



Transports  
Canada

Transport  
Canada



TP 15111F  
(11/2012)

# PROGRAMME DE CONFORMITÉ DES PETITS BÂTIMENTS (PCPB) RAPPORT DE CONFORMITÉ DÉTAILLÉ ET NOTES D'ORIENTATION

ÉDITION 2012  
30 NOVEMBRE 2012



<p><b>Autorité responsable</b></p> <p>Le Directeur de la surveillance réglementaire des bâtiments canadiens est responsable de ce document, y compris ses modifications, corrections et mises à jour.</p>	<p><b>Approbation</b></p> <p><b>« L'original signée par Julie Gascon »</b></p> <hr/> <p>Julie Gascon  Directeur de la surveillance réglementaire des bâtiments canadiens  Sécurité maritime</p> <p><b>Date signée : Le 4 décembre 2012</b></p>
---	--

**Date de diffusion originale : 2 juin 2011      Date de révision : 30 novembre 2012**

**© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2011.**

Transports Canada autorise la reproduction du présent TP 15111F au besoin. Toutefois, bien qu'il autorise l'utilisation du contenu, Transports Canada n'est pas responsable de la façon dont l'information est présentée, ni des interprétations qui en sont faites. Il se peut que le présent TP 15111F ne contienne pas les modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

TP 15111F  
(11/2012)

## INFORMATION SUR LE DOCUMENT

<b>Titre</b>	Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) Rapport de conformité détaillé et notes d'orientation		
<b>TP n°</b>	15111F	<b>Édition</b>	2012   SGDDI #6635695 v.13
<b>N° de catalogue</b>	T29-97/2012F-PDF	<b>ISBN</b>	978-0-662-71535-1
<b>Auteur</b>	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens (AMSA) Place de Ville, Tour C 330, rue Sparks, 11e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N8	<b>Téléphone</b>	613-949-3819
		<b>Télécopieur</b>	613-991-4818
		<b>Courriel</b>	<a href="mailto:securitemaritime-marinesafety@tc.gc.ca">securitemaritime-marinesafety@tc.gc.ca</a>
		<b>URL</b>	<a href="http://www.tc.gc.ca/securitemaritime">http://www.tc.gc.ca/securitemaritime</a>

## TABLEAU DES MODIFICATIONS

<b>Dernière révision</b>		Mai à novembre 2012		
<b>Prochaine révision</b>		Mai 2015		
Révision n°	Date de publication	Pages modifiées	Auteur(s)	Courte description de la modification
1	Novembre 2012	TOUTES	Groupe de travail national sur le Programme de conformité des petits bâtiments	Changements de formatage pour répondre aux normes applicables aux TP; formulation de certaines questions améliorée; changement d'ordre administratif pour éliminer des écarts entre les versions anglaise et française; ajout d'une section intitulée « Notez bien » à la page 1.

# TABLE DES MATIÈRES

NOTEZ BIEN .....	1
JAUGE BRUTE .....	1
ANNÉE DE CONSTRUCTION .....	1
SECTEUR D'EXPLOITATION .....	1
CERTIFICATION ET FORMATION DE L'OPÉRATEUR PRINCIPAL .....	1
SECTION 1 : IMMATRICULATION .....	2
SECTION 2 : PROCÉDURES DE SÉCURITÉ .....	3
SECTION 3 : MATÉRIEL DE NAVIGATION .....	4
SECTION 4 : DOTATION EN PERSONNEL DE BÂTIMENT ET QUALIFICATIONS DE L'ÉQUIPAGE.....	6
SECTION 5 : AVIS .....	7
SECTION 6 : MATÉRIEL DE STABILITÉ, DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE .....	7
SECTION 7 : BATTERIES.....	11
SECTION 8 : ETANCHÉITÉ À L'EAU .....	11
SECTION 9 : PRÉVENTION DE LA POLLUTION .....	12
SECTION 10 : SYSTÈMES ÉLECTRIQUES.....	13
SECTION 11 : VENTILATION .....	13
SECTION 12 : SYSTÈMES À CARBURANT.....	11
SECTION 13 : MACHINES (NE S'APPLIQUE PAS AUX BÂTIMENTS PROPULSÉS PAR DES MOTEURS HORS-BORDS) .....	16
SECTION 14 : MACHINERIE – BÂTIMENTS DE PLUS DE 6 MÈTRES.....	17
SECTION 15 : MATÉRIEL SUPPLÉMENTAIRE DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE – BÂTIMENTS DE PLUS DE 6 MÈTRES.....	19
SECTION 16 : MATÉRIEL DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE – BÂTIMENTS D'AU PLUS 6 MÈTRES.....	22
SECTION 17 : MATÉRIEL DE BASE DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE – BÂTIMENTS DE PLUS DE 6 MÈTRES MAIS D'AU PLUS 9 MÈTRES.....	23
SECTION 18 : MATÉRIEL DE BASE DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE – BÂTIMENTS DE PLUS DE 9 MÈTRES MAIS D'AU PLUS 12 MÈTRES.....	23
SECTION 19 : MATÉRIEL DE BASE DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE – BÂTIMENTS DE PLUS DE 12 MÈTRES .....	24
SECTION 20 : ARTICLES SUPPLÉMENTAIRES NÉCESSAIRES POUR LES NAVIRES À PASSAGERS .....	24
SECTION 21 : ARTICLES SUPPLÉMENTAIRES NÉCESSAIRES POUR LES NAVIRES DE TRAVAIL OCCUPÉS DANS DES OPÉRATIONS DE REMORQUAGE .....	22

## **NOTEZ BIEN**

---

Le présent document aide les propriétaires et exploitants des petits bâtiments (autres que les embarcations de plaisance) à remplir leur rapport de conformité détaillé (formulaire 85-0475F). Chaque note d'orientation est associée à une question du le rapport de conformité détaillé, disponible en ligne à l'adresse <https://www.wapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/4/svcr-rcpb/dl.aspx?lang=f>.

Ces notes ne remplacent pas les règlements. La plus récente version du règlement pertinent est toujours celle qui prévaut. Ce document inclut des références aux règlements et aux normes, cependant, cette liste ne mentionne pas toutes les normes et tous les règlements pertinents. Le lecteur doit consulter le site web du ministère de la justice pour obtenir une liste complète de tous les règlements découlant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/TexteCompleet.html>.

## **JAUGE BRUTE**

---

La jauge brute donne la dimension totale d'un bâtiment. Elle est calculée conformément au [Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments](#) et au TP 13430, Norme de jaugeage des bâtiments, (disponible au <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm>), en utilisant l'un des moyens suivants :

- 1) [Formulaire 4A](#) : méthode de jaugeage simplifiée;
- 2) [Formulaire 4B](#) : jaugeage simplifié d'un bateau de type ponton;
- 3) Un jaugeur nommé en bonne et due forme.

Les formulaires et des informations supplémentaires sont disponibles au [www.tc.gc.ca/immatriculation-batiments](http://www.tc.gc.ca/immatriculation-batiments).

## **ANNÉE DE CONSTRUCTION**

---

Si vous ne connaissez pas l'année de construction de votre bâtiment, indiquez « 1900 » comme année de construction à la page 1.

## **SECTEUR D'EXPLOITATION**

---

**Voyage à proximité du littoral, classe 1** est un voyage qui répond aux conditions suivantes : a) ce n'est ni un voyage en eaux abritées, ni un voyage à proximité du littoral, classe 2; b) il est effectué entre des lieux situés au Canada, aux États-Unis (à l'exception d'Hawaï), à Saint-Pierre-et-Miquelon, aux Antilles, au Mexique, en Amérique centrale ou sur la côte nord-est de l'Amérique du Sud; c) au cours de celui-ci, le bâtiment qui effectue le voyage se trouve toujours : (i) d'une part, au nord du 6° parallèle de latitude nord, (ii) d'autre part, à 200 milles marins ou moins du littoral ou dans les eaux situées au-dessus du plateau continental.

**Voyage à proximité du littoral, classe 2** est un voyage qui répond aux conditions suivantes : a) ce n'est pas un voyage en eaux abritées; b) au cours de celui-ci, le bâtiment qui effectue le voyage se trouve toujours : (i) d'une part, à 25 milles marins ou moins du littoral dans des eaux contiguës au Canada, aux États-Unis (à l'exception d'Hawaï), ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, et (ii) à 100 milles marins ou moins d'une zone de refuge.

**Voyage en eaux abritées** est un voyage qui est effectué, selon le cas : a) au Canada sur un lac, ou sur un fleuve ou une rivière au-dessus des eaux à marée, et au cours duquel un bâtiment ne peut jamais se trouver à plus d'un mille marin de la rive la plus proche; b) dans les eaux qui figurent aux annexes 1 et 2 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*.

**Voyage illimité** est un voyage qui n'est ni un voyage en eaux abritées, ni un voyage à proximité du littoral, classe 2, ni un voyage à proximité du littoral, classe 1.

**Remarque** : Les définitions des secteurs d'exploitation se trouvent à l'article 1 du [Règlement sur les certificats de bâtiment](#).

## **CERTIFICATION ET FORMATION DE L'OPÉRATEUR PRINCIPAL**

---

(Voir la note 17 ci-dessous pour des renseignements supplémentaires)

**Capitaine avec restrictions.** Les exigences générales pour l'obtention d'un brevet de capitaine avec restrictions sont énumérées à l'article 131 du *Règlement sur le personnel maritime*. Voir chapitre 12 du TP 2293 (disponible au <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm>) pour la description de la formation requise pour un capitaine avec restrictions.

**CFCPB – certificat de formation de conducteur de petits bâtiments.** Voir TP 14692 (disponible au <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm>) pour la description du programme de formation.

**OMPB - opérateur des machines de petits bâtiments.** Les exigences générales pour l'obtention d'un brevet d'opérateur des machines de petits bâtiments sont énumérées à l'article 151 du *Règlement sur le personnel maritime*. Voir chapitre 33 du TP 2293 (disponible sans frais au <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm>) pour la description de la formation requise pour l'OMPB.

**CROM - certificat restreint d'opérateur (maritime).** Le CROM est requis pour toute personne qui utilise une radio VHF maritime ou d'autres radios maritimes (chaque personne qui utilisera la radio doit posséder son propre certificat).

**CCEP - carte de conducteur d'embarcation de plaisance.** La CCEP est délivrée après la réussite d'un examen de sécurité nautique agréé. Voir [www.securitenautique.gc.ca](http://www.securitenautique.gc.ca) pour une liste des fournisseurs de cours agréés.

**FUM A3 – fonctions d'urgence en mer A3 (sécurité de base des petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance).**

Voir TP 4957 (disponible sans frais au <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm> ) pour la description du programme de formation.

**CROCM - certificat restreint d'opérateur (commercial maritime).** Le certificat restreint d'opérateur (commercial maritime) (CROCM) est conçu pour les navigateurs des bâtiments autres que les embarcations de plaisance voyageant dans le Zone 1 de l'Amérique du nord (tel que défini dans le document [Aides radio à la navigation maritime](#) émis pas la garde côtière canadienne, disponible au [www.ccg-gcc.gc.ca](http://www.ccg-gcc.gc.ca)).

## SECTION 1 : IMMATRICULATION

### QUESTION 1

[L'article 46](#) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) exige que **tous** les bâtiments, autres que les bâtiments décrits ci-dessous, soient immatriculés soit dans le Registre des bâtiments canadien soit dans le Registre des petits bâtiments. Cette exigence vise aussi les bâtiments d'État. Un bâtiment qui doit être immatriculé ne peut pas être exploité sans un certificat d'immatriculation valide.

