



TP 15491F
(11/2021)

Notes d'orientation pour le rapport de conformité détaillé du Programme de conformité des petits bâtiments – Remorqueur (PCPB–R)

Première édition
NOV. 2021



<p>Autorité responsable</p> <p>Le directeur exécutif de la surveillance réglementaire des bâtiments canadiens est responsable du présent document, y compris de ses modifications, corrections ou mises à jour.</p>	<p>Approbation</p> <p>« L'original signé par Luc Tremblay »</p> <hr/> <p>Luc Trembraly Directeur exécutif, Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens Sécurité et sûreté maritime</p> <p>Signé le : Le 30 novembre 2021</p>
--	--

Date de la publication originale :

Date de la révision :

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2021.

Transports Canada autorise la copie de ce TP 15491F, au besoin. Bien que l'utilisation de ce document ait été autorisée, Transports Canada n'est pas responsable de la façon dont l'information est présentée ni de son interprétation. Il se peut que le présent TP 15491F ne contienne pas les modifications apportées au contenu original. Pour obtenir des renseignements à jour, communiquez avec Transports Canada.

TP 15491F
(11/2021)

INFORMATION SUR LE DOCUMENT

Titre	Notes d'orientation pour le rapport de conformité détaillé du Programme de conformité des petits bâtiments – Remorqueur (PCPB – R)		
N° de TP	15491F	Édition	1 SGDDI n° 18133305 v2
N° au catalogue	T29-168/2021F	ISBN	978-0-660-40168-3
Auteur	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens (AMSD) Place de Ville, Tour C 330, rue Sparks, 11 ^e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N8	Téléphone	1-855-859-3123 (sans frais) ou 613-991-3135
		Télécopieur	613-990-1879
		Courriel	Svcp-pcpb@tc.gc.ca
		URL	https://wwwapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/4/SVCP-PCPB/fra/Accueil

RÉVISIONS

Dernière révision

Prochaine révision

N° de révision	Date de publication	Pages visées	Auteur(s)	Courte description de la modification

TABLE DES MATIÈRES

INFORMATION SUR LE BÂTIMENT	1
REMARQUE IMPORTANTE	1
JAUGE BRUTE (JB).....	1
ANNÉE DE CONSTRUCTION.....	1
SECTEUR D'EXPLOITATION	1
CERTIFICATION ET FORMATION DE L'OPÉRATEUR PRINCIPAL.....	2
SECTION 1 : IMMATRICULATION ET ACTIVITÉS DU BÂTIMENT	3
ÉNONCÉ GÉNÉRAL.....	3
QUESTION 1 (Le bâtiment est-il immatriculé ?).....	4
QUESTION 2 (Le numéro officiel, le nom et le port d'attache (le cas échéant) sont-ils marqués sur le bâtiment selon les modalités du certificat d'immatriculation ?	5
QUESTION 3 (Y-a-t-il une copie du certificat d'immatriculation à bord ?).....	5
QUESTION 4 (Depuis sa construction, le bâtiment a-t-il subi des modifications structurelles ou mécaniques ?).....	5
QUESTION 5 (Vous êtes-vous assuré que l'équipage a bien compris le contenu du livret de stabilité?).....	6
QUESTION 6 (L'équipage a-t-il une bonne compréhension des limites opérationnelles du remorqueur avant toute opération?).....	6
QUESTION 7 (Des procédures ont-elles été mises en place pour évaluer l'aptitude du remorqueur à effectuer en toute sécurité les opérations prévues?).....	6
QUESTION 8 (Existe-t-il une procédure permettant d'évaluer la puissance de traction du remorqueur et de déterminer si elle est adaptée aux opérations prévues?).....	7
QUESTION 9 (L'installation de l'équipement de remorquage est-elle conforme à la réglementation?).....	8
QUESTION 10 (Des procédures sont-elles en place pour l'entretien du système d'arrêt [interruption] d'urgence du remorquage?)	9
QUESTION 11 (Le système d'arrêt [interruption] d'urgence est-il testé à tous les postes de direction de la manœuvre avant d'entreprendre le remorquage?)	9
QUESTION 12 (Est-ce que vous ou le capitaine fournissez à l'équipage une liste de contrôles à effectuer avant le départ?)	9
QUESTION 13 (L'équipage possède-t-il une formation particulière ou l'expérience nécessaire pour exécuter en toute sécurité les opérations prévues?).....	9
QUESTION 14 (Un plan de remorquage est-il mis en place avant chaque opération pour assurer la sécurité du bâtiment et de l'équipage?)	10
QUESTION 15 (L'équipage a-t-il des connaissances ou une formation particulières sur les causes et les effets de l'engagement pendant le remorquage?).....	10
QUESTION 16 (Des procédures ont-elles été mises en place pour prévenir l'engagement pendant le remorquage?).....	11
QUESTION 17 (L'arrière du câble de remorquage est-il libre de toute obstruction pour lui permettre de se déplacer librement?).....	11
QUESTION 18 (L'équipement de remorquage est-il entretenu conformément aux pratiques exemplaires de l'industrie?)	11

