BULLETIN DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES

Bulletin–N° 02/2003
SGDDI–N° 282022
Date : 2003-01-29
A - M - J

Objet : **Programme provisoire de conformité des petits bâtiments de 2003**

Le présent bulletin remplace le bulletin n° 04/2001.

Introduction

Chaque année, au Canada, on peut prévenir les accidents maritimes ou en atténuer les conséquences, à l'aide de mesures de sécurité appropriées qui réduisent le risque et éliminent les opérations dangereuses.

Le présent bulletin fournit des directives aux propriétaires et aux exploitants de petits bâtiments, en ce qui a trait aux exigences en matière d'armement en équipage, de construction et de matériel de sécurité applicables aux bâtiments d'une jauge brute maximale de 15 tonneaux et transportant 12 passagers ou moins et qui, lorsqu'elles sont appliquées correctement, peuvent réduire la probabilité et la gravité des incidents.

Le bulletin fournit également la description du régime d'inspection qui favorisera la conformité au Règlement.

Le bulletin ne remplace pas les lois, les règlements, ni les normes techniques applicables. Les propriétaires et les exploitants de petits bâtiments doivent se familiariser avec l'ensemble des exigences qui s'appliquent aux petits bâtiments, ainsi qu'à leur utilisation prévue.

Objet

Le programme provisoire de conformité des petits bâtiments de 2003, défini aux présentes, entre en vigueur le 1er janvier 2003. Le programme de 2003 permet de poursuivre la mise en œuvre graduelle des exigences de sécurité touchant les petits bâtiments, amorcée en 1998. Ce programme remplace le Programme provisoire de conformité des petits navires à passagers qui était en vigueur d'avril 2001 au 31 décembre 2002. Le programme provisoire de 2003 demeurera en vigueur jusqu'à ce que les modifications apportées au *Règlement sur les petits bâtiments* prennent effet, plus tard au cours de 2003.

Mots clés :

1. Inspection
2. Petits bâtiments
3. PSIPB

Les demandes de renseignements sur le présent bulletin doivent être adressées comme suit :

AMSRP
Ross MacDonald
(613) 991-3145

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

Pour le changement d'adresse veuillez nous contacter au courriel :
securitemaritime@tc.gc.ca

Canada

Contexte

Les modifications apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* en 1998 et en 1999 ont entraîné l'établissement de nouvelles exigences en matière d'inspection applicables à bon nombre de petits bâtiments. De nombreux bâtiments exploités comme bâtiments d'affrètement ont alors été rangés dans la catégorie des bâtiments à passagers et ont ainsi été assujettis aux règlements visant les bâtiments commerciaux. Le premier Programme provisoire de conformité des petits navires à passagers de 1999 a été établi afin de communiquer les exigences relatives aux petits bâtiments et de rapprocher davantage ces bâtiments de la conformité.

Le programme de 1999 a été mis à jour en 2001. Le Programme provisoire de conformité des petits navires à passagers de 2001 a permis de poursuivre la mise en œuvre graduelle des exigences à l'égard des petits bâtiments à passagers d'une jauge brute maximale de 60 tonneaux et transportant 49 passagers ou moins. Le programme de 2001 a entraîné la mise en place de nouvelles exigences, y compris des exigences touchant le matériel de sauvetage, la stabilité, la mécanique et l'électricité, ainsi que l'établissement d'un nouveau programme d'inspection des petits bâtiments à passagers d'une jauge brute maximale de 15 tonneaux et transportant un maximum de 12 passagers.

Le programme provisoire de conformité des petits bâtiments de 2003 est le troisième de la série. Tout comme les programmes de 1999 et de 2001, le programme de 2003 permet de poursuivre l'élaboration d'exigences en matière de construction et de sécurité à l'égard des petits bâtiments, de même que la mise en œuvre progressive de ces exigences.