Les bâtiments suivants NE SONT PAS TENUS d'être immatriculés :

- Les bâtiments utilisés uniquement pour la plaisance (les embarcations de plaisance n'ont pas à être immatriculées – voir le site Web du Bureau de la sécurité nautique pour plus d'information – [www.securitenautique.gc.ca](http://www.securitenautique.gc.ca) )
- Les bâtiments immatriculés dans un autre pays.
- Les petits bâtiments (y compris les bâtiments d'État) et les bâtiments à voile munis de moteurs de propulsion de moins de 7,5 kW (10 HP).

Pour immatriculer votre bâtiment, il existe deux méthodes.

- Faire une demande d'immatriculation auprès du [Registre des petits bâtiments](#). Dans ce cas, tous les documents d'immatriculation **doivent** être envoyés à Ottawa (Transports Canada, Immatriculation des bâtiments, Sécurité maritime, 330 rue Sparks, Ottawa, Ontario K1A 0N8, 1-877-242-8770). L'adresse figure sur les [formulaires 19 et 20](#).
- La seconde méthode pour immatriculer votre bâtiment est de présenter une demande pour inclusion dans le [Registre canadien d'immatriculation des bâtiments](#) à l'un des ports d'immatriculation. (Chaque région possède plusieurs ports d'immatriculation – veuillez contacter votre bureau local Transports Canada ou cliquez [ici](#) pour plus d'information)

### [Formulaire d'immatriculation en vigueur](#) (Registre des petits bâtiments)

	Immatriculation Formulaire 20	Énoncé de qualification Formulaire 3	Tonnage Formulaire 4A ou 4B	Formulaire 14 Représentant autorisé.	Immatriculation Formulaire 19 (bâtiments d'État)	Acte de vente ou déclaration (remarque 1)	Frais	Flotte de 2 bâtiments ou plus (remarque 2)
<b>Particulier</b>	Oui	Oui	Oui	Si plusieurs propriétaires	Non	Oui	50 \$	Oui
<b>Entreprise</b>	Oui	Oui	Oui	Si plusieurs propriétaires	Non	Oui	50 \$	Oui
<b>Gouvernement fédéral</b>	Non	Non	Oui	Non	Oui	Oui	50 \$	Non
<b>Gouvernement provincial</b>	Non	Non	Oui	Non	Oui	Oui	50 \$	Non
<b>Gouvernement municipal</b>	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Oui	50 \$	Non

Remarque 1 Un acte de vente est un document attestant de la vente du bâtiment par un vendeur juridiquement qualifié et que vous êtes identifié comme l'acheteur. Si vous n'avez pas l'acte de vente, vous devez fournir un affidavit/déclaration (vous trouverez un échantillon dans le site Web du [Registre des petits bâtiments \(commerciaux\)](#)).

Remarque 2 À condition que tous les bâtiments aient une capacité de 5 tonneaux ou moins de jauge brute et que toutes les demandes soient reçues ensemble, l'immatriculation de 2 bâtiments ou plus coûte 50 \$ au total (voir les sections [75.01](#) et [75.02](#) de la LMMC 2001).

Si vous avez besoin d'une information supplémentaire sur l'immatriculation des bâtiments, composez le 1-877-242-8770. Si vous avez besoin de documents supplémentaires, consultez les Procédures pour l'immatriculation au Canada sur le site web de Transports Canada à l'adresse : [www.tc.gc.ca/immatriculation-batiments](http://www.tc.gc.ca/immatriculation-batiments).

## QUESTION 2

Votre certificat d'immatriculation n'est valide qu'à partir du moment où le bâtiment a été marqué conformément aux instructions du certificat d'immatriculation.

Si votre bâtiment est immatriculé auprès du Registre des petits bâtiments commerciaux, il doit porter le numéro matricule (Numéro C, p.ex. : C12345AB) en caractères d'imprimerie de 75 millimètres de hauteur au moins, dans une couleur qui contraste avec l'arrière-plan. Ce numéro d'immatriculation doit être placé de part et d'autre de l'avant du bâtiment ou sur une planche fixée en permanence sur le bâtiment, aussi près que possible de l'avant du bâtiment.

Si votre bâtiment est immatriculé auprès du Registre canadien d'immatriculation des bâtiments, il doit porter le nom du bâtiment et celui du port d'immatriculation en lettres lisibles (lettres de l'alphabet latin ou chiffres romains ou arabes) d'au moins 10 centimètres de hauteur, sur un endroit clairement visible de la partie extérieure de la coque tel que l'étrave ou la proue. Le numéro matricule (p.ex. : N.M. 897654) et la jauge au registre figurant sur le certificat d'immatriculation doivent être indiqués, en chiffres arabes moulés d'une hauteur d'au moins 4 cm, à un endroit bien visible sur la face **intérieure** de la coque.

## QUESTION 3

Pour vous assurer que votre certificat demeure valide, tout changement quant aux renseignements figurant dans le certificat, y compris un changement d'adresse, doit être signalé par écrit au port d'immatriculation dans les 30 jours qui suivent un changement.

**Le fait de ne pas signaler une modification peut avoir pour conséquence la suspension ou l'annulation de l'immatriculation de votre bâtiment et l'invalidation de votre certificat d'immatriculation.**

## QUESTION 4

Une fois qu'un certificat d'immatriculation a été émis, une copie du certificat doit être disponible à bord à tout moment.

## SECTION 2 : PROCÉDURES DE SÉCURITÉ

*Remarque* : Pour obtenir des renseignements additionnels sur le développement des procédures, et pour obtenir des modèles de procédures, visiter le <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-petits-batiments-procedures-2992.htm>.

## QUESTION 5

Les urgences arrivent quand on s'y attend le moins. S'entraîner à réagir à un grand nombre de situations d'urgence permet aux membres d'équipage de réagir rapidement et correctement à toute situation. Envisagez les scénarios applicables à votre secteur d'exploitation.

## QUESTION 6

Si votre bâtiment ne requiert pas de radeau de sauvetage et que la température de l'eau est inférieure à 15 degrés Celsius, vous devez mettre en place des procédures pour protéger toutes les personnes à bord contre l'hypothermie et l'état de choc dû au froid. Pour votre propre protection tant pratique que juridique, vous devez établir et rédiger des procédures appropriées basées sur les conditions locales ou les meilleures pratiques de l'industrie en vigueur pour répondre à cette exigence. Pour plus de renseignements ou pour savoir ce qui se passe en cas d'immersion dans l'eau froide, visiter le site [www.coldwaterbootcamp.com](http://www.coldwaterbootcamp.com) ou lire le TP 13822 (disponible au <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm>).

## QUESTION 7

Les vapeurs d'essence sont hautement explosives – en particulier dans les espaces clos. Les compartiments fermés de moteurs à essence et de réservoirs à carburant doivent être équipés d'un ventilateur et d'un système de ventilation en état de marche conformément aux normes de la construction (TP 1332, chapitre 6) pour les petits bâtiments. Souvenez-vous que les vapeurs d'essence sont plus lourdes que l'air et descendent au point le plus bas.

Immédiatement avant chaque démarrage, le ventilateur doit être actif pendant la durée la plus longue entre **au moins quatre minutes** et la durée recommandée par le constructeur du bâtiment.

Un avis similaire à celui-ci doit être affiché à l'emplacement d'exploitation normal.

**AVERTISSEMENT**  
**LA VAPEUR D'ESSENCE PEUT EXPLOSER ET CAUSER DES BLESSURES**  
**OU LA MORT**  
**AVANT DE DÉMARRER LE MOTEUR**  
**Faire fonctionner le ventilateur pendant 4 minutes et vérifier son fonctionnement**

## QUESTION 8

Vous devez être en mesure de fermer toutes les ouvertures des espaces machine.

- Les espaces machine protégés par des agents de suppression de gaz doivent être étanches aux gaz pour éviter la fuite de gaz dans les locaux habités et de service.

- Les systèmes doivent être équipés d'un dispositif manuel de déclenchement situé hors de l'espace machine.
- Quand ils sont activés, tous les agents d'extinction des incendies doivent être libérés simultanément.
- Vous devez être en mesure d'arrêter tous les ventilateurs des espaces machine.
- Si l'espace machine est normalement occupé par des personnes, le système **ne doit pas pouvoir se déclencher automatiquement**.
- Il doit exister un moyen d'indiquer au poste de commande quand il y a eu une fuite de gaz du système.

### QUESTION 9

Avant toute lutte contre un incendie, il doit y avoir un moyen de fermer l'alimentation en carburant et en électricité des machines dans l'espace-machine. Le fait de ne pas éteindre l'alimentation en carburant et en électricité peut réduire significativement l'efficacité de l'agent extincteur et faire échouer la tentative d'éteindre le feu.

### QUESTION 10

Les fuites ou les écoulements de carburant nuisent à l'environnement maritime et sont aussi sources d'incendie. Lors de l'élaboration de procédures de sécurité contre les fuites de carburant, vous devez tenir compte ce qui suit :

- amarrer votre bâtiment solidement pour éviter les écoulements
- éteindre tous les moteurs
- faire descendre tous les passagers
- éteindre toutes les flammes nues
- ne pas fumer
- éteindre tous les interrupteurs et toutes les alimentations électriques
- ne pas utiliser d'appareil électrique comme des radios portatifs ou des téléphones cellulaires lors du ravitaillement
- fermer toutes les fenêtres, les hublots et les portes des cabines
- retirer les réservoirs portatifs du bâtiment avant le ravitaillement en carburant
- mettre à la masse la buse du tuyau de remplissage
- savoir combien de combustible peut contenir votre réservoir et ne pas dépasser sa capacité de remplissage – vous devez éviter les fuites et les écoulements de combustible à l'intérieur de votre bateau et dans l'eau
- essuyer les écoulements de carburant et disposer des chiffons ou serviettes utilisés dans un conteneur approuvé.

## SECTION 3 : MATÉRIEL DE NAVIGATION

### QUESTION 11

Tous les bâtiments *de moins de 12 m de long* non pourvus d'un avertisseur sonore installé doivent être munis d'un dispositif de signalisation sonore. Il peut s'agir d'un sifflet sans bille, d'une corne électrique ou d'une corne à air comprimé manuelle.

Tous les bâtiments *de plus de 12 m de long* doivent être pourvus d'un avertisseur sonore. Cet avertisseur sonore peut être une corne électrique ou une corne à air comprimé.

### QUESTION 12 ET 13

Bâtiments de 12 à 20 mètres de longueur		Bâtiments de moins de 12 mètres de longueur		
<b>Feu de tête de mât</b>	Exigé. Doit être visible à 3 milles.	<b>Exemple:</b> 	<b>Feu de tête de mât</b>	<b>Exemple:</b> 
<b>Feu de poupe</b>	Exigé. Doit être visible à 2 milles.		<b>Feu de poupe</b>	
<b>Feux de côté</b>	Exigé. Doit être visible à 2 milles.		<b>Feux de côté</b>	

« **Feu de tête de mât** » désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du bâtiment, projetant une lumière *ininterrompue* sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.

Note : Le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon à bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut ne pas se trouver dans l'axe longitudinal du navire s'il n'est pas possible de l'installer sur cet axe à condition que les feux de côté soient combinés en un seul fanal qui soit disposé dans l'axe longitudinal du navire ou situé aussi près que possible de l'axe longitudinal sur lequel se trouve le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon.

« **Feu de côté** » désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière **ininterrompue** sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord. À bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire.

« **Feu de poupe** » désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord du bâtiment à partir de l'arrière.

« **Feu visible sur tout l'horizon** » désigne un feu projetant une lumière **ininterrompue** sur un arc d'horizon de 360 degrés.

