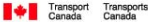




POLITIQUE NATIONALE

STABILITÉ DES PETITS NAVIRES DE PÊCHE



Présenté par Guy Anderson, février 2007

 Transport Canada / Transports Canada




Introduction

- ❖ Transports Canada a mis en place, en mars 2006, une nouvelle politique sur l'évaluation de la stabilité des petits bâtiments de pêche. Cette politique précise:
 - ❖ les facteurs de risque qui font qu'un bâtiment de pêche doit posséder un livret de stabilité
 - ❖ la procédure sur la présentation et l'examen du livret de stabilité d'un petit bâtiment de pêche
 - ❖ les directives de travail sur la délivrance d'un certificat d'inspection à un petit bâtiment de pêche.
- ❖ Transports Canada a également publié en mars 2006, un nouveau bulletin de la sécurité maritime afin d'informer les capitaines/propriétaires de petit bâtiment de pêche sur la procédure à suivre afin de déterminer si leurs bateaux doivent disposer d'un livret de stabilité.

 Transport Canada / Transports Canada
2




Portée d'application

- ❖ La politique s'applique à tous les bâtiments de pêche commerciale de plus de 15 tonneaux de jauge brute, mais d'au plus 150 tonneaux de jauge brute et d'au plus 24,4 m de longueur.
- ❖ L'application de la présente politique aux bâtiments de pêche de moins de 15 tonneaux de jauge brute est laissée à la discrétion du propriétaire; toutefois, Transports Canada recommande qu'un livret de stabilité soit produit pour tous les bâtiments pontés de 15 tonneaux de jauge brute ou moins qui présentent un ou plusieurs facteurs de risque.



Objectifs de la politique

- ❖ La présente politique vise à définir et préciser les facteurs de risque qui font qu'un bâtiment de pêche doit posséder un livret de stabilité et donc de donner au propriétaire/exploitant une meilleure compréhension des capacités du bâtiment en toutes conditions de charge.

Énoncé de la Politique

- ❖ Les bâtiments de pêche dont les caractéristiques tendent à réduire la stabilité doivent être munis d'un livret de stabilité conservé à bord.

Transports Canada :

- ❖ communiquera avec les pêcheurs professionnels les facteurs de risque qui imposent le livret de stabilité (bulletin de la sécurité des navires);
- ❖ vérifiera, avant de délivrer un certificat, si un bâtiment dont les caractéristiques tendent à réduire la stabilité, est muni d'un livret de stabilité conservé à bord et que ce livret a été examiné et estampillé selon la procédure établie, ou est un livret préliminaire;
- ❖ oeuvrera pour mieux faire connaître les problèmes de stabilité en examinant le livret de stabilité et les restrictions d'utilisation avec les capitaines lors de la délivrance des certificats.

Facteurs de risque

- ❖ Un livret de stabilité sera requis si l'un des facteurs de risque suivants est applicable à ce bâtiment:
 - Transporte du capelan ou du hareng;
 - A une citerne antiroulis;
 - Transporte des cargaisons liquides et/ou est équipé de cale à eau vive;
 - A du poids substantiel en hauteur, (poids significatifs ayant un centre de gravité élevé. (ex: portique));
 - Le bâtiment opère dans un endroit pendant une saison de l'année où il peut y avoir accumulation de glace;
 - Surface significative exposée au vent;
 - A subi des modifications ou a changé d'activité de pêche, faisant en sorte que la stabilité a été réduite. (ex: passage d'une pêche au casier vers le chalutage, ou utilisation de filets/tambours plus grands.



Processus – Questionnaire sur la stabilité

- ❖ Le propriétaire/capitaine remplit le questionnaire sur la stabilité du bâtiment.
- ❖ Si le propriétaire/capitaine n'est pas certain si un facteur de risque s'applique à son bâtiment, il demande conseil à un consultant maritime ou à Transports Canada.
- ❖ Le propriétaire/capitaine vérifie si le bâtiment présente un des facteurs de risque énumérés dans les cases 3 et 4 du questionnaire.
- ❖ Si le bâtiment ne présente aucun de ces facteurs, il n'est pas visé par l'exigence d'un livret de stabilité.
- ❖ Dans le cas contraire, le propriétaire/capitaine prend les mesures pour faire produire un livret de stabilité, à moins qu'il y en ait déjà un à bord.
- ❖ Le questionnaire doit être conservé à bord. S'il n'est pas disponible lorsque l'inspecteur vient effectuer l'examen, le propriétaire/capitaine doit en remplir un nouveau.