Les exigences touchant les bâtiments d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux et transportant plus de 12 passagers sont définies dans les règlements. Ces bâtiments devraient maintenant être conformes aux exigences et participer à un programme d'inspections périodiques. Le programme de 2003 mettra donc l'accent sur les bâtiments de catégories inférieures.

Le programme provisoire de conformité des petits bâtiments de 2003 permettra d'assurer la transition jusqu'à ce que le *Règlement sur les petits bâtiments* actuel soit modifié et que les exigences à l'égard des bâtiments d'une jauge brute maximale de 15 tonneaux soient en place, plus tard au cours de 2003. La version modifiée du *Règlement sur les petits bâtiments* comportera un ensemble logique et progressif d'exigences de sécurité, de même que des renvois à la publication *TP 1332 – Normes de construction des petits bateaux.* On procède actuellement à des consultations auprès des intervenants de l'industrie, afin de modifier les exigences en matière de stabilité et de transport de matériel de sauvetage. Des renseignements relatifs aux exigences mises à jour seront disponibles d'ici le milieu de 2003.

Une fois que le *Règlement sur les petits bâtiments* aura été modifié et que les dispositions de la publication TP 1332 seront en place, les travaux visant à améliorer les règlements touchant la sécurité des petits bâtiments seront axés sur la réforme de la réglementation. L'expression « réforme de la réglementation » désigne l'initiative visant à remanier entièrement l'ensemble de règlements relevant de la *Loi sur la marine*

marchande du Canada actuelle. Ces travaux sont essentiels pour les besoins de l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Généralités

Toute question relative au programme provisoire de conformité des petits bâtiments de 2003 doit être adressée au bureau de la Sécurité maritime le plus proche. Une liste des numéros de téléphone des bureaux est fournie en annexe E de ce bulletin. Il faut d'abord consulter le bureau de la Sécurité maritime avant de prendre toute mesure visant à modifier un bâtiment.

Durant la mise en oeuvre de ce programme, la Sécurité maritime a élaboré des cours de formation et des directives internes, lesquels serviront à garantir l'application uniforme du programme à travers le Canada. Il sera tenu compte des limites du voyages, de la saison d'exploitation et d'autres facteurs lors de l'évaluation des niveaux de sécurité généraux.

Portée

Le programme provisoire de conformité des petits bâtiments de 2003 vise tous les bâtiments autres que les embarcations de plaisance ou les bateaux de pêche, d'une jauge brute maximale de 15 tonneaux, qui transportent 12 passagers ou moins et qui effectuent des voyages nationaux.

Application

Le programme provisoire de conformité des petits bâtiments de 2003 comprend trois volets distincts :

1) **Délivrance de permis et immatriculation :** Tous les petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance doivent faire l'objet d'un permis ou être immatriculés, comme il est décrit sur le site Web de Transports Canada. Les bases de données sur les bâtiments faisant l'objet d'un permis ou d'une immatriculation fourniront les renseignements requis pour les autres volets du programme.
2) **Exigences de sécurité des petits bâtiments :** Le *Règlement sur les petits bâtiments* précise les exigences en matière d'équipement de sécurité pour les petits bâtiments. Le TP 1332 – Normes de construction des petits bâtiments (version de janvier 2002), que l'on peut consulter sur le site Web de Transports Canada ou obtenir auprès d'un bureau de la Sécurité maritime, est le principal document qui servira à l'inspection des petits bâtiments. Pour en faciliter la consultation, les renseignements suivants ont été joints sous forme d'annexes :

   i) Directives sur la stabilité – Annexe A;
   ii) Directives sur l'équipement de sauvetage – Annexe B;
   iii) Directives sur l'armement en équipage – Annexe C;
   iv) Directives sur l'équipement de radiocommunication – Annexe D;
   v) Bureaux de Sécurité maritime de Transports Canada – Annexe E.