La documentation de votre bâtiment devrait identifier le fabricant et la puissance des feux de navigation. Si ce n'est pas le cas, les informations légales peuvent être marquées ou estampillées sur les feux. Vous devriez vérifier cette information et la prendre en note.

#### QUESTION 14



Si votre bâtiment fait moins de 20 mètres de long ou est construit principalement avec des matériaux non métalliques, il devrait, dans la mesure du possible, être équipé d'un réflecteur radar ou un autre moyen pour faciliter la détection de votre bâtiment par d'autres bâtiments naviguant avec un radar.

#### QUESTION 15



Si votre bâtiment mesure plus de 8 mètres, il **doit** être équipé d'un compas. Ce compas devra pouvoir être ajusté et compensé pour la déviation, et éclairé pour permettre la vision de nuit. Si votre bâtiment fait moins de 8 m de long et que vous ne naviguez qu'à proximité des phares et des balises, vous n'êtes pas tenu de transporter un compas magnétique. Toutefois, la diligence raisonnable et le bon sens devraient vous indiquer que, même si vous naviguez dans des secteurs permettant de voir les phares et les balises, cet équipement devrait être considéré comme essentiel à cause du risque de faible visibilité.

#### QUESTION 16

Tout navire doit être muni d'un radiotéléphone VHF non portatif si le navire est un navire ponté de plus de 8 m de longueur; s'il transporte des passagers au cours d'un voyage dont une partie est effectuée soit dans une zone VHF, soit à plus de cinq milles du rivage; s'il s'agit d'un bâtiment remorqueur.

Sauf si le bâtiment est muni de deux radiotéléphones VHF, le radiotéléphone VHF doit être équipé d'un système de veille double s'il a été installé après le 28 avril 1996.

Tout radiotéléphone VHF à bord d'un bâtiment doit pouvoir transmettre et recevoir des communications sur les fréquences suivantes :

- la fréquence de détresse et de sécurité de 156,8 MHz (voie 16);
- la fréquence principale pour les communications de sécurité entre les bâtiments de 156,3 MHz (voie 6);
- la fréquence de 156,65 MHz (voie 13) pour les communications de passerelle à passerelle;
- la fréquence de correspondance publique réservée à la zone où le bâtiment navigue;
- toute autre fréquence VHF nécessaire aux fins de sécurité dans la zone où le bâtiment navigue.

Cependant, tout bâtiment qui n'est pas un bâtiment ponté et qui transporte au plus six passagers peut être muni d'un radiotéléphone VHF portatif, si celui-ci possède une source d'énergie suffisante pour la durée du voyage.

## SECTION 4 : DOTATION EN PERSONNEL DE BÂTIMENT ET QUALIFICATIONS DE L'ÉQUIPAGE

### QUESTION 17

		Voyages à proximité du littoral, classe 1	VOYAGES À PROXIMITÉ DU LITTORAL, CLASSE 2		Voyages en eaux abritées	
			Plus de deux milles marins du littoral	Deux milles marins du littoral ou moins		
Bâtiments à passagers	Jauge brute (JB) de plus de 5	Capitaine JB 150 (navigation intérieure)  (si accompagné d'un visa de voyage limité en eaux contiguës)	<b>Capitaine avec restrictions, JB &lt; 60</b>	<b>Capitaine avec restrictions, JB &lt; 60</b>	<b>Capitaine avec restrictions, JB &lt; 60</b>	
	JB d'au plus 5 et de plus de 8 mètres		CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	
	Plus de 6 passagers et ne dépassant pas 8 mètres		CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	
	Au maximum 6 passagers et ne dépassant pas 8 mètres		CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	<b>CCEP (Carte de conducteur d'embarcation de plaisance)</b>	
Bateaux de travail	JB de plus de 5	Capitaine JB 150 (navigation intérieure)  (si accompagné d'un visa de voyage limité en eaux contiguës)	<b>Capitaine avec restrictions, JB &lt; 60</b>	<b>Capitaine avec restrictions, JB &lt; 60</b>	<b>Capitaine avec restrictions, JB &lt; 60</b>	
	JB d'au plus 5 et de plus de 8 mètres (sauf les remorqueurs)		CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	
	Ne dépassant pas 8 mètres (sauf les remorqueurs)		CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments)	<b>CCEP (Carte de conducteur d'embarcation de plaisance)</b>		
	<b>Remorqueurs</b>		<b>Capitaine avec restrictions, JB &lt; 60</b>	<b>Capitaine avec restrictions, JB &lt; 60</b>	<b>Capitaine avec restrictions, JB &lt; 60</b>	

**Carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP) :** Également formation aux premiers soins maritimes de base *ou* formation aux premiers soins reconnue au niveau provincial/territorial.

**CFCPB (Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments) :** Également formation aux premiers soins maritimes de base *ou* formation aux premiers soins reconnue au niveau provincial/territorial et FUM A3.

**Capitaine avec restrictions moins de 60 GT :** Également formation aux premiers soins maritimes de base et FUM A1 pour bâtiments sans passagers et FUM A2 pour bâtiments avec passagers.

#### Certificats du mécanicien

Le brevet d'opérateur de machines des petits bâtiments (OMPB) avec restriction est la certification minimale requise dans le cas des **bâtiments à passagers** dont la puissance varie entre 75 et 749 kW (1hp = 0,746 kW) et qui ne va pas au-delà d'un voyage à proximité du littoral, classe 2 limité. L'OMPB n'est pas exigé pour les bâtiments non pontés, ni les bâtiments propulsés par des moteurs hors-bords.

- Pas de limite quant à la longueur de bâtiment ou au tonnage
- Spécifique au bâtiment (limité au bâtiment sur lequel la personne est testée)

Pour plus d'information, veuillez consulter le [Règlement sur le personnel maritime](#) ou contactez votre bureau local de Sécurité maritime de Transports Canada.

## QUESTION 18

Trois facteurs déterminent l'équipage minimum nécessaire pour des conditions d'exploitation ordinaires – taille du bâtiment, nombre de passagers et zone d'exploitation. De même, chaque bâtiment doit posséder un équipage suffisant pour répondre aux situations d'urgence prévisibles.

L'équipage devrait pouvoir répondre aux urgences suivantes à bord : incendie, chute par-dessus bord, défaillance du moteur, inondation, encadrement des passagers, appels de détresse et mise à l'eau de radeaux de sauvetage. Un grand nombre de ces tâches doivent être effectuées simultanément. Maintenir l'ordre et le calme parmi les passagers, envoyer des messages de détresse si nécessaire et mettre à l'eau le radeau de sauvetage, le cas échéant.

## QUESTION 19

Avant de se voir assigner une tâche à bord, chaque membre d'équipage recevra des instructions écrites décrivant les procédures à suivre pour s'assurer de sa compétence en ce qui concerne :

- l'équipement spécifique du bâtiment;
- les tâches habituelles et d'urgence qui lui sont assignées;
- les instructions opérationnelles spécifiques du bâtiment;
- la réalisation effective des tâches assignées lors de l'exécution de tâches vitales pour la sécurité, la prévention ou la limitation de la pollution.

## SECTION 5 : AVIS

### QUESTION 20

Des étiquettes appropriées indiquant danger, avertissement ou attention (référence ABYC T5 pour la présentation de l'étiquette) écrites en anglais et en français devraient être envisagées si les quatre conditions ci-dessous existent :

- le danger est associé à l'utilisation du produit;
- le danger n'est pas évident ou facile à cerner par l'utilisateur;
- le fabricant est informé du danger;
- le danger existe pendant l'utilisation normale ou lors d'une mauvaise utilisation prévisible.

Quand ils sont utilisés, les pictogrammes devraient normalement se présenter sous la forme d'une image noire sur fond blanc.

### QUESTION 21

À partir du 29 avril, 2011, un avis de conformité doit être apposé sur tous les nouveaux petits bâtiments commerciaux. Le constructeur, le fabricant ou le reconstruteur doit aussi préparer une Déclaration de conformité et en remettre une copie au premier propriétaire du bâtiment.

Les avis de conformité sont des déclarations faites par le constructeur ou l'importateur attestant que le bâtiment respecte les exigences de construction en vigueur au moment de la construction, de la fabrication, de la reconstruction ou de l'importation du bateau.

Vérifiez que le texte de l'Avis de conformité indique (en anglais et en français) que le fabricant déclare que votre bâtiment est conforme aux exigences de construction des *bâtiments autres que les embarcations de plaisance* (pour les bâtiments de plus de 6 mètres) *applicables* aux petits bâtiments telles qu'elles existaient à la date de début de la construction ou d'importation du bâtiment. Pour les bâtiments de 6 mètres ou moins, les exigences de construction sont les mêmes pour les bâtiments commerciaux et les embarcations de plaisance.

L'avis de conformité fait état du modèle, du nom de constructeur ou de l'importateur, de la catégorie de normes de construction et des limites de conception comme la catégorie de conception ISO (Organisation internationale de normalisation) pour la stabilité (catégorie A, B, C ou D).

L'Avis de conformité devrait être apposé à un endroit où vous et votre équipage pouvez facilement le voir. Il serait aussi très utile de porter à l'attention de vos passagers l'information figurant sur l'Avis de conformité lors de l'exposé préalable de sécurité.

## SECTION 6 : MATÉRIEL DE STABILITÉ, DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

### QUESTION 22

La stabilité empêche un bâtiment de chavirer. Le *Règlement sur les petits bâtiments* impose au propriétaire et à l'exploitant d'un bâtiment de toujours s'assurer que celui-ci est suffisamment stable pour effectuer les opérations prévues en toute sécurité.

**Bâtiments de 6 mètres de longueur et moins** : Les normes acceptables et appropriées pour démontrer l'évaluation de la stabilité sont énoncées au chapitre 4 du TP 1332 (disponible au <http://www.tc.gc.ca/fra/securemaritime/tp-menu-515.htm>) et peuvent être précisées sur l'étiquette/l'avis de conformité (exemple ci-dessous).

AVIS DE CONFORMITÉ CANADIEN	
SAFEBOAT COMPANY INC. (MIC)	
VILLE, PROVINCE, PAYS	
MODÈLE :	RUNABOUT 555X
* INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE	
Le fabricant atteste que ce produit est conforme aux exigences de construction des embarcations autres que les embarcations de plaisance stipulées dans le <i>Règlement sur les petits bâtiments</i> en vigueur à la date du début de sa construction ou de son importation. Ce bâtiment convient aussi pour une utilisation comme embarcation de plaisance.	

Étant donné qu'il est plus difficile pour les petits bâtiments d'avoir un niveau de stabilité qui leur évite de chavirer, l'exigence principale est que les bâtiments restent à flot quand ils sont inondés et qu'ils disposent d'un équipement auquel s'accrocher. Un matériel de flottaison est mis en place par le constructeur à cette fin. Ces bâtiments devraient comporter à bord une étiquette indiquant leur caractéristiques en termes de puissance maximale en chevaux, de capacité et de charge.

- Le bâtiment a-t-il une plaque de capacité canadienne (pas plus de 6 m de long)?
- Possède-t-il une marque CE – dans ce cas, a-t-elle été vérifiée en fonction de la norme de stabilité ISO 12217 ou 6185?
- S'il n'a ni plaque ni marque, le TP 1332 propose des formules pour calculer la puissance en chevaux maximale, la capacité et la charge.

Ces calculs sont plutôt complexes et il est recommandé de faire appel à un consultant de la marine pour déterminer ces valeurs.