QUESTION 19 (Des procédures d'urgence (notamment en cas d'incendie, de chute par-dessus bord, d'échouage, d'invasion, d'évacuation pour raisons médicales, d'événement de pollution ou d'abandon du bâtiment) ont-elles été mises en place?)	12
--	----

SECTION 2 : CONSTRUCTION, STABILITÉ ET ÉTANCHÉITÉ..... 12

QUESTION 20 (Les cloisons étanches sont-elles situées aux endroits requis et équipées de dispositifs de fermeture étanches?).....	12
QUESTION 21 (Le bâtiment a-t-il fait l'objet d'une évaluation de stabilité?).....	13
QUESTION 22 (L'évaluation de stabilité tient-elle compte de la charge associée aux opérations de remorquage?).....	15
QUESTION 23 (Si le Bâtiment a subi des modifications structurelles ou mécaniques depuis sa construction, sa stabilité a-t-elle été réévaluée?)	15
QUESTION 24 (Les orifices d'accès et ouvertures sont-ils tous munis de dispositifs de fermeture adéquats?).....	15
QUESTION 25 (Des seuils de porte et hiloires sont-ils installés pour empêcher l'invasion par le haut?).....	16
QUESTION 26 (Les orifices de ventilation sont-ils conformes à la réglementation?).....	16
QUESTION 27 (Les fenêtres et hublots sont-ils conformes à la réglementation?)	17
QUESTION 28 (Les sabords de décharge du pont principal sont-ils dégagés pour permettre l'écoulement efficace de l'eau sur le pont principal?).....	17
QUESTION 29 (S'il n'est pas ponté, le bâtiment a-t-il une flottabilité suffisante pour lui permettre de rester à flot en cas d'invasion par le haut?).....	17
QUESTION 30 (Des surfaces antidérapantes et des mains courantes sont-elles installées aux endroits requis?)	18

SECTION 3 : SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION ET ÉQUIPEMENT 18

QUESTION 31 (Y a-t-il une radio VHF avec fonction ASN à bord et est-elle reliée au GPS?)	18
QUESTION 32 (Un certificat d'inspection de radio valide est-il conservé à bord?).....	19
QUESTION 33 (Si le remorqueur mesure plus de 12 m de long, y a-t-il une RLS sans flotteur et une unité de largage à bord ? Ou si le remorqueur mesure 12 m ou moins, y a-t-il une RLS ou une BLP à bord ? La batterie et l'unité de libération sont-elles dans leurs dates de validité ?	19
QUESTION 34 (Les feux de navigation requis sont-ils adaptés aux opérations de remorquage du bâtiment?).....	21
QUESTION 35 (Un système de feux de navigation de relais adéquat est-il installé si la « longueur totale » du remorqueur est supérieure à 15 m?).....	23
QUESTION 36 (Deux projecteurs sont-ils solidement fixés à bord?).....	24
QUESTION 37 (Le bâtiment est-il muni d'un nombre suffisant de radars ou d'autres dispositifs pouvant aider à la navigation et à l'évitement de collision?).....	24
QUESTION 38 (Avant l'embarquement, est-ce que tout a été pris en considération dans la planification du voyage? [notamment les itinéraires, les conditions météorologiques, l'espace libre, les dangers])	25
QUESTION 39 (Les compas, les cartes et les publications nautiques nécessaires sont-ils à bord?)	26
QUESTION 40 (Les feux blancs de tête de mât, de poupe, de côté ou visibles sur tout l'horizon sont-ils correctement situés et visibles pour la bonne portée?).....	27