3) **Régime d'inspection des petits bâtiments :** On a révisé le programme de surveillance et d'inspection des petits bâtiments (PSIPB) pour y incorporer les connaissances acquises grâce au programme provisoire de conformité des petits bâtiments à passagers et aux consultations publiques tenues par le biais du Comité consultatif maritime canadien (CCMC). Une description du PSIPB est affichée sur le site Web de Transports Canada. Voici certaines des exigences auxquelles doivent se conformer les bâtiments assujettis au PSIPB :

i) dans le cas des nouveaux bâtiments, subir une inspection de la Sécurité maritime en cours de construction, et subir une première inspection avant leur mise en service;
ii) dans le cas des bâtiments existants, subir une inspection préliminaire dès qu'il est possible de programmer une telle inspection;
iii) tous les bâtiments sont assujettis à des vérifications et à des inspections aléatoires.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* stipule qu'il incombe au propriétaire ou à l'exploitant de demander une inspection. Lorsque la demande en est faite, la Sécurité maritime effectue une inspection pour déterminer le degré de conformité aux règlements et aux normes. On a établi une liste de vérification pour faciliter la préparation d'un bâtiment en vue de l'inspection. Cette liste est affichée sur le site Web de Transports Canada ou est disponible auprès des bureaux de la Sécurité maritime. On recommande aux propriétaires de bâtiments de consulter la liste, ainsi que les règlements et les normes pertinents, avant toute inspection, de manière à minimiser la nécessité de réaliser des inspections de suivi.

Les nouveaux bâtiments doivent être parfaitement conformes, ou il doit être démontré qu'ils atteignent un niveau de sécurité équivalent ou supérieur par d'autres moyens.

Si la conformité intégrale est atteinte pour un bâtiment existant, il ne faut prendre aucune autre mesure. Néanmoins, en cas de non-conformité, il doit être démontré qu'un niveau de sécurité équivalent ou supérieur est atteint par d'autres moyens, sinon le bâtiment doit être modifié :

a) pour répondre aux exigences des normes de construction ou

b) pour répondre aux exigences des normes de construction, pour autant que cela soit raisonnable et réalisable.

Le calendrier , et l'étendue, des modifications requises seront, le cas échéant, déterminés en fonction de l'importance de la non-conformité et du risque associé.

Site Web de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/marine

Annexe A

LIGNES DIRECTRICES POUR LA STABILITÉ

Outre les exigences à l'égard des remorqueurs et des bâtiments d'une longueur équivalente ou inférieure à six mètres, les exigences suivantes, tirées du Bulletin de la sécurité des navires (BSN) n° 04/2001, demeurent en place jusqu'à ce que le *Règlement sur les petits bâtiments* soit modifié :

Il faut soumettre le bâtiment à un essai d'inclinaison et présenter les données d'assiette et de stabilité en conformité avec le *Règlement sur la construction de coques* et *les Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge (publication TP 7301).*

À défaut de données de stabilité, l'expert maritime peut, s'il le juge satisfaisant, remettre à plus tard l'exécution de cette exigence dans le cas des bâtiments non soumis aux exigences relatives à la stabilité à l'état d'avaries et/ou qui ne transportent pas plus de 12 passagers, mais sous réserve des quatre conditions suivantes :

Il faut soumettre le bâtiment à une période de roulis en conformité avec la norme STAB 2, annexe B de la publication TP 7301, ou, de préférence, à un essai d'inclinaison, si cela convient, pour mesurer approximativement la hauteur mégacentrique (GM) ainsi que le bras de redressement (GZ) à un angle de 5° dans les pires conditions d'exploitation et de chargement.

1. Il faut soumettre le bâtiment à un essai d'inclinaison avec présence de passagers sur un seul côté, c'est-à-dire quatre passagers par mètre carré, pour examiner le comportement aux conditions d'assiette et de stabilité les moins favorables. Les poids doivent être placés graduellement.

2. Les caractéristiques de tenue à la mer du bâtiment doivent être vérifiées en eau calme et l'inspecteur doit juger les résultats satisfaisants.