**Bâtiments de plus de 6 mètres :**

Normes acceptables et appropriées pour démontrer l'évaluation de la stabilité des bâtiments de plus de 6 m de long :

Type de bâtiment	Longueur du bâtiment	Normes acceptables
Bâtiment monocoque	Plus de 6 mètres	ISO 12217-1 ou normes définies à la section 5.3 du TP 1332
Bâtiment à ponton	Plus de 6 mètres mais d'au plus 8 mètres	ABYC H-35 ou normes définies à la section 5.4 du TP 1332
	Plus de 6 mètres	Normes définies à la section 5.4 du TP 1332
Navire pneumatique ou bâtiment pneumatique rigide	Plus de 6 mètres mais d'au plus 8 mètres	ABYC H-28 ou ISO 6185-3
	Plus de 8 mètres	ISO 6185-4
Voiliers	Plus de 6 mètres	ISO 12217-2

**Note 1 :** Pour les bâtiments autres qu'un monocoque, outre les normes énumérées ci-dessus, d'autres pratiques et normes recommandées par une société de classification maritime, un organisme gouvernemental ou une association de l'industrie reconnus par l'industrie maritime pour le type bâtiment peuvent aussi être utilisées.

**Note 2 :** Pour les bâtiments monocoques autres qu'un pneumatique ou un pneumatique à coque rigide, au lieu de la norme ISO 12217-1, la stabilité des bâtiments monocoques peut être évaluée avec la norme du TP 7301.

**Note 3 :** Pour les bâtiments existants, c'est-à-dire ceux construits le 31 mars 2005 ou avant, Transports Canada a publié le **TP 14619 - Évaluation simplifiée de la stabilité à l'état intact et de la flottabilité des petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance : Guide d'évaluation** – pour aider les propriétaires et les exploitants à évaluer les caractéristiques de stabilité de leur bâtiment autrement que par « leurs impressions ».

Pour les nouveaux bâtiments, Transport Canada a établi des critères de stabilité minimale pour les petits bâtiments commerciaux neufs – ceux construits après le 31 mars 2005. Les nouveaux bâtiments doivent être évalués à l'aide de la norme **ISO 12217-1, Petits navires – Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité**, ou du critère **STAB. 6 des Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge (TP 7301)** pour déterminer la hauteur de vague maximale et la vitesse du vent auxquelles le bâtiment est censé résister du fait de ses caractéristiques de stabilité.

Le constructeur de bateaux fournit la documentation pertinente pour les bâtiments respectant une des normes mentionnées ci-dessus..

Si un bâtiment a été évalué de manière satisfaisante selon l'une de ces normes et n'a pas été modifié depuis l'évaluation, aucune évaluation supplémentaire n'est nécessaire.

Voir les articles 708 et 709 du *Règlement sur les petits bâtiments* ou appeler un Centre de Transports Canada pour plus de renseignements concernant les équivalents.

## QUESTION 23

Le propriétaire d'un bâtiment devra s'assurer que la résistance structurale et l'étanchéité à l'eau du bâtiment continuent à être appropriées pour l'utilisation prévue. Par exemple :

- Votre bâtiment doit respecter les exigences des normes de construction (TP 1332, section 3); ou
- La conception de votre bâtiment a été utilisée pour un bâtiment du même type qui a été exploité pendant au moins cinq ans sans incident maritime ou autre événement associé à un défaut de construction ou de maintenance dans une zone où le vent et les conditions de vagues ne sont pas moins sévères que celles que l'on peut rencontrer dans la zone d'exploitation prévue pour le bâtiment; ou
- Votre bâtiment a été construit selon les normes approuvées par le Nordic Boat Standard (pour les bâtiments commerciaux de moins de 15 mètres), l'ISO (Organisation internationale de normalisation) ou une société de classification comme ABS (American Bureau of Shipping), LRS (Lloyd's Register of Shipping), BV (Bureau Veritas), DNV (Det Norske Veritas) ou GL (Germanischer Lloyd).

## QUESTION 24

Une trousse de premiers soins devra être emballée dans une boîte étanche pouvant être refermée après usage. Il devra s'agir :

- 1) d'une trousse de premiers soins conforme aux exigences du [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) ou de la réglementation provinciale sur l'indemnisation des accidentés de travail, ainsi qu'un masque de réanimation et deux paires de gants d'examen si la trousse n'en contient pas; **ou**
- 2) d'une trousse de premiers soins pour urgence en mer qui contient ce qui suit :
  - un manuel de premiers soins à jour et des instructions de premiers soins à jour, en anglais et en français
  - 48 doses d'analgésiques de type non narcotique
  - six épingles à nourrice ou un rouleau de bande adhésive de premiers soins
  - une paire de ciseaux pour bandage ou à bouts ronds
  - un masque de réanimation
  - deux paires de gants d'examen
  - 10 applications de préparations antiseptiques
  - 12 applications de préparations pour les brûlures
  - 20 emplâtres adhésifs de tailles assorties
  - 10 bandes de compression stériles de tailles assorties
  - 4 mètres de bande élastique
  - deux compresses de gaz stériles
  - deux bandes triangulaires
  - une liste étanche du contenu, en anglais et en français.

## QUESTION 25

Vous devez vous assurer que les batteries de votre lampe de poche étanche sont complètement chargées avant chaque trajet. Mise à part son utilisation comme éclairage d'urgence, votre lampe de poche étanche peut être votre seul moyen pour demander de l'aide.



## QUESTION 26

### Gilets de sauvetage

Les gilets de sauvetage sont rouges, orange ou jaunes. Cela permet de vous voir beaucoup plus facilement dans l'eau. À l'heure actuelle, il existe **trois types de gilets de sauvetage agréés au Canada** :

1) Les **gilets de sauvetage SOLAS** (Safety of Life at Sea) respectent des normes de très haute performance et sont approuvés pour tous les bâtiments. Ils :

- vous retournent sur le dos en quelques secondes pour garder votre visage hors de l'eau même si vous êtes inconscient;
- sont proposés en deux tailles : pour les personnes de plus de 32 kg (70 livres) et celles de moins de 32 kg; et,
- sont disponibles dans des configurations pneumatiques confortables et compactes que l'on peut gonfler automatiquement, manuellement ou oralement.



2) Des **gilets de sauvetage de Type standard** sont homologués pour chaque bâtiment, sauf les bâtiments SOLAS. Ils :

- vous retournent sur le dos pour garder votre visage hors de l'eau même si vous êtes inconscient; et,
- sont proposés en deux tailles : pour les



3) Des **gilets de sauvetage pour petits bâtiments** sont homologués pour les petits bâtiments. Ils :

- ont moins de flottaison que les gilets de sauvetage de Type standard;
- ils vous retournent sur le dos, mais il est possible qu'ils le fassent plus lentement;



personnes de moins de 40 kg (88 livres) et celles de plus de 40 kg.	<ul style="list-style-type: none"><li>• sont proposés en deux modèles : trou de serrure et gilet; et,</li><li>• sont proposés en trois tailles.</li></ul>
---	---

### Vêtements de flottaison individuels (VFI)

**Transports Canada acceptera maintenant un VFI au lieu d'un gilet de sauvetage comme seul moyen de flottaison si celui-ci satisfait aux conditions suivantes. Le VFI doit :**

- 1) être porté si le capitaine ou l'exploitant juge qu'il existe un risque que l'on peut atténuer en le portant;  
**Remarque :** S'il s'agit d'un VFI gonflable, il doit être porté en tout temps à bord d'un bâtiment non ponté et sur le pont d'un bâtiment ponté, tel que l'exige le *Règlement sur les petits bâtiments*;
- 2) être approuvé par Transports Canada, par la Garde côtière canadienne, ou par le Ministère des Pêches et des Océans;
- 3) assurer une flottaison minimale équivalente à 100 newtons, à moins qu'il s'agisse d'une veste ou d'un gilet approuvé conçu pour offrir une protection thermique ainsi qu'une capacité de flottaison;
- 4) être d'une couleur hautement visible (jaune, orange ou rouge). Dans le cas de VFI gonflables, c'est le sac gonflable interne (la partie qui gonfle à l'activation) qui doit être d'une couleur bien visible et non le revêtement extérieur;
- 5) être muni d'un ruban rétro réfléchissant et d'un sifflet, et (dans le cas de bâtiments naviguant au-delà des limites d'un voyage à proximité du littoral de classe 2) d'une lampe repère individuelle; et
- 6) pouvoir redresser la personne qui le porte automatiquement, à moins qu'il s'agisse d'une veste ou d'un gilet approuvé conçu pour offrir une protection thermique ainsi qu'une capacité de flottaison.

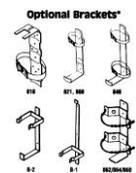
### QUESTION 27

Si le franc-bord dépasse 0,5 m (environ 20 po), vous aurez besoin d'un dispositif de remontée à bord. Toutefois, si votre bâtiment possède des échelles de traverse ou des plateformes de bain avec échelle, il répond déjà à cette exigence. Un moteur hors-bord ne doit pas être utilisé comme dispositif de remontée à bord.



### QUESTION 28

Les supports d'extincteurs sont indispensables pour sécuriser l'extincteur et assurer son accessibilité. Vous devez être assuré qu'en cas d'incendie, vous disposerez d'un extincteur immédiatement prêt à être utilisé.



### QUESTION 29

Les extincteurs destinés à l'usage dans les locaux d'habitation **ne peuvent** pas contenir un agent extincteur à gaz, comme le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le galon ou un autre type de gaz.

### QUESTION 30

Un extincteur de 23 kg pèse approximativement 50 livres.

### QUESTION 31 ET 32

Aucune explication nécessaire – répondre oui ou non.

### QUESTION 33

Quand des extincteurs portables sont fournis pour la lutte contre le feu dans les compartiments du moteur, le bâtiment sera équipé d'au moins 2 extincteurs de CO<sub>2</sub> portables contenant une quantité suffisante d'agents d'extinction pour inonder l'espace machine.

Vérifier que la buse s'adaptera à l'ouverture de déchargement. L'extincteur déchargé directement dans l'espace machine fermé vient s'ajouter aux extincteurs existants nécessaires pour le bâtiment. Il contiendra au moins 1,2 kg de CO<sub>2</sub> par mètre cube de volume brut de l'espace machine fermé ou une quantité suffisante d'agents nettoyants pour offrir la même protection contre l'incendie que le CO<sub>2</sub>. L'extincteur doit pouvoir être déchargé en 60 secondes au maximum (s'il contient du CO<sub>2</sub>) ou en 10 secondes au maximum s'il contient un agent de remplacement propre.

### QUESTION 34

L'ouverture de déchargement doit être clairement étiquetée pour indiquer son utilité afin qu'en cas d'urgence, elle soit facile à trouver et accessible.

### QUESTION 35

Si un système d'extinction d'incendie fixe est fourni, ce dernier doit être certifié pour une utilisation maritime et installé conformément aux instructions du fournisseur du système. « Certifié pour utilisation maritime » signifie répertorié pour une utilisation maritime par un organisme de certification ou une société de classification de produits, conformément aux normes agréées de lutte contre les incendies, par exemple les normes de la NFPA.

Si un gaz autre que le CO<sub>2</sub> est utilisé comme agent extincteur, il doit offrir au moins la même protection contre l'incendie que le CO<sub>2</sub>. Le système doit être conforme aux spécifications et aux normes de NFPA 12 (pour les systèmes utilisant le CO<sub>2</sub>), NFPA 2001 (pour les systèmes utilisant un agent de remplacement propre), NFPA 2010 (pour les systèmes aérosol), et installé/entretenu par un technicien certifié. Il doit être installé conformément aux normes de construction et entretenu conformément aux recommandations du constructeur.