Procédure – Préparation du livret

- ❖ Si le livret est préparé par un ingénieur professionnel (P.Eng. / Ing.) ou une société de classification reconnue, le livret peut être estampillé par celle-ci. Sinon, le livret sera estampillé par la Sécurité maritime de Transports Canada.
- ❖ Le propriétaire s'arrange avec la personne ou l'organisme qui estampillera le livret pour être témoin de l'essai. Le témoin s'assurera que l'essai est fait en accord avec le STAB 2 des *Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge* (TP 7301).
- ❖ Le livret de stabilité est préparé selon les critères énoncés dans le STAB 1 et le STAB 4 de la TP 7301 - *Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge*, ainsi qu'à la section 4.2.4 du *Code de stabilité à l'état intact* de l'OMI si le bateau présente une surface latérale importante.



Procédure – Estampillage du livret

Ingénieur professionnel ou Société de classification

- ❖ Si les données soumises ne sont pas conformes aux critères applicables, consultez le propriétaire pour modifier les conditions de chargement pour faire en sorte qu'elles soient conformes aux critères.
- ❖ Si les données sont conformes aux critères applicables, préparez une lettre énonçant que le livret a été trouvé satisfaisant pour le service prévu et énumérer toutes les notations qui ont été ajoutées.
- ❖ Estampiller toutes les copies du livret et ajouter la référence à la lettre dans le livret, sous l'estampille.
- ❖ Distribuer les livrets et la lettre au propriétaire/capitaine (original) et au moins deux (2) copies au Centre de Transports Canada qui s'occupe du bâtiment selon la procédure régionale. Une copie du livret de stabilité est envoyée à l'administration centrale de Transports Canada.



Procédure – Estampillage du livret

Transports Canada

- ❖ Les livrets de stabilité soumis et qui ont été estampillés par des ingénieurs professionnels ou des sociétés de classification reconnues doivent être révisés par le Centre de Transports Canada régional à leur discrétion.
- ❖ Les livrets de stabilité soumis pour approbation par des consultants maritimes doivent être vérifiés et estampillés comme d'habitude.



Directives – Délivrance d'un certificat

But

- ❖ La présente directive de travail est adoptée afin que les bâtiments de pêche à risque soient munis d'un livret de stabilité et que les propriétaires/capitaines des bâtiments de pêche comprennent mieux le contenu du livret de stabilité et les restrictions associées aux facteurs de risque des bâtiments.

Mesures

Examen du Questionnaire sur la stabilité - tous les bâtiments

- ❖ Examiner et vérifier avec le capitaine les renseignements sur le Questionnaire sur la stabilité en les comparant à ce qui se trouve à bord du bâtiment. Si aucun questionnaire n'a été rempli, demander au capitaine d'en remplir un et de le signer.
- ❖ Obtenir une copie signée du questionnaire.



Directives – Délivrance d'un certificat

Mesures

Pour les bâtiments dont un livret est exigé lorsqu'il y en a un à bord :

- ❖ Regarder les *Notes au capitaine du petit bâtiment de pêche* avec son capitaine et lui demander s'il désire qu'on lui explique d'autres aspects du livret de stabilité.
- ❖ Vérifier avec le propriétaire/capitaine si les opérations de pêche ont changé ou s'il a effectué des modifications au bâtiment – utiliser les renseignements dans le questionnaire et le livret pour vérifier.
- ❖ Si le livret doit être mis à jour, avertir le propriétaire/capitaine et émettre un certificat d'inspection avec une date d'expiration de 12 mois au maximum après la date d'émission.