   L'essai doit se faire avec la simulation d'un plein chargement de passagers. Les machines doivent être mises graduellement en avant toute et le gouvernail doit passer rapidement d'une extrémité à l'autre de sa course tandis que le bâtiment doit conserver sa stabilité à chaque phase. Durant cette manœuvre, le rebord du pont ne doit pas être immergé.

   Si le bâtiment ne répond pas aux critères susmentionnés, le chargement simulé de passagers et/ou la vitesse du bâtiment doivent être réduits graduellement jusqu'à ce que les critères soient satisfaits.

   Si la conformité dépend d'une restriction à la vitesse du bâtiment, il faut afficher un avis à ce sujet dans la timonerie, apposer une marque sur le tachymètre et inscrire cette précision sur le certificat.

Si la conformité dépend d'une restriction au chargement de passagers, le certificat doit faire état d'une limite égale au nombre équivalent de passagers à raison d'un poids de 63,5 kg par passager sans couchette et de 74,8 kg par passager avec couchette.

3. Il est permis de prendre en considération que le bâtiment a été exploité avec succès dans le passé dans des conditions semblables et avec le même nombre de passagers.

Nota : Comme les lignes directrices pour la stabilité contenues dans le BSN n° 04/2001 exigent un essai d'inclinaison sans préciser les critères, l'approche en matière de stabilité de l'ISO, fondée sur un essai d'inclinaison, se révèle plus pratique en ce qui concerne les bâtiments de plus de six mètres de long. Selon des consultations auprès des intervenants du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), on convient d'appliquer les exigences en matière de stabilité de l'ISO aux bâtiments neufs de plus de six mètres de long. Des discussions sont en cours au sujet de l'application de ces exigences aux bâtiments existants. Pendant la période de validité du présent bulletin, on recommande que tous les bâtiments neufs de plus de six mètres de long répondent aux exigences en matière de stabilité de l'ISO. En ce qui concerne les bâtiments existants, les critères ci-dessus seront appliqués; en outre, on publiera une mise à jour sur les exigences recommandées en ce qui a trait à la stabilité à la fin des consultations auprès des intervenants du CCMC.

Si l'expert maritime juge que les conditions susmentionnées ont été respectées, il peut approuver la stabilité du bâtiment aux fins du programme.

Généralités :

Les caractéristiques de stabilité des voiliers à passagers sont approuvées à la discrétion du directeur régional, Sécurité maritime. Les caractéristiques de stabilité des voiliers de plus de 12 mètres de longueur doivent être conformes aux normes applicables aux voiliers-écoles (à l'état d'ébauche actuellement).

La stabilité des bâtiments construits ou convertis à des fins de remorquage doit être évaluée selon la norme STAB 3, contenue dans la publication TP 7301 intitulée « Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge ».

Les bâtiments allant jusqu'à 6 mètres devront se conformer aux exigences de l'Article 4 dans la publication TP 1332 – Normes de construction de petits bateaux.

Annexe B

LIGNES DIRECTRICES POUR L'ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE

Veuillez vous référer au *Règlement sur les petits bâtiments*
Pour les bâtiments d'une jauge brute de plus de 5 tonneaux, les exigences suivantes, mises en place par le bulletin de la sécurité des navires d'avril 2001 (n° 04/2001), seront appliquées en mesure de la classe des voyages entrepris:

Définition de la classe des voyages

Classe 1 :

Voyages en eaux intérieures et voyages limités au cabotage classe 3 à moins de 15 milles d'un port de refuge et sans s'éloigner à plus de 10 milles du rivage.

Classe 2 :

Voyages en eaux intérieures, voyages en eaux secondaires classe 1 et voyages limités au cabotage classe 3 sans s'éloigner à plus de 5 milles d'un port de refuge de mai à septembre tel que décrit dans les règlements.