## SECTION 7 : BATTERIES

---

### QUESTION 36



Les batteries doivent être bien protégées contre les dommages. Elles doivent être installées dans un emplacement sec, bien ventilé et au-dessus du niveau d'eau haut de la cale. Toute source d'incendie doit être évitée à proximité des batteries conformément aux recommandations du constructeur.

#### Autres exigences de sécurité pour les batteries :

- Les batteries ne doivent pas être sollicitées pour une puissance dépassant la tension totale disponible.
- Les batteries doivent être entreposées dans des conteneurs ou des plateaux agréés et solidement attachés. Essayez de bouger la batterie pour vous assurer qu'elle est attachée solidement. Elle ne devrait pas pouvoir bouger de plus de 2,5 cm (1 po) dans toutes les directions.
- Les batteries doivent pouvoir supporter des inclinaisons jusqu'à 40° sans faire couler d'électrolyte et il devrait y avoir des chiffons et autres tissus absorbants autour de la batterie pour éponger tout écoulement accidentel.
- Les terminaux de batteries doivent être correctement étiquetés.
- Tous les fils, les connecteurs et les contacts doivent être vérifiés. L'isolation des fils doit être intacte et les contacts sécurisés et propres.
- Les connexions **ne doivent pas être** à ressort (par exemple, « **pincés crocodiles** »).
- Les conduits de carburant métalliques et les composants des systèmes de carburant se trouvant à 30 centimètres (12 pouces) d'une batterie doivent être blindés avec un matériau diélectrique.
- Il doit exister un moyen adéquat pour ventiler le gaz hydrogène, dangereux et explosif. Il ne doit pas y avoir de batteries ventilées dans les locaux habités.
- Les systèmes de chargement de batterie doivent être automatiques.

### QUESTION 37

Un moyen de ventilation adéquat devra être fourni pour éviter l'accumulation d'hydrogène de la batterie pendant les cycles de chargement ou de déchargement. Il ne doit pas y avoir de batteries installées dans les locaux habités.

### QUESTION 38

Aucune explication nécessaire. – répondre oui ou non.

### QUESTION 39

Un interrupteur de déconnexion de la batterie sera installé sur le conducteur positif de chaque batterie ou groupe de batteries, avec un taux moyen de démarrage à froid supérieur à 800 ampères, sauf pour les petits bâtiments de moins de 8,0 m (26 pi 3 in) de long. Les appareils ci-dessous peuvent être connectés sur le côté du commutateur de la batterie décrit dans le paragraphe, mais chaque appareil devra être doté d'une protection de circuit :

- équipement électronique avec une mémoire alimentée en continu;
- équipement de sécurité tel que pompes de cale, alarmes, détecteurs de monoxyde de carbone et ventilateurs de cale;
- équipement de chargement de batterie.

Les commutateurs de batteries doivent être placés dans un endroit aisément accessible et aussi proche que possible de la batterie ou des batteries.

Les interrupteurs généraux de batteries doivent pouvoir supporter la quantité maximale de courant du système de distribution, y compris le chargement intermittent du circuit du démarreur.

## SECTION 8 : ETANCHÉITÉ À L'EAU

---

### QUESTION 40

Des dispositifs doivent être prévus pour obstruer les pénétrations sous la coque (sauf les circuits d'échappement mouillés) et pour assurer l'étanchéité des moyens de fermeture dans la coque, le pont et la superstructure.



- Chaque fermeture doit être d'une solidité et d'une conception permettant de préserver l'intégrité de la coque.
- Le nombre des pénétrations doit être réduit au minimum, conformément aux besoins opérationnels du bâtiment.
- Les pénétrations de la coque doivent être d'une résistance locale appropriée en compensation équivalente à la structure non percée dans laquelle ils se trouvent.
- Le nombre des ouvertures et des pénétrations dans les structures doit être réduit au minimum.
- Les ouvertures et les pénétrations doivent être équipées d'un système de fermeture fiable.

- Les dispositifs de fermeture, tels que portes extérieures, écoutilles, fenêtres et hublots doivent être de construction maritime et équipés de moyens de les sécuriser.
- Les portes à charnières et écoutilles doivent s'ouvrir vers l'extérieur et être dotées de charnières sur le côté avant ou extérieur.
- Les fenêtres, hublots et claires-voies doivent être dotés d'un verre de sécurité ou d'un matériau équivalent d'égale résistance.
- Si vous avez l'intention de naviguer à plus de 25 milles nautiques de la côte, vos fenêtres, hublots et claires-voies doivent être attachés mécaniquement.
- Pour les bâtiments construits après le 1<sup>er</sup> avril 2005, la norme d'étanchéité des ouvertures et des pénétrations dans les structures est la norme internationale ISO 12216.
- Pour les bâtiments construits après le 1<sup>er</sup> avril 2005, les cockpits et les ouvertures doivent être désignés comme « étanches » ou « à drainage rapide » et devront être conformes aux exigences de la norme internationale ISO 11812.
- Les puits doivent être conçus de manière qu'ils tendent à inverser le flux de toute eau qui atteindrait la face avant du socle au lieu de la diriger vers le haut ou vers l'avant.
- Les puits doivent être conçus de façon à avoir des ouvertures d'une taille minimale pour un fonctionnement sûr et être placés aussi haut que possible et pas plus bas que la découpe normale du moteur dans le tableau.
- Le puit est équipé de drains qui permettront le drainage complet de l'eau dans un délai maximum de cinq (5) minutes

L'étanchéité de tous les moyens de fermeture (au-dessous et au-dessus de la flottaison) doit être vérifiée régulièrement selon un horaire de maintenance déterminé.

### QUESTION 41

Dans une zone à risque d'incendie, le dispositif de fermeture doit être constitué d'un matériau qui n'est pas susceptible d'être endommagée par le feu.



## SECTION 9 : PRÉVENTION DE LA POLLUTION

### QUESTION 42 ET 43

Article 191 de [la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) : Chaque personne ou bâtiment qui décharge un polluant est passible d'une condamnation par procédure sommaire à une amende de 1 000 000 \$ au plus, d'un emprisonnement de 18 mois au plus, ou des deux. Référence : [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#).

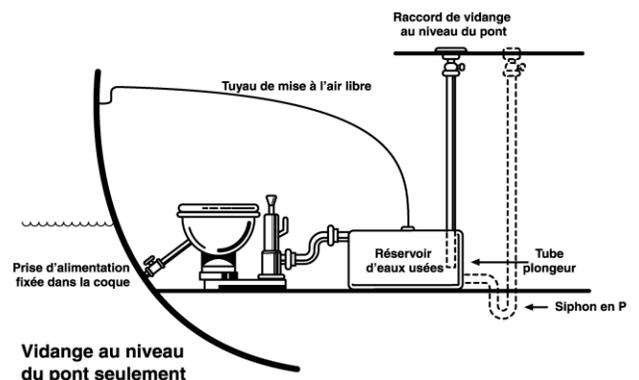
### QUESTION 44

Une toilette installée dans un bâtiment doit être fixée d'une manière qui assure son bon fonctionnement dans les conditions environnementales que l'on peut rencontrer.

Un bac à eaux usées doit être construit :

- d'une manière qui ne compromet pas l'intégrité de la coque;
- avec des matériaux d'une résistance structurelle adéquate empêchant toute fuite du contenu du réservoir;
- de façon que le système d'eau potable ou les autres systèmes ne puissent pas être contaminés;
- pour résister à la corrosion des eaux usées;
- pour avoir un volume approprié pour la capacité du bâtiment en fonction du nombre de personnes lors d'un voyage normal;
- pour être doté d'un branchement de refoulement et d'un système de canalisation pour la vidange du contenu du réservoir dans un réceptacle d'eaux usées prévu à cet effet;
- de manière à ce qu'il soit possible de déterminer le niveau des eaux usées du réservoir sans l'ouvrir, le toucher ou en vider le contenu ou être équipé d'un appareil permettant de déterminer ce niveau;
- avec un appareil de ventilation dont l'échappement est situé à l'extérieur du bâtiment, à un emplacement sûr placé à l'abri du feu et des locaux habituellement habités et comporte un pare-flammes en matériau non corrosif placé à l'air libre;

### EXEMPLE D'INSTALLATION ACCEPTABLE



### QUESTION 45

Voir question 42.

## SECTION 10 : SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

### QUESTION 46

En cas de circuit électrique de moins de 50 volts, il doit respecter :

- les exigences de la section 8 du TP 1332 ou
- les exigences de la norme « American Boat and Yacht Council Standards E-10 », Batteries d'accumulateurs et E-11, systèmes électriques CA et CC des bâtiments.

### QUESTION 47

S'il s'agit d'un circuit électrique de 50 volts ou plus, il doit respecter :

- les exigences de la norme « American Boat and Yacht Council Standards E-11 », les systèmes électriques CA et CC des bâtiments, ou
- les exigences des pratiques et des normes recommandées comme adéquates pour la tension du système et qui procurent un niveau de sécurité au moins équivalent à celui énoncé par les normes E-11 et dans le TP 127.

### QUESTION 48

Le marquage de l'équipement électrique, systèmes d'allumage, moteurs, pompes, ventilateurs et contrôleurs doit inclure ce qui suit :

- constructeur
- puissance
- identification du produit, numéro de série, type, modèle
- polarité
- tension
- information sur la protection contre les incendies (le cas échéant).
- ampérage

### QUESTION 49

En ce qui concerne un appareil électrique, « **protégé contre l'inflammabilité** » signifie que cet appareil est conçu et fabriqué de telle manière que dans ses conditions d'utilisation normales :

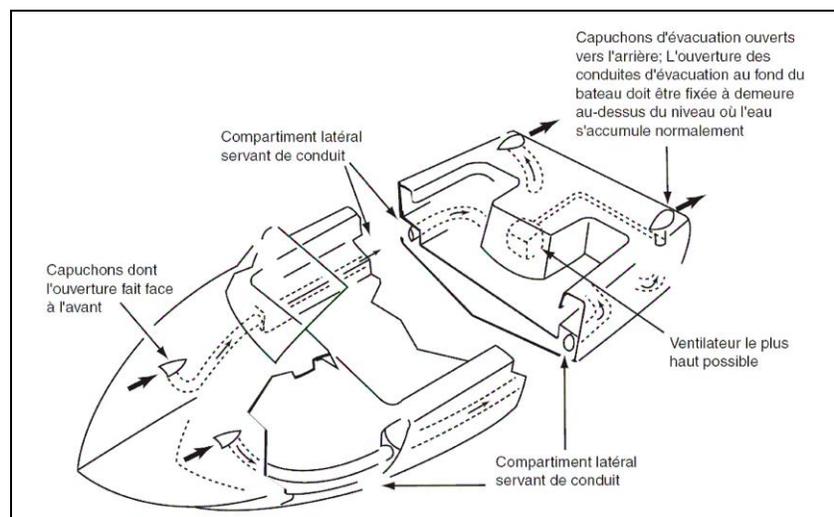
- il n'enflammera pas un mélange d'hydrocarbures inflammables se trouvant à proximité quand une source d'incendie cause une explosion interne;
- il ne peut libérer suffisamment d'énergie électrique ou thermique pour enflammer un mélange d'hydrocarbures; ou
- sa source d'allumage est hermétiquement scellée.

## SECTION 11 : VENTILATION

### QUESTION 50

Sur un bâtiment, un espace clos qui contient une source de vapeur d'essence doit, conformément aux normes de la construction, être équipé d'un système de ventilation naturelle conçu pour supprimer toute accumulation de vapeurs combustibles.