Directives – Délivrance d'un certificat

Mesures

Pour les bâtiments dont un livret est exigé lorsqu'il y en a un à bord (suite):

- ❖ Si le livret de stabilité ne doit pas être mis à jour, vérifier qu'il a été estampillé par un ingénieur professionnel (P.Eng. / Ing.), une société de classification reconnue ou Transports Canada.
- ❖ Si le livret a été estampillé, émettre un certificat d'inspection avec date d'expiration de 4 ans au maximum après la date d'émission, selon les résultats de l'inspection.
- ❖ Si le livret n'a pas été estampillé, par exemple, il s'agit d'un livret préliminaire, émettre un certificat d'inspection avec une date d'expiration de 12 mois au maximum après la date d'émission, selon les résultats de l'inspection.



Directives – Délivrance d'un certificat

Mesures

Pour les bâtiments dont un livret est exigé lorsqu'il n'y en a pas un à bord :

- ❖ Demander au propriétaire/capitaine d'expliquer les démarches qui ont été entreprises pour l'obtenir.
- ❖ Si le propriétaire/capitaine est de l'opinion qu'un livret de stabilité n'est pas exigé, expliquer les démarches pour demander une décision du Bureau.
- ❖ Émettre un certificat d'inspection avec une date d'expiration de 12 mois au maximum après la date d'émission, le cas échéant.



Directives – Délivrance d'un certificat

Mesures

Accumulation de glace – notation d'embrun verglaçant:

- ❖ Si la possibilité de l'accumulation de glace est le seul indicateur de risque qui obligerait le bateau à obtenir un livret de stabilité, un certificat d'inspection valable pour la période complète permise par le règlement peut être délivré s'il est doté d'une des annotations suivantes »

« Si un avertissement d'embrun verglaçant a été diffusé, le bateau doit demeurer dans le port ou retourner au port, à moins d'avoir à bord un livret de stabilité estampillé qui contient des conditions de chargement en cas de glace. »

« Dès le 1er décembre et jusqu'au 31 mars, le bateau ne doit pas effectuer des voyages [au-delà des eaux abritées / de plus de 25 milles nautiques de la côte à moins de voyager dans les eaux intérieures*] sans avoir à bord un livret de stabilité estampillé qui contient des conditions de chargement en cas de glace.



RÉFORME RÉGLEMENTAIRE

STABILITÉ DES PETITS NAVIRES DE PÊCHE

 Transport Canada Transports Canada

Canada 



Structure du Règlement Proposé

❖ **Stabilité des bateaux de 12 à 24 m de LHT :**

- Les exigences devant être appliquées aux nouveaux bateaux et aux bateaux existants selon l'exposition aux risques sont les suivantes :

❖ **Bateaux de 12 à 15 m à risque élevé et tous les bateaux de plus de 15 m)**

- Nouveaux bateaux – cahier de stabilité; essai d'inclinaison et conformité aux nouveaux critères de stabilité intacte de TC ou l'équivalent.
- Bateaux existants – cahier de stabilité; essai d'inclinaison et conformité aux critères de stabilité STAB 4 du TP7301 de TC ou l'équivalent.

❖ **Bateaux de 12 à 15 m à risque moins élevé**

- Plutôt que les essais de stabilité ci-dessus, tous les bateaux devront satisfaire à l'essai et aux critères de stabilité **simplifiés** de TC ou l'équivalent.



Structure du Règlement Proposé

❖ **Stabilité des bateaux de moins de 12 m LHT :**

❖ **Bateaux de 6 à 12 m à risque élevé**

- Nouveaux bateaux – Livret de stabilité, conformément aux nouveaux critères de TC; TP1332 Partie 5 (Stabilité ISO 12217-1*) ou l'équivalent (Stabilité des bateaux de pêche de moins de 12 m, IMO)
- Les bateaux existants ont également la possibilité de se conformer à l'essai et aux critères de stabilité simplifiés TP7301 TC ou l'équivalent

❖ **Bateaux de 6 à 12 m à risque moins élevé**

- Plutôt que les critères de stabilité ci-dessus, tous les bateaux doivent se conformer à l'essai et aux critères de stabilité simplifiés de TC ou l'équivalent



Structure du Règlement Proposé

❖ **Stabilité des bateaux de moins de 6 m**

- Les nouveaux bateaux doivent être conformes à la TP1332, partie 4 (flottabilité et essai et critères de flottaison)
- Les bateaux existants doivent être conformes au nouvel essai de stabilité simplifié et aux critères de stabilité de TC ou l'équivalent