Classe 3 :

Voyages en eaux abritées (cabotage classe 4, eaux intérieures ou eaux secondaires classe 2), telles que définies dans le certificat.

Lignes directrices concernant l'équipement de sauvetage

Voyages de classe 1 et de classe 2

- Radeaux de sauvetage pneumatiques munis d'une trousse de secours de classe B et/ou canot de secours convenable pouvant embarquer 100 % du chargement en personnes.
- Bâtiments exploités en eaux intérieures : radeaux de sauvetage pneumatiques munis de trousses de secours de classe C, plates-formes de sauvetage pneumatiques et/ou canot de secours convenable pouvant accueillir 100 % du chargement en personnes.
- Gilets de sauvetage approuvés disponibles dans des tailles convenant à chaque personne à bord.
- Deux (2) bouées de sauvetage approuvées dont l'une doit être munie d'un filin de 15 m et l'autre, d'une lampe flottante.
- Signaux : six (6) fusées éclairantes de type A ou B et six (6) signaux pyrotechniques à main de type C ou D.

Voyages de classe 3 -

- Radeaux de sauvetage pneumatiques, plates-formes de sauvetage pneumatiques et/ou canot de secours convenable pouvant accueillir 100 % du chargement en personnes. Le « bateau convenable » doit répondre aux exigences de dégagement libre pour les canots de sauvetage définies aux présentes.

- **Les bâtiments construits avant 1996 et d'une longueur inférieure à 20 mètres peuvent être munis d'engins flottants**. Des engins flottants peuvent être utilisés de mai à septembre là où la température de l'eau est supérieure à 10° Celsius (en cours de révision).

- Gilets de sauvetage ou **gilets de sauvetage pour petites embarcations** approuvés dans des tailles convenant à chaque personne à bord.

- Six (6) signaux de détresse de type B.

Disposition relative aux radeaux de sauvetage à dégagement libre :

Tous les bâtiments de moins de 25 mètres de long devront transporter des radeaux de sauvetage pneumatiques de sorte que ceux-ci puissent se dégager librement lorsque le bâtiment est submergé. Les deux méthodes suivantes sont acceptables :

(a) les canots sont placés dans des cales suffisamment profondes, sans arrimage, de manière à se dégager librement lorsque le bâtiment coule;

(b) les canots sont retenus à l'aide d'un arrimage pourvu d'un dispositif de largage hydrostatique.

Prenez note que la disposition relative à une plate-forme de sauvetage de rechange a été supprimée.

Annexe C

LIGNES DIRECTRICES POUR L'ARMEMENT EN ÉQUIPAGE

Généralités

La présente section ne remplace pas le *Règlement sur l'armement en équipage des navires*, ni le *Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine)*. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter ces Règlements.

Tous les bâtiments doivent être dotés d'un équipage suffisamment nombreux et efficace, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, pour les besoins du voyage prévu. Ce principe comporte deux volets, c'est-à-dire la compétence de l'équipage et le nombre de membres d'équipage.

Selon la taille du bâtiment, la zone d'opération et le pouvoir de propulsion du bâtiment, la présence d'un capitaine breveté et/ou d'un mécanicien breveté peut être exigée. Lorsque la présence d'effectifs brevetés n'est pas requise par l'article 29 (5) du *Règlement sur l'armement en équipage des navires*, la personne responsable du bâtiment devra prouver qu'elle possède le niveau de compétence nécessaire pour piloter le bâtiment en toute sécurité.

Le nombre minimal de membres d'équipage dépend de la taille et du type de bâtiment, de la nature des activités, ainsi que du matériel de sécurité et de secours transporté à bord. Cela signifie essentiellement que l'on exige un nombre suffisant de membres d'équipage pour réagir aux situations d'urgence auxquelles un bâtiment peut faire face. Les fonctions d'urgence peuvent comporter la préparation simultanée du matériel de sauvetage, y compris les gilets de sauvetage et les canots de sauvetage, la maîtrise des foules à bord des bâtiments, l'utilisation de matériel de communication d'urgence et la manipulation de matériel d'extinction des incendies.