#### EXEMPLE DE VENTILATION D'ESPACES CLOS



Les sources de vapeurs d'essence incluent :

- a) un moteur à essence fixé à demeure;
- b) un réservoir à essence portatif ventilé dans le compartiment;
- c) un réservoir à essence non métallique :

- (i) ayant un taux de perméabilité global dépassant 42 grammes par mètre cube (1,2 gramme par pied cube) de perte de combustible par 24 heures de volume net de compartiment;
- (ii) dont le volume net de compartiment est de moins de 0,028 mètre cube (1 pied cube), ayant un taux de perméabilité dépassant 1,2 gramme de perte de combustible en 24 heures.

Si la source de vapeurs d'essence se trouve dans un compartiment ouvert, il n'est pas nécessaire d'avoir un système de ventilation naturelle. Un compartiment ouvert

- a) présente une ouverture communiquant à l'air libre d'au moins 0,34 m<sup>2</sup> (3,5 pi<sup>2</sup>) par mètre cube (35 pi<sup>3</sup>) de volume net;
- b) n'a aucun espace long ou étroit non ventilé dans lequel une flamme pourrait se propager.

Pour des renseignements additionnels, voir la [section 6 du TP 1332](#).

### QUESTION 51

- Des ventilateurs pour ventilation motorisée peuvent être installés séparément ou dans le système de ventilation naturelle.
- Les ventilateurs seront montés aussi haut que possible au-dessus du plus bas niveau de cale afin d'éviter tout contact avec le fluide de cale.
- Les raccords de sortie des ventilateurs n'auront pas une surface utile inférieure aux raccords en entrée.
- Les ventilateurs ne seront pas raccordés au circuit d'allumage pour fonctionner en continu, à moins qu'ils ne soient conçus par le constructeur pour fonctionner en continu.
- Les moteurs des ventilateurs seront de type scellé ou protégés contre les incendies et conviendront pour une installation dans des lieux humides.
- Les ventilateurs seront conçus pour un fonctionnement en continu de quatre minutes minimum, plus si nécessaire, afin de débarrasser l'espace de toute vapeur combustible.

### QUESTION 52

Aucune ventilation mécanique ou naturelle n'est requise pour supprimer les vapeurs du combustible diesel.

Les dispositifs et les ouvertures de ventilation de l'espace machine fourniront l'air comburant et répondront aux besoins en air de chaque moteur de propulsion et moteur auxiliaire dans cet espace. Consultez la documentation du constructeur pour déterminer les besoins en air de chaque moteur dans un compartiment. Les ouvertures fournissant de l'air pour les moteurs à propulsion et auxiliaires peuvent aussi servir pour la ventilation naturelle du compartiment.

## **SECTION 12 : SYSTÈMES À CARBURANT**

### QUESTION 53

La documentation de votre bâtiment devraient présenter les renseignements sur la fabrication et la capacité du carburateur. L'inscription ABYC H-24 devrait être marquée ou estampillée sur le carburateur. Vous devriez vérifier et prendre note de cette information. Le pare-flammes doit être solidement amarré à l'entrée d'air par un raccord étanche aux flammes et doit être conforme aux normes SAE J-28, UL 111 ou USCG CFR 46.182.415 dont il portera la marque – ces normes sont toutes acceptables.

### QUESTION 54

Chaque réservoir de combustible, y compris ceux enchâssés dans une mousse en plastique cellulaire ou un plastique renforcé, doit être installé de telle sorte que tous les raccords, les accessoires et les étiquettes soient accessibles pour inspection et maintenance. Note : Un réservoir à **essence** ne doit pas faire partie intégrante de la coque.

### QUESTION 55

Les conduites carburant ne doivent pas être dotées de raccords inutiles. Les tuyaux souples du système de remplissage des réservoirs à essence doivent être fixés aux tuyaux (tuyaux lisses acceptables) ou autres équipements à chaque raccordement par au moins deux (2) collets métalliques d'une largeur de bande nominale d'au moins 12 mm (1/2 po).

Chaque tuyau souple utilisé dans le système de ventilation du réservoir à combustible et le système de la conduite de retour doit être fixé sur un raccord, un tuyau ou autre équipement d'accouplement formé et usiné pour présenter des striations (au moins 0,38 mm [0,15 po] de profondeur) ou un cordon. Au moins un collet métallique résistant à la corrosion doit être utilisé.

### QUESTION 56

Toute lettre et tout numéro apparaissant sur une étiquette placée sur le réservoir à carburant doivent être d'au moins 1,5 mm (1/16 po) en hauteur et en largeur et doivent avoir une couleur qui contraste avec la couleur de fond de l'étiquette. L'étiquette doit préciser les renseignements suivants :

- le type de carburant pour lequel le réservoir est conçu;
- le nom, le logo ou l'adresse du constructeur;
- le mois et l'année de construction ou le numéro de lot et
- la capacité du réservoir en litres;
- la norme selon laquelle le réservoir a été fabriqué;
- une déclaration selon laquelle le réservoir a été construit

l'année de construction;

conformément aux exigences de la norme appropriée.

### **QUESTIONS 57, 58 ET 59**

Tous les tuyaux souples de carburant doivent respecter les exigences de SAE J1527, Type A1 ou A2, et être marquées en permanence en lettres majuscules et en chiffres d'au moins 3 mm (0,12 po) de haut et de large et à des intervalles de 305 mm (12 po) au plus avec l'information suivante :

- Type de tuyau;
- Année de fabrication;
- Nom ou marque déposée du constructeur;
- Au lieu de ces mentions, les tuyaux souples de moins de 305 mm (12 po) de long peuvent quant à eux porter la marque requise.

### **QUESTION 60**

Les plaques de remplissage des réservoirs à combustible doivent porter en permanence la marque suivante :

- GASOLINE, GAS, ou avec le symbole ISO de l'essence dans les systèmes à essence GASOLINE; ou
- DIESEL, ou avec le symbole ISO du diesel des systèmes DIESEL.

### **QUESTION 61**

Il est interdit d'installer ou de garder un réservoir à combustible sur un bâtiment d'une manière qui permet ou est susceptible de permettre une fuite de carburant ou un écoulement de carburant **dans** la coque.

### **QUESTION 62**

Aucune explication nécessaire – répondre oui ou non.

### **QUESTION 63**

Les soupapes actionnées manuellement doivent être conçues avec des systèmes d'arrêt en positions ouverte et fermée et indiquer leur position ouverte et fermée.

Les soupapes actionnées électriquement doivent être raccordées de manière à recevoir de l'énergie en position ouverte quand le commutateur d'allumage du moteur est activé. Un dispositif de fonctionnement manuel doit être intégré à cet équipement.

Une soupape de fermeture du réservoir peut être « aisément accessible pour un fonctionnement hors du compartiment » si on l'installe à proximité et directement en-dessous d'un orifice d'accès rapide pratiqué dans le pont par lequel la soupape peut être actionnée. L'orifice d'accès doit être clairement étiqueté de façon permanente.

### **QUESTION 64**

Vous pouvez identifier les sources d'incendie possible dans votre bâtiment en recherchant les possibles sources de chaleur qui pourraient devenir suffisamment brûlantes pour s'embraser. Ces sources d'allumage pourraient inclure :

- les articles des fumeurs, par exemple, les briquets et les allumettes;
- les flammes (p. ex. les bougies);
- les appareils de chauffage électriques, à gaz ou au carburant (fixes ou portables);
- les procédés à chaud (comme la soudure ou le broyage);
- le matériel de cuisson;
- les moteurs ou les chaudières;
- les machines;
- les équipements électriques défectueux ou mal utilisés;
- l'équipement d'éclairage, par exemple les lampes halogènes;
- Les surfaces bouillantes et l'obstruction de la ventilation des équipements, par exemple le matériel de bureau;
- la friction, par exemple celle causée par des paliers à billes ou à rouleaux usés ou des courroies d'entraînement;
- l'électricité statique;
- des pièces métalliques qui s'entrechoquent (par exemple, des outils en métal).

## QUESTION 65

Votre réservoir à carburant doit fournir la protection nécessaire en cas de fuite causée par un choc, la corrosion, l'abrasion ou le feu. Le réservoir à combustible doit respecter les exigences d'essai minimales en termes de résistance mécanique et au feu comme le précisent les normes ABYC Standards H-24 *Gasoline Fuel Systems* (systèmes de carburants à essence) ou ABYC Standards H-33 *Diesel Fuel Systems* (systèmes de carburants au diesel).

Parmi les pratiques et les normes acceptables recommandées qui fournissent un niveau de sécurité au moins équivalent pour les exigences de test de résistance mécanique et au feu ou les réservoirs à essence, citons le United States Code of Federal Regulations, CFR33 183.510 ou ISO 10088 –(Petits navires - Systèmes à carburant installés à demeure).

Pour votre bâtiment, notez et enregistrez toutes les signalisations comme celle ci-dessus.

**⚠ MISE EN GARDE**

**DANGER DE BLESSURE GRAVE OU DE MORT RÉSULTANT D'UNE EXPLOSION OU D'UN INCENDIE PROVOQUÉ PAR UNE FUITE DE CARBURANT**

Inspecter le système régulièrement pour s'assurer qu'il n'y a aucune fuite.

**⚠ WARNING**

**AVOID SERIOUS INJURY OR DEATH FROM FIRE OR EXPLOSION RESULTING FROM LEAKING FUEL**

Inspect system for leaks frequently

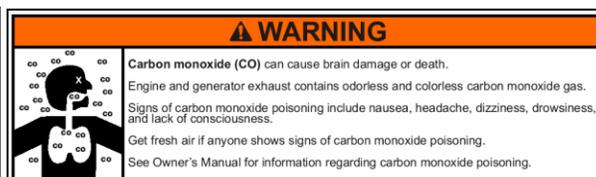
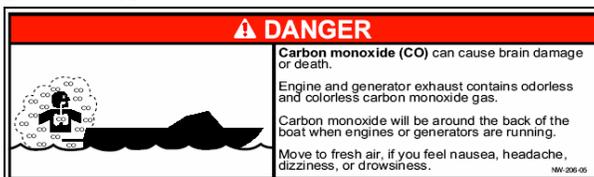
## SECTION 13 : MACHINES

**(ne s'applique pas aux bâtiments propulsés par des moteurs hors-bords)**

## QUESTION 66

Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone qui peut occasionner maux de tête, vertiges, nausée et même faire perdre conscience selon la quantité inhalée. Souvenez-vous qu'en quantité suffisante, le monoxyde de carbone peut s'avérer mortel en peu de temps.

Vérifier régulièrement le serrage des joints et des pinces des tuyaux d'échappement et remplacer les joints d'étanchéité si nécessaire. Il est très important de vérifier et d'inspecter régulièrement les collecteurs d'échappement, les tuyaux d'échappement, les silencieux et les tuyaux arrière d'échappement en quête de marques visibles de corrosion et d'usure avant que ne survienne réellement une fuite de gaz d'échappement.



## QUESTION 67, 68 ET 69

Aucune explication nécessaire – répondre oui ou non.

## QUESTION 70

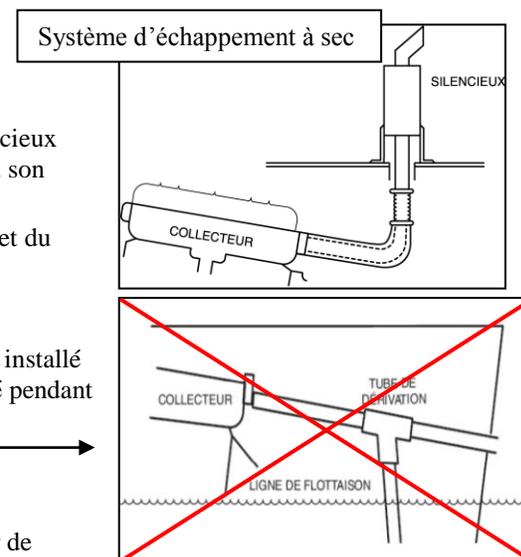
Les sorties de ventilation doivent habituellement être équipées d'un silencieux. Le silencieux devrait être aussi grand que possible et conçu pour assurer une atténuation maximale du son avec un minimum de retour.