Trois types de bâtiments

Bateau ponté / Bateau semi-ponté / Bateau non ponté

- Le type de construction permettra de déterminer les exigences spécifiques auxquelles le bateau sera assujéti.
- ❖ **Bateau ponté** : un bâtiment pourvu d'un pont étanche continu sur toute la longueur de la coque au-dessus de la ligne de flottaison maximale d'exploitation. Lorsque des puits ou des cockpits ouverts sont aménagés dans le pont du bâtiment, ce dernier est considéré ponté si :
 - a) l'invasion des puits ou des cockpits ouverts ne met pas en péril le bâtiment et (ports et enceintes de dégagement protégeant contre l'entrée d'eau à l'intérieur de la coque)
 - b) le bâtiment est conforme aux valeurs de franc-bord minimales exigées (1/10 de la largeur), telles qu'elles sont indiquées dans les Normes de construction des bateaux de pêche.



Trois types de bâtiments

- ❖ **Bateau semi-ponté** : un bâtiment qui n'est pas un bateau ponté et qui possède les caractéristiques suivantes :
 - 1) Le bâtiment est pourvu d'un cockpit ou d'un puits à drainage rapide et le fond de ce cockpit ou de ce puits ne s'ouvre pas sur la cale.
 - 2) La hauteur du fond du cockpit ou du puits au-dessus de la ligne de flottaison maximale d'exploitation doit correspondre à au moins 1/20 de la largeur du bâtiment.
 - 3) Le fond du cockpit ou du puits est étanche
 - 4) Toute ouverture à proximité du cockpit doit être pourvue
 - a) d'un dispositif de fermeture conforme au degré d'étanchéité applicable ou
 - b) d'un seuil conformément aux exigences de stabilité stipulées par le règlement.



Trois types de bâtiments

- ❖ **Bateau non ponté** : un bateau autre qu'un bateau ponté ou semi-ponté présentant les caractéristiques suivantes:
 - 1) Le bateau est équipé de matériau de flottaison satisfaisant aux exigences de réserve flottabilité.
 - 2) Le pont, le cockpit ou le fond du puits s'ouvrent sur la cale.
 - 3) Le pont, le cockpit ou le puits ne peut se drainer à la mer dans toutes les conditions de chargement.



Exigences de stabilité proposées

- ❖ Une évaluation complète de la stabilité est requise sur les bateaux de pêche de 6 à 12 m qui présentent les facteurs de risque suivants :
 - chalutage, dragage, pêche à la senne avec remorquage d'un engin lourd
 - bateau étranger en voie d'être immatriculé au Canada
 - exploités au-delà de la zone de proximité du littoral, classe 2 (25 milles marins)
 - exploités entre le 1^{er} décembre et le 31 mars dans une zone où il peut y avoir une accumulation de glace
 - ponts multiples
 - citernes antiroulis
 - essais de période de roulis ne respectant pas la norme minimale acceptable
- ❖ Autres facteurs de risque pour les bateaux de pêche de 12 à 15 mètres
 - transport en vrac de hareng, de capelan ou de cargaisons liquides
 - cockpits ou puits dans le pont de franc-bord
- ❖ Tous les bateaux de pêche de plus de 15 m requièrent une évaluation complète de la stabilité



Exigences de stabilité proposées (suite)

- ❖ Les bateaux existants devront satisfaire à ces exigences dans les 12 mois ou suite à l'expiration de leur certificat d'inspection, ou tel qu'établi dans un avis d'inspection.
- ❖ Les nouveaux bateaux devront satisfaire à ces exigences un an après l'entrée en vigueur du nouveau règlement.
- Essai de stabilité simplifié (bateaux de 6 à 15 m à faible risque) comprend :
 - Essai de période roulis
 - La période roulis ne devra pas dépasser 1,25 x largeur (mètres)
 - La GM ne devra pas être inférieure à 0,45 m.
 - Essai d'angle d'inclinaison (où des dispositifs de levage sont fixés)
 - Bateaux pontés ou semi-pontés
 - À levée maximale, la ligne de pont à mi-longueur ne doit pas être immergée.
 - Bateaux non pontés
 - À levée maximale, le franc-bord ne doit pas être réduit de plus de 50 p. 100.
- Les bateaux qui échoueront à l'essai de stabilité simplifié seront sujets à une évaluation complète de leur stabilité.