Tous les membres des effectifs d'un bâtiment devront, avant d'avoir accumulé six mois de temps de service en mer à bord de bâtiments, obtenir un certificat attestant qu'ils ont terminé avec succès un programme de formation en matière de fonctions d'urgence en mer (FUM) liées à la sécurité de base, au sein d'un établissement reconnu. Cette disposition s'applique à tous les bâtiments quelle que soit leur jauge. Les marins doivent s'inscrire à un cours de sécurité de base, soit FUM A1, A3 ou A4, selon le type de bâtiment et la classe de voyage, avant le 1er juillet 2003. Veuillez communiquer avec le bureau de Sécurité maritime le plus près pour connaître quel cours est approprié pour quel bâtiment et quel voyage. La publication TP 10655 Cours de formation approuvés par la direction générale de Sécurité maritime de Transports Canada, est disponible auprès des bureaux de la Sécurité maritime et sur le site Web (http://www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/TP/Tp10655/10655F.htm, elle contient la liste des cours et des fournisseurs de cours approuvés. Communiquez avec la

Sécurité maritime pour obtenir de l'information à propos de situation où la formation n'est pas fournie dans votre région.

Bâtiments à passagers

1. La présence d'un capitaine breveté n'est pas exigée à bord des bâtiments à passagers d'une jauge brute maximale de cinq tonneaux. Cependant, la personne responsable du bâtiment doit être en mesure de conduire le bâtiment d'une manière sécuritaire. Durant une inspection, un inspecteur de la Sécurité maritime posera des questions et pourra exiger une preuve de compétence en ce qui a trait au fonctionnement du bâtiment, afin d'être convaincu que tous les membres d'équipage, ainsi que la personne responsable, possèdent les compétences et les connaissances nécessaires pour piloter le bâtiment en toute sécurité pour les besoins du voyage prévu.

2. La présence d'un capitaine breveté est exigée à bord des bâtiments à passagers d'une jauge brute supérieure à cinq tonneaux. La classe de voyage, telle que définie dans le *Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires* permettra de déterminer le niveau minimal d'accréditation exigé.

3. La présence d'un mécanicien breveté est exigée à bord des bâtiments à passagers ayant une puissance de propulsion de plus de 75 kW. On autorisera parfois la présence à bord d'une personne qui exerce la double fonction de capitaine et de mécanicien.

Bâtiments autres que des bâtiments à passagers

1. La présence d'un capitaine breveté n'est pas exigée à bord des bâtiments autres que des bâtiments à passagers d'une jauge brute inférieure à 10 tonneaux. Cependant, la personne responsable du bâtiment doit être en mesure de conduire le bâtiment d'une manière sécuritaire. Durant une inspection, un inspecteur de la Sécurité maritime posera des questions et pourra exiger une preuve de compétence en ce qui a trait au fonctionnement du bâtiment afin d'être convaincu que tous les membres d'équipage ainsi que la personne responsable possèdent les compétences et les connaissances nécessaires pour piloter le bâtiment en toute sécurité pour les besoins du voyage prévu.

2. Les bâtiments autres que des bâtiments à passagers d'une jauge brute supérieure à 10 tonneaux doivent compter à bord un capitaine titulaire d'un brevet correspondant à la classe de voyage prévue.

3. La présence d'un mécanicien breveté est exigée à bord des bâtiments, autres que des bâtiments à passagers, ayant une puissance de propulsion de moins de 750 kW.

Annexe D

LIGNES DIRECTRICES POUR L'ÉQUIPEMENT DE RADIOCOMMUNICATION

La présente section ne remplace pas les exigences des règlements ni des normes techniques. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* et la publication TP 2872 – Normes concernant les installations radio et le matériel connexe.