Les systèmes d'échappement à sec peuvent être utilisés pour les moteurs de propulsion et du générateur quelle que soit leur taille.

## QUESTION 71

Un dérivateur permettant aux gaz d'échappement de passer sans restriction **ne peut** être installé que s'il est visiblement détaché d'une manière qui assure qu'il ne peut pas être raccordé pendant le fonctionnement du bâtiment.

Une installation comme celle-ci n'est **PAS** acceptable.



## QUESTION 72

Lorsque les pièces mobiles des machines ou du matériel motorisé présentent un facteur de risque, assurez-vous qu'elles soient équipées de protections et d'autres dispositifs de sécurité.

### QUESTION 73

Assurez-vous que les recommandations du fabricant des machines de propulsion ou auxiliaires ou les critères d'autres organismes de tutelle, reconnus par la communauté maritime, sont pris en compte lors du choix des matériaux et des dimensions des lignes d'arbres et des hélices.

## SECTION 14 : MACHINERIE – Bâtiments de plus de 6 mètres

### QUESTION 74

Les instruments et les commandes suivants doivent être fournis pour tous les postes de fonctionnement :

- la pression du carburant du moteur et les indicateurs de température du système de refroidissement du moteur pour les moteurs en bord;
- les jauges de contenance du réservoir à carburant, sauf si d'autres moyens adéquats pour déterminer la quantité sont fournis;
- les jauges de chargement de la batterie;
- les commandes des feux de navigation;
- les indicateurs du matériel de commande;
- les commandes et les instructions pour le ou les ventilateurs;
- indicateur de haut niveau d'eau;
- l'indicateur de fonctionnement de la pompe de cale automatique;
- le panneau de détection d'incendie et les alarmes;
- le dispositif d'extinction du moteur.

### QUESTION 75

Dans un circuit/système d'extraction d'eau de cales, une motopompe doit être mise en place.

- La pompe, à amorçage automatique, doit être conçue pour fonctionner à sec sans dommage.
- Les pompes actionnées par un moteur sont acceptables uniquement si elles peuvent fonctionner indépendamment de la ligne d'arbres de propulsion.
- La disposition des tuyaux doit assurer qu'aucun siphonnement éliminé arrière ne pourra se produire, et des crépines de type maritime doivent être installées sur la conduite d'aspiration de chaque compartiment.
- La tuyauterie doit être en métal, en plastique rigide, non pliable et avec un flexible résistant aux hydrocarbures avec des raccords à collerette, vissés ou robustes à deux pinces, le cas échéant.
- La tuyauterie ne doit pas faire moins de 25 mm (1 po) de diamètre, sauf pour la tuyauterie des petits compartiments; 18 mm (3/4 po) de diamètre sont acceptables si la durée de déchargement est inférieure à cinq (5) minutes.
- La pompe de cale automatique ou un système de pompage de cale doit avoir une capacité minimale de 0,91 L/s (141/2 US gal/min).
- Quand une pompe de cale automatique est installée, un signal visuel doit apparaître en position de fonctionnement pour indiquer quand la pompe est activée; et un interrupteur d'arrêt de fonctionnement manuel doit se trouver au poste de commande.

### QUESTION 76, 77 ET 78

Aucune explication nécessaire – répondre oui ou non.

### QUESTION 79

Tous les composants des systèmes de commande doivent être protégés des obstructions, de la chaleur excessive et d'une usure mécanique.

### QUESTION 80

Le système de commande d'urgence *n'est pas* requis si le bâtiment :

- Est doté d'un système de propulsion multiple avec un contrôle indépendant sur chaque hélice;
- N'est pas doté d'un gouvernail et l'action de direction est obtenue par un changement de paramétrage directionnel des unités de propulsion;
- Est doté d'un gouvernail et une barre franche manuelle comme principal dispositif de commande;
- Est doté des volets de réglage de l'assiette à commande indépendante;
- Est doté d'un propulseur d'étrave.

### QUESTION 81

L'étiquette du moteur doit porter des indications quant à son utilisation prévue. Dans le cas contraire, vérifier avec le constructeur que le moteur peut servir à une utilisation maritime. Par exemple, de nombreux générateurs standards achetés dans des magasins entrepôt sont pour usage industriel terrestre uniquement et ne sont pas appropriés pour une utilisation maritime.

## **SECTION 15 : MATÉRIEL SUPPLÉMENTAIRE DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE – Bâtiments de plus de 6 mètres**

### **QUESTION 82**

Le tableau incendie doit être installé selon les spécifications du fabricant et selon les spécifications du TP 1332.

	Longueur du bâtiment		
	Plus de 6 m et d'au plus 9 m	Plus de 9 m et d'au plus 12 m <sup>a</sup>	Plus de 12 m <sup>b</sup>
L'alarme d'incendie/le tableau incendie au poste de contrôle sera munie :			
a) d'un indicateur d'alarme visuel (rouge) et sonore	•	•	•
b) d'un indicateur visuel (vert) d'alimentation avec supervision aussi près que possible du détecteur	•	•	•
c) de deux sources indépendantes d'alimentation lorsque le bâtiment est muni d'une alimentation électrique de secours		•	•
d) d'une supervision de la source d'alimentation principale avec changement automatique à la source d'alimentation de secours		•	•
e) de deux sources indépendantes d'alimentation avec changement automatique à la source d'alimentation de secours			•
f) de deux zones indépendantes, une pour la surveillance du compartiment moteur et une pour les autres espaces			•
g) d'un moyen de déclencher une alarme dans tout le bâtiment si personne n'a réagi au signal après un délai de deux (2) minutes			•
h) d'un circuit d'arrêt automatique de l'alarme d'incendie lorsque le système servant à s'adresser au public est utilisé			•
Une alarme d'incendie doit déclencher un signal visuel et sonore continu qui peut être interrompu seulement par l'opérateur.	•	•	•
Lorsque des indicateurs visuels autres que de type DEL sont utilisés, un bouton d'essai et un gradateur sans position fermée doivent être prévus.	•	•	•
L'alarme sonore aura une intensité minimale de 84 dB.	•	•	•

a – Comprend les bateaux de travail de plus de 12 mètres *sans* couchette.

b – Comprend les bâtiments à passagers de plus de 12 mètres et les bateaux de travail de plus de 12 mètres *avec* couchette.

### **QUESTION 83**

Le détecteur vélocimétrique à double action doit être :

- réglable;
- installé selon des instructions du manufacturier;
- protégé contre les incendies (circuit d'alimentation électrique);
- approuvé et certifié pour une utilisation maritime.

### **QUESTION 84**

Les détecteurs d'incendie doivent être répertoriés pour une utilisation maritime par un organisme de certification de produits ou de type approuvé par une société de classification.

Sur tous les bâtiments de moins de 12 mètres et sur les bâtiments de travail de moins de 15 mètres sans locaux habités, des détecteurs intégrés à un système d'alarme peuvent être installés. Le niveau sonore de l'alarme ne devra pas être inférieur à 84 dB.

### **QUESTION 85**

Pour réduire les risques de blocage des issues de secours, les moyens de sortie doivent :

- être aussi loin que possible les uns des autres;
- donner accès vers différentes salles ou espaces;
- avoir une ouverture libre d'au moins 560 mm X 560 mm.

Une seule issue de secours est requise si :

- L'espace n'est pas normalement occupé.
- Les dimensions de l'espace ne permettent pas d'avoir plusieurs issues de secours.
- La zone du pont ne fait pas plus de 28 m<sup>2</sup>.

### **QUESTION 86**

Les systèmes d'éclairage d'urgence devraient idéalement être de type autonome, rechargeable à partir du système de distribution électrique du bâtiment et dotés d'un indicateur de charge.

Toutefois, une solution de rechange aux éclairages autonomes serait l'utilisation de lanternes, rechargeables ou non. Les lanternes portables doivent permettre une intensité lumineuse et une endurance au moins équivalente à celle des lanternes portables ANSI-908 6 volt, 9 watts. Dans le cas des lanternes non rechargeables, des batteries de rechange doivent être transportées. Chaque année, toutes les batteries doivent être remplacées par de nouvelles.

**QUESTION 87**

Votre bâtiment doit être équipé de moyens pour protéger les personnes des chutes et des chutes par-dessus bord conformément aux normes H41.6 de l'« American Boat and Yacht Council » (ABYC).

**SECTION 16 : MATÉRIEL DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE – Bâtiments d'au plus 6 mètres**

**QUESTION 88**

Une ligne d'attrape flottante est lancée vers une personne tombée dans l'eau dans le but d'être attrapée par celle-ci et d'être tirée le long de l'embarcation. Le sac dans lequel est gardé la ligne d'attrape fait en sorte que cette ligne ne se mêle pas et la rend ainsi plus facile à lancer.



Exemple de ligne d'attrape flottante : Une corde flottante tressée en polypropylène de 15 m x 7 mm de 300 kg test. En nylon orange clair et en polyester, avec un sac auto-drainant doté d'une sangle réglable et d'une bande de sécurité rétro éclairée.

**QUESTION 89**

Quand vous achetez des signaux de détresse, vous devriez vérifier qu'ils portent bien le sceau d'approbation ou l'étiquette Transports Canada. N'oubliez pas que les fusées éclairantes ne sont fiables que pendant quatre ans à partir de leur date de fabrication (pas leur date d'achat), qui figure sur chaque fusée éclairante. Vous devez aussi vous informer auprès du fabricant de la manière de disposer des fusées éclairantes arrivées à expiration. Les fusées éclairantes doivent être faciles d'accès et entreposées à la verticale dans un endroit sec et frais (par exemple un conteneur étanche) afin de demeurer en bon état de fonctionner.



Quatre types de fusées éclairantes ont été approuvés : A, B, C et D. Type A : Fusées à parachute, Type B : Fusées à étoiles multiples, Type C : Feux à main, Type D : Signaux fumigènes (flottants ou manuels).

**QUESTION 90**

Un dispositif de propulsion manuelle peut être une paire de rames, une pagaie ou tout objet qu'une personne peut utiliser avec les mains ou les pieds.



Il est important d'équiper votre bateau d'une ancre ou d'un câble approprié. Outre leur utilisation habituelle, les ancres peuvent être utiles pour éviter l'échouage d'un bâtiment endommagé et pour la sécurité si le moteur ou les commandes ne fonctionnent plus.

**QUESTION 91**

Les écopos doivent contenir au moins 750 ml (un peu plus que 1½ pinte), posséder une ouverture d'au moins 65 cm² (10 po²) et être en plastique ou en métal.



Si vous possédez une pompe de cale manuelle, la pompe et le tuyau doivent être suffisamment longs pour qu'il soit possible d'atteindre le fond de l'embarcation et de vider l'eau par-dessus bord.



**QUESTIONS 92 ET 93**

Que signifie la notation 1A :5B : C? Les lettres renvoient au type de feu, et les chiffres renvoient à la grosseur de feu à laquelle l'extincteur peut faire face.