Exigences de stabilité proposées (suite)

- ❖ Évaluation complète de la stabilité (bateaux à risque élevé)
Comprend :
- ❖ Essai d'inclinaison
 - Rédaction d'un manuel sur l'assiette et la stabilité tenant compte de toutes les conditions d'exploitation
 - Inspection du déplacement à l'état lège à tous les cinq ans ou suite à des modifications importantes.
- ❖ Les bateaux neufs devront satisfaire aux nouvelles exigences de la Normes de stabilité.
- ❖ Les bateaux existants pourraient plutôt être appelés à satisfaire aux exigences des Normes de stabilité existante, de compartimentage et de lignes de charge TP7301 (STAB 4)



Exigences de stabilité proposées (suite)

- ❖ Qui?
 - ❖ Essai de stabilité simplifié – doit être réalisé par
 - un inspecteur de la sécurité maritime
 - un architecte naval
 - une personne autorisée par le ministre
 - ❖ Évaluation complète de la stabilité – doit être endossée et estampillée par
 - un ingénieur ayant de l'expérience en architecture navale
 - un expert exclusif d'une société de classification
 - une personne autorisée par le ministre



Franc-bord et limite de charge

- ❖ Un franc-bord minimal et une limite de charge pour les bateaux sans livret de stabilité – principalement les bateaux de moins de 12 et 15 m et les bateaux à faible risque.
- ❖ Il reste à déterminer s'il s'agira d'une ligne directrice ou d'une règle – quelques problèmes d'application, mais l'objectif est d'aider à réduire la surcharge, qui représente un problème de sécurité
- ❖ Étiquette de capacité pour les bateaux de moins de 6 m



Franc-bord minimal

(Bateaux nouveaux ou existants soumis à des essais de stabilité simplifiés)

- ❖ **Bateaux pontés**
 - Le franc-bord minimal doit valoir au moins $1/10^{\text{e}}$ de la largeur du bateau
 - Si, en raison d'une mauvaise répartition des charges, la poupe est davantage submergée, le franc-bord à la poupe doit valoir au moins $1/20^{\text{e}}$ de la largeur.
- ❖ **Bateaux semi-pontés**
 - Le franc-bord minimal doit valoir au moins $1/20^{\text{e}}$ de la largeur
 - Le cockpit doit satisfaire aux exigences minimales d'étanchéité établies dans les Normes de construction et de stabilité des bateaux de pêche
- ❖ Les bateaux qui ne satisfont pas aux critères de franc-bord minimal d'un bateau semi-ponté sont par définition des bateaux non pontés et sont assujettis aux exigences pour ces bateaux.
- ❖ Le tirant d'eau utile maximal autorisé doit être marqué sur le côté, au milieu du bateau.



Franc-bord minimal (suite)

❖ Bateaux non pontés :

- La charge maximale est calculée suivant une formule :
(100 x L_{HT} x B x C) (mètres)
- Hauteur minimale d'envahissement par le haut (0,2 x largeur)
- Angle minimal d'envahissement par le haut avec charge maximale (25 degrés)
- Flottabilité de réserve assurée par l'installation de mousse ou de caissons de flottabilité
- Réalisation d'un essai de flottaison au niveau ou démonstration de flottaison au niveau selon des calculs liés à la conception

❖ Bateaux existants :

- Des limitations opérationnelles peuvent être imposées aux bateaux existants qui ne satisfont pas aux exigences.



Évaluation nationale des facteurs de risque associés aux bâtiments de pêche

- ❖ Transports Canada a donné le mandat à une firme privée pour les trois projets de recherche suivants;

- 1) Évaluation des facteurs de risque associés aux bâtiments de pêche pour vérifier si les hypothèses actuelles de Sécurité Maritime, tel que proposé dans le règlement, sont fondées.
- 2) Évaluation nationale des risques relativement aux exigences de stabilité proposée.
- 3) Analyse avantages-coûts pour le projet de règlement sur les bateaux de pêche.



Commentaires/Questions

Envoyez-les à:

– ***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

Télec. / Fax: (418) 722.3332

Courriel / Email : andergu@tc.gc.ca