1. Bâtiments à passagers

Un bâtiment transportant plus de six passagers lors d'un voyage, dont une partie est située dans une zone de couverture VHF ou à plus de cinq milles de la rive, doit être équipé d'un radiotéléphone VHF. De même, un bâtiment ponté de plus de 8 mètres de longueur doit aussi être équipé d'un radiotéléphone VHF. Certains voyages en eaux secondaires sont exemptés de cette exigence.

À compter de 2003, les bâtiments pontés de plus de 8 mètres de longueur devront avoir à bord un radiotéléphone VHF-ASN (appel sélectif numérique) lorsqu'ils effectueront des voyages de cabotage, sauf pour les voyages de cabotage de classe IV qui se trouvent dans une zone de couverture des services du trafic maritime (STM). Cela ne s'applique pas aux bâtiments effectuant des voyages en eaux intérieures ou secondaires.

De plus, on prépare présentement une modification à la réglementation qui exigera que tous les bâtiments à passagers qui ne sont pas actuellement obligés d'avoir une radio VHF, quelle que soit la zone d'exploitation, aient des moyens fiables de communication bilatérale. Lorsque la modification entrera en vigueur, les bâtiments navigant dans une zone de couverture VHF devront avoir un radiotéléphone VHF et les bâtiments navigant dans des zones où la couverture VHF n'est pas fournie auront besoin d'un autre moyen de communication avec une personne responsable à terre. Cela pourrait inclure les téléphones cellulaires ou satellites (si le bâtiment se trouve à l'intérieur d'une zone où la couverture est fiable), les radiotéléphones portables bidirectionnels, les terminaux A, B, C ou M Inmarsat ou les installations radiotéléphoniques MF/HF, etc. En termes d'inspection, il suffira de demander à l'exploitant ou au capitaine de démontrer l'état de préparation opérationnelle du moyen choisi de communication bilatérale.

En vertu du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* (RTSN R), les messages de détresse et d'urgence, ainsi que les communications de sécurité propres à un bâtiment doivent être consignés dans un livret de radio. Les résultats des évaluations et des essais exigés par le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* doivent également être consignés. L'article 43 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* exige que les stations de navires soient soumises à des essais, afin de veiller à ce qu'elles soient en bon état de marche avant d'entreprendre un voyage.

Les inspecteurs de la Sécurité maritime peuvent vérifier la conformité aux exigences en matière de radiocommunications à l'aide de contrôles visuels et de vérifications de l'état de marche. En

ce qui a trait aux bâtiments soumis à une inspection annuelle des installations radio, les inspecteurs doivent vérifier uniquement que les bâtiments sont munis d'un certificat valide d'inspection radio, ainsi que le veut la pratique courante. En ce qui concerne les bâtiments qui ne sont pas soumis à ce type d'inspection, les inspecteurs de la Sécurité maritime peuvent vérifier que les bâtiments sont équipés du matériel radio approprié en exigeant que le capitaine effectue une vérification du matériel de radiocommunication, afin de s'assurer que le matériel fonctionne.

2. Bâtiments autres que des bâtiments à passagers

Les remorqueurs et les bâtiments pontés de plus de huit mètres de longueur doivent être munis d'un radiotéléphone VHF. Certains voyages en eaux secondaires sont exemptés de cette exigence.

À compter de 2003, les bâtiments pontés de plus de 8 mètres de longueur devront avoir à bord un radiotéléphone VHF-ASN (appel sélectif numérique) lorsqu'ils effectueront des voyages de cabotage, sauf pour les voyages de cabotage de classe IV qui se trouvent dans une zone de couverture des services du trafic maritime (STM). Cela ne s'applique pas aux bâtiments effectuant des voyages en eaux intérieures ou secondaires.

Les remorqueurs d'une jauge brute supérieure à cinq tonneaux doivent être munis d'une radiobalise de localisation des sinistres (EPIRB) lorsqu'ils effectuent des voyages de plus de 50 milles, à une distance supérieure à deux milles de la côte, sauf si le voyage en est un de cabotage de classe IV ou est en eaux secondaires.