SECTION 4 : EFFECTIF DU BÂTIMENT ET QUALIFICATIONS DE L'ÉQUIPAGE 29

QUESTION 41 (Tous les membres de l'équipage ont-ils reçu la formation et la familiarisation sur les opérations de remorquage?)	29
QUESTION 42 (Des copies des certificats de compétence ou de formation de l'équipage sont-elles disponibles?).....	29
QUESTION 43 (L'équipage à bord est-il suffisant pour faire face à une situation d'urgence?)	30
QUESTION 44 (L'équipage reçoit-il régulièrement une formation sur l'équipement de secours?)31	
QUESTION 45 (Tient-on un registre de formation pour chaque membre d'équipage?)	31
QUESTION 46 (Les membres d'équipage sont-ils capables d'utiliser efficacement l'équipement de sécurité, de lutte contre l'incendie et opérationnel?)	32
QUESTION 47 (Y a-t-il suffisamment de membres d'équipage certifiés pour assurer un quart à la passerelle pendant toute la durée du voyage?)	32
QUESTION 48 (Les membres d'équipage disposent-ils d'au moins 6 heures de repos par période de 24 heures ou d'au moins 16 heures de repos par période de 48 heures? Ces heures de repos sont-elles consignées?)	32
QUESTION 49 (Si l'exploitation se fait avec un brevet de capitaine, avec restrictions, le certificat inclut-il le bâtiment exploité et la région d'exploitation ?)	33
SECTION 5 : PRÉVENTION DE LA POLLUTION	33
QUESTIONS 50 et 51 (Des mesures sont-elles en place pour empêcher le rejet d'eaux usées à la mer?) (Des mesures sont-elles en place pour empêcher le rejet d'autres liquides dont le rejet à la mer est interdit ? [notamment le carburant, le mélange d'hydrocarbures et les liuides nocifs])	33
SECTION 6 : SYSTÈMES ÉLECTRIQUES ET BATTERIES	34
QUESTION 52 (Le système électrique est-il conforme aux normes désignées?)	34
QUESTION 53 (Les câbles du système électrique sont-ils tous adaptés à un usage maritime ?)....	35
QUESTION 54 (Les jonctions et les raccords sont-ils tous solides et sont-ils uniquement dans des boîtes de jonction ou de sortie ?).....	35
QUESTION 55 (Les batteries sont-elles correctement fixées, protégées contre les dommages mécaniques et correctement ventilées?)	36
SECTION 7 : CIRCUITS DE CARBURANT	36
QUESTION 56 (La conception des circuits de carburant est-elle conforme à la réglementation?)..36	
QUESTION 57 (Les dispositifs de fermeture des réservoirs de carburant sont-ils testés régulièrement et peuvent-ils être fermés depuis l'extérieur de l'espace dans lequel ils se trouvent?)	37
QUESTION 58 (Des mesures sont-elles en place pour gérer la quantité de carburant dans les réservoirs pendant le voyage?)	37
QUESTION 59 (L'alimentation en mazout des brûleurs de la cuisine et des dispositifs de chauffage à air chaud des cabines peut-elle être interrompue à partir de postes situés hors des locaux où elle se trouve?).....	37
SECTION 8 : MACHINES	37
QUESTION 60 (Les machines sont-elles toutes construites et installées conformément aux règles ou aux codes applicables?)	37
QUESTION 61 (L'installation des systèmes de gouverne est-elle conforme à la réglementation?)37	
QUESTION 62 (Les systèmes d'assèchement des cales et des ballasts sont-ils conformes à la réglementation?).....	38

