m**), section 3, Stabilité et navigabilité s'y rattachant (choix des critères simplifiés de TC ou des critères de l'ISO ou de l'OMI, selon les facteurs de risque);
- partie 4 - bâtiments (**LHT de 15 m à 24 m**), section 3, Stabilité et navigabilité s'y rattachant (choix de la norme STAB.4 de TC dans TP 7301 ou des critères de l'OMI, selon les facteurs de risque).



Calendrier de conformité proposé

Calendrier préliminaire de conformité pour les bateaux existants faisant l'objet d'une évaluation de stabilité simplifiée ou complète

Stabilité

Catégorie de navigation	Risque faible	Risque élevé
Eaux abritées	60 mois	48 mois
Eaux à proximité du littoral 2	48 mois	36 mois
Eaux à proximité du littoral 1	36 mois	24 mois
Sans restrictions	24 mois	12 mois

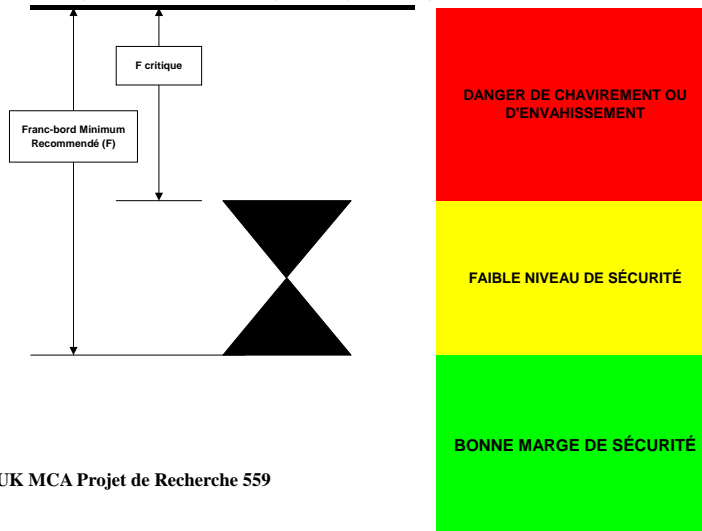


Franc-bord minimum et charge maximale

- ❖ Chaque bateau de pêche se verra assigner une charge maximale ou un franc-bord minimum, qui sera indiqué sur le côté du bâtiment.
- ❖ En ce qui concerne les bâtiments bénéficiant d'une évaluation simplifiée de la stabilité, la position de la marque de charge sera l'immersion (ou la charge) maximale recommandée.
- ❖ En ce qui concerne les bâtiments bénéficiant d'une analyse complète de la stabilité, la position de la marque de charge sera l'immersion (ou la charge) de calcul maximale indiquée dans les conditions de stabilité.
- ❖ La marque de charge doit servir d'outil de sensibilisation. Par conséquent, la conformité de la marque sera « recommandée », mais non obligatoire.
- ❖ La marque de charge donne la possibilité de former les patrons et les équipages sur les limites de sécurité de leur bâtiment.

Marque de charge recommandée

Pont étanche (Batiment fermé ou Partiellement fermé) ou Plat Bord (Batiment ouvert)



Source: UK MCA Projet de Recherche 559

 Transport Canada

Transports Canada

 Canada

Commentaires... Questions?

Adressez-les à

Kevin Monahan

Sécurité maritime de Transports Canada
Services de réglementation et assurance de
la qualité

Place de Ville, Tour C

330, rue Sparks

Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Téléphone : 613-998-8207

Télécopieur : 613-991-5670

Courriel : kevin.monahan@tc.gc.ca



Merci

 Transport Canada

Transports Canada

 Canada