Note : Les termes « zone VHF » et « navire ponté » sont définis dans l'article d'interprétation du *Règlement de 1999 sur les stations de navire (radio)*. Une carte montrant la couverture VHF est contenue dans la publication intitulée « Aides radio à la navigation maritime » qui peut être consultée à l'adresse http://www.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/ramn_f.htm.

Annexe E

Bureaux de Sécurité maritime de Transports Canada

Courriel : shipsafety@tc.gc.ca
(pour tous les bureaux)

RÉGION DE L'ATLANTIQUE
Sécurité maritime de Transports Canada
45, Alderney Drive, 14e étage
Queen Square, Case postale 1013
Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
B2Y 4K2

		Téléphone	Fax
Nouvelle-Écosse	Dartmouth	(902) 426-9321	(902) 426-6657
	Port Hawksbury	(902) 625-0803	(902) 625-1722
	Sydney	(902) 564-7002	(902) 564-7648
	Yarmouth	(902) 742-6860	(902) 742-6866
Nouveau-Brunswick	Bathurst	(506) 548-7491	(506) 548-7180
	Saint John	(506) 636-4748	(506) 636-4756
Terre-Neuve	St. John's	(709) 772-5166	(709) 772-0210
	Corner Brook	(709) 637-4390	(709) 637-4391
	Lewisporte	(709) 535-2503	(709) 535-8297
	Marystown	(709) 279-2201	(709) 279-1188
Î.-P.-É.	Charlottetown	(902) 566-7987	(902) 566-7991

Bureaux des la Sécurité maritime de Transports Canada (suite)

RÉGION DU QUÉBEC

Sécurité maritime de Transports Canada
Gare Maritime Champlain
901, Cap Diamant, 4e Étage
Québec (Québec)
G1K 4K1

	Téléphone	Fax
Québec	(418) 648-4618	(418) 648-3790
Montréal	(514) 283-7056	(514) 283-6595
Rimouski	(418) 722-3040	(418) 722-3332
Gaspé	(418) 368-2444	(418) 368-7022
Cap-Aux-Meules (Îles-de-la-Madeleine)	(418) 986-6275	(418) 986-4751
Port-Cartier	(418) 766-2758	(418) 766-8711
Sept-Îles	(418) 968-4991	(418) 968-5516
Baie-Comeau	(418) 296-3524	(418) 296-6680
Inukjuak	(819) 254-0160	(819) 254-0159

RÉGION DE L'ONTARIO

Sécurité maritime de Transports Canada
100, rue Front Sud
Sarnia (Ontario)
N7T 2M4

Sarnia	(519) 383-1826	(519) 383-1997
Collingwood	(705) 445-3320	(705) 445-9531
Toronto	(416) 954-8890	(416) 954-5265
Kingston	(613)-545-8676	(613) 545-8714
St. Catharines	(905) 688-4360	(905) 688-6285
Thunder Bay	(807) 345-6953	(807) 345-0521

Bureaux de la Sécurité maritime de Transports Canada (suite)

RÉGION DES PRAIRIES ET DU NORD Sécurité maritime de Transports Canada 344,rue Edmonton Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6		**Téléphone** 1-888-463-0521	**Fax**
Manitoba	Winnipeg	(204) 983-7498	(204) 984-8417
Alberta	Edmonton	(780) 495-4023	(780) 495-6472

RÉGION DU PACIFIQUE Sécurité maritime de Transports Canada 800,rue Burrard, pièce 700 Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8			
Colombie-Britannique	Vancouver	(604) 666-5300	(604) 666-5444
	Prince Rupert	(250) 627-3045	(250) 624-9305
	Victoria	(250) 363-0394	(250) 363-0330
	Nanaimo	(250) 754-0244	(250) 754-0245