Classe de feu	Destinés aux feux qui impliquent :	Chiffre renvoie au :
A	De matériaux combustibles comme le bois, les tissus, le papier, le caoutchouc et le plastique.	Volume d'eau équivalent de l'extincteur. La norme utilise la formule suivant: 1 ¼ gallons (ÉU) multiplié par le nombre de la notation. Par exemple, un extincteur 1A: 5B: C équivaut à 1 ¼ gallons d'eau pour faire face à un feu de classe A.
B	De liquides, de gaz et de graisses inflammables	Nombre de pieds carré d'un feu de classe B auquel l'extincteur peut faire face si l'extincteur est correctement manipulé par une personne sans formation. Par exemple, un extincteur 1A: 5B: C peut faire face à un feu de classe B de 5 pieds carré.
C	Des appareils et installations électriques.	Pas de chiffre – le "C" renvoie seulement à la classe de feu.

Les extincteurs doivent être conservés en bon état de marche et entretenus (visés) par des techniciens agréés selon le calendrier et les pratiques recommandés par le constructeur.

### **QUESTION 94**

Les pavois et les rambardes protègent les passagers des chutes par-dessus bord. Les rambardes doivent avoir une hauteur minimale de 915 mm/3 pi par rapport au pont supérieur, et les lisses ne doivent pas être espacées de plus de 230 mm/ 9 po; elles doivent être installées dans des zones où il y a un risque que les personnes tombent par-dessus bord pendant leurs déplacements. Vérifiez la résistance de toutes les rambardes – tirez dessus aussi fort que s'il y avait une urgence.

Là où l'installation de rambardes empêcherait le fonctionnement du bâtiment, d'autres mesures de précaution peuvent être prises. Par exemple, dans les bateaux ouverts, veillez à ce que tous les passagers restent assis et portent des gilets de sauvetage (ou VFI si autorisés par TC).

Lorsque des enfants sont présents, des précautions spécifiques doivent être prises. La distance entre les lisses doit être réduite ou des filets doivent être installés et vous devriez mettre en place d'autres moyens de protéger les enfants, par exemple leur faire porter des gilets de sauvetage.

## **SECTION 17 : MATÉRIEL DE BASE DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE – Bâtiments de plus de 6 mètres mais d'au plus 9 mètres**

### **QUESTION 95**



Pour les « lignes d'attrape flottantes », voir question 88. Si des bouées de sauvetage sont l'option choisie, vous devriez vérifier qu'elles portent bien le sceau d'approbation ou l'étiquette de Transports Canada. Les bouées de sauvetage doivent avoir un diamètre d'au moins 610 mm (24 po). Les bouées de sauvetage SOLAS ont un diamètre de 762 mm (30 po). Les bouées de sauvetage de plus petite taille et les dispositifs en forme de fer à cheval ne sont pas conformes aux spécifications agréées, mais ils peuvent être utilisés en *plus* des bouées de sauvetage approuvées.

### **QUESTION 96**

Voir question 89.

### **QUESTION 97**

Voir question 90.

### **QUESTION 98**

Voir question 91.

### **QUESTIONS 99, 100 ET 101**

Voir question 92.

## **SECTION 18 : MATÉRIEL DE BASE DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE – Bâtiments de plus de 9 mètres mais d'au plus 12 mètres**

### **QUESTION 102**

Voir question 95.

### **QUESTION 103**

Voir question 89.

### **QUESTION 104**

Voir question 90.

### **QUESTION 105**

Voir question 91.

### **QUESTIONS 106, 107 ET 108**

Voir question 92.

### **QUESTION 109**

Les haches d'incendie doivent être peintes en rouge et gardées dans un endroit sûr, bien en vue et accessible.



### **QUESTION 110**

Les seaux à incendie conçus pour une utilisation maritime doivent avoir une capacité d'au moins 10 litres (2 gallons), posséder une base arrondie trouée au centre et posséder un cordon d'une longueur leur permettant d'atteindre l'eau là où elle est habituellement stockée.



## **SECTION 19 : MATÉRIEL DE BASE DE SÉCURITÉ ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE – Bâtiments de plus de 12 mètres**

### **QUESTION 111**

Voir question 95.

### **QUESTION 112**

Voir question 89.

### **QUESTION 113**

Voir question 90.

### **QUESTION 114**

Voir question 91.

### **QUESTIONS 115, 116, 117 ET 118**

Voir question 92.

### **QUESTION 119**

Chaque pompe à incendie doit être :

- fabriquée pour une *utilisation maritime*, à déclenchement automatique, avec une capacité minimale de 1,14 L/sec (environ 18 US gallons par minute);
- capable de produire un jet d'eau d'au moins 12 m à travers et vers le manche à incendie et la buse;
- faite de matériaux non combustibles et les rotors de pompe ne doivent pas pouvoir être endommagés à cause de la chaleur ou s'ils sont à sec;
- équipée de dispositifs de filtration permettant d'éviter le blocage de son ouverture par des débris ou de la glace.

### **QUESTION 120**

Le collecteur d'incendie doit avoir un diamètre minimum de 25 mm.

La buse de la lance d'incendie doit avoir un diamètre intérieur d'au moins 12 mm, doit permettre une action de pulvérisation et elle doit pouvoir être fermée.



### **QUESTION 121**

Voir question 109.

### **QUESTION 122**

Voir question 110.

## **SECTION 20 : ARTICLES SUPPLÉMENTAIRES NÉCESSAIRES POUR LES NAVIRES À PASSAGERS**

### **QUESTION 123**

L'objet de l'exposé sur les mesures de sécurité avant le départ est d'avertir les passagers quant aux dangers et de leur indiquer les procédures à suivre en cas d'urgence. Votre exposé sur les mesures de sécurité doit inclure des procédures au cas où vous seriez dans l'incapacité de piloter le bâtiment.

L'exposé sur les mesures de sécurité doit être présenté dans l'une des langues officielles, ou les deux, et il doit inclure :

- l'emplacement des gilets de sauvetage, en particulier l'emplacement des gilets de sauvetage pour les enfants;
- une démonstration de la manière correcte de porter chaque type de gilet de sauvetage;
- l'emplacement de tous les bateaux de sauvetage;
- l'emplacement de la trousse de premiers soins;
- l'emplacement des lampes de poche et des fusées éclairantes;
- l'emplacement des sifflets/avertisseurs pneumatiques;
- l'utilisation et l'emplacement des extincteurs;
- l'utilisation des bouées de sauvetage/sacs de sauvetage;
- les procédures de sécurité pour la protection des membres, y compris le fait d'éviter les cordes et les amarres;
- une explication des conséquences d'une mauvaise répartition des passagers sur la stabilité du bâtiment;
- les procédures de sécurité pour la prévention des incendies et des explosions.

### **QUESTION 124**

En cas d'urgence, les services de secours doivent connaître la destination de votre bâtiment, l'heure de retour prévue ainsi que le nombre de personnes à bord.

Avant le départ, l'utilisateur d'un bâtiment à passagers communique le nombre de personnes à bord à une personne à terre qu'il a désignée à titre de responsable des communications avec les services de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.

Si vous naviguez dans une région éloignée et qu'il n'est pas possible de communiquer le nombre de personnes à bord à une personne à terre, vous devez laisser la mention de ce renseignement à un endroit connu à terre qui est accessible aux services de recherche et de sauvetage.

## QUESTION 125

Les bâtiments à passagers **doivent** transporter un ou plusieurs radeaux de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour toutes les personnes à bord, sauf si le bâtiment :

- ne fait pas plus de 8,5 m de long;
- voyage en eaux abritées (tel que défini dans le [Règlement sur les certificats de bâtiment](#)); ou
- à une distance de deux milles nautiques au maximum de la côte **d'un fleuve, d'une rivière ou d'un lac**, cette distance étant mesurée depuis la partie continentale ou à partir d'une île pouvant être utilisée comme un refuge sûr en cas de mauvais temps.

Un radeau de sauvetage doit être entretenu aux intervalles prévus à l'article 2 de l'annexe IV du [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#) à une station d'entretien agréée par son fabricant. La date et le lieu du dernier entretien doivent être clairement indiqués sur le radeau de sauvetage ([Règlement sur les petits bâtiments, article 21](#)).

Sauf pour le radeau de sauvetage côtier emballé dans un contenant souple, un radeau de sauvetage doit être rangé de manière à flotter automatiquement et librement si le bâtiment coule ([Règlement sur les petits bâtiments, article 21](#)).

## QUESTION 126

Les bouteilles de gaz ne doivent pas être installées sur quelque appareil que ce soit et doivent être :

- bien sécurisées et protégées contre les dommages;
- bien sécurisées et protégées contre les effets des variations de températures excessives;
- stockées dans un espace ouvert ou dans un emplacement bien ventilé;
- stockées sur un pont découvert d'une manière qui ne permettra pas l'entrée ou l'accumulation de gaz sous le pont.

## QUESTIONS 127 ET 128

Pour les bâtiments à passagers de moins de 6 m de long, l'espace machine doit être équipé d'un détecteur de chaleur qui :

- est relié par câble à une alarme visuelle rouge et à une alarme sonore d'au moins 84 dB, les deux étant placées dans le poste d'exploitation;
- possède un voyant vert indiquant une alimentation au niveau du détecteur, et
- est alimenté par le système électrique du bâtiment.

## QUESTION 129

Les détecteurs d'incendie doivent être certifiés pour une utilisation maritime et installés conformément aux instructions du constructeur; ils doivent être vérifiés régulièrement pour s'assurer de leur bon fonctionnement. Des détecteurs de fumée doivent être utilisés dans les locaux habités. Des détecteurs de chaleur doivent être utilisés à proximité des appareils de cuisson. Il vous est conseillé de documenter ou de photographier cet élément pour satisfaire aux vérifications de contrôle de conformité.

## **SECTION 21 : ARTICLES SUPPLÉMENTAIRES NÉCESSAIRES POUR LES NAVIRES DE TRAVAIL OCCUPÉS DANS DES OPÉRATIONS DE REMORQUAGE**

### QUESTIONS 130 ET 131

Aucune explication nécessaire – répondre oui ou non.

### QUESTION 132

Pour réduire les risques de blocage des issues de secours, les issues doivent :

- être aussi éloignées que possible les unes des autres;
- s'ouvrir vers l'extérieur;
- avoir une ouverture libre d'au moins 560 mm X 560 mm.

Une seule issue de secours est requise si :

- l'espace n'est pas normalement occupé.
- les dimensions de l'espace ne permettent pas d'avoir plusieurs issues de secours;
- la zone du pont ne fait pas plus de 28 m<sup>2</sup>.

### QUESTION 133, 134 ET 135

Aucune explication nécessaire – répondre oui ou non.

### QUESTION 136

Les radeaux de sauvetage doivent être d'une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord du bâtiment.

L'engin flottant devra être d'un type agréé par les « United States Coast Guard » (garde côtière des États-Unis) et l'information inscrite sur la plaque doit être rédigée en anglais et en français.

### **QUESTION 137**

S'il y a deux personnes ou plus sur un remorqueur de plus de 8,5 m de long, il doit transporter à son bord un ou plusieurs radeaux d'une capacité totale suffisante pour transporter toutes les personnes à bord.

Un radeau de sauvetage doit être entretenu aux intervalles prévus à l'article 2 de l'annexe IV du [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#) à une station d'entretien agréée par son fabricant et la date et du lieu du dernier entretien doivent être clairement indiqués ([Règlement sur les petits bâtiments, article 21](#)).

Sauf pour le radeau de sauvetage côtier emballé dans un contenant souple, un radeau de sauvetage ou un dispositif flottant doit être rangé de manière à flotter automatiquement et librement si le bâtiment coule ([Règlement sur les petits bâtiments, article 21](#)).