QUESTIONS 63, 64 et 65 (Des mesures sont-elles en place pour vérifier périodiquement le niveau d'eau de cale ?), (L'équipage reçoit-il des instructions claires sur la façon d'abaisser les le niveau d'eau des cales du remorqueur ?) et (L'équipage s'est-il familiarisé avec les procédures d'interruption des machines de propulsion en cas de défaillance du moteur pendant le remorquage ?)	38
QUESTION 66 (Des protections efficaces sont-elles fournies pour la protection contre les machines mobiles, chaudes ou autrement dangereuses ?)	39

SECTION 9 : ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE ET DE SÉCURITÉ CONTRE L'INCENDIE 39

QUESTION 67 (Y a-t-il une trousse de premiers soins maritimes à bord?).....	39
QUESTION 68 (Avez-vous à bord un gilet de sauvetage de la bonne taille ou un vêtement de flottaison individuel adéquat pour chaque personne à bord ?)	40
QUESTION 69 (Y a-t-il deux gilets de sauvetage facilement accessibles dans la timonerie?)	41
QUESTION 70 (Si la hauteur de remontée à bord est supérieure à 0,5 mètre, un dispositif de remontée à bord est-il disponible?)	41
QUESTION 71 (S'il y a au moins deux personnes à bord et que le bâtiment mesure plus de 8,5 m, avez-vous à bord au moins un radeau de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord?).....	41
QUESTION 72 (Le radeau de sauvetage est-il entretenu à intervalles adéquats?)	42
QUESTION 73 (Vous êtes-vous assuré que tous les extincteurs rangés dans les locaux d'habitation (cabines) ou destinés à y être utilisés ne contiennent pas d'agent extincteur à gaz ?)	42
QUESTION 74 (Si le bâtiment est muni d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération à combustible, un extincteur supplémentaire 1A : 5B : C est-il installé à bord ?).....	42
QUESTION 75 (Les extincteurs sont-ils correctement entretenus aux intervalles requis ?)	42
QUESTION 76 (Y a-t-il au moins deux moyens d'évacuation de la timonerie qui donnent directement sur l'extérieur ?).....	43
QUESTION 77 (Y a-t-il au moins deux issues pour chaque espace normalement occupé ?).....	43
QUESTION 78 (Les détecteurs de chaleur dans le compartiment moteur et les détecteurs d'incendie dans les espaces de logement [cabines] sont-ils équipés d'une alarme sonore d'au moins 84 dB ?)	43
QUESTION 79 (Y a-t-il trois signaux de détresse de type A, B ou C [pas de signaux fumigènes, type D] à bord ?).....	44

INFORMATION SUR LE BÂTIMENT

REMARQUE IMPORTANTE

Les présentes lignes directrices ont pour objet d'aider les propriétaires de petits remorqueurs d'une jauge brute maximale de 15 à remplir leur Rapport de conformité détaillé des petits bâtiments ([Formulaire 85-0525F](#)). Chaque note d'orientation est associée à une question du Rapport de conformité détaillé des petits bâtiments, dont une copie peut être consultée sur la [page d'inscription au Programme de conformité des petits bâtiments \(PCPB\)](#).

Les présentes directives ne remplacent pas les règlements, et le dernier règlement pertinent constitue l'autorité finale pour toute exigence réglementaire. Les références aux réglementations et aux normes sont incluses dans le présent document; toutefois, cette liste n'est pas exhaustive. Le lecteur est invité à consulter le site Web du ministère de la Justice pour obtenir une liste complète des derniers règlements en vigueur dans le cadre de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.15/index.html>.

JAUGE BRUTE (JB)

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 à la Norme de jaugeage des bâtiments (TP 13430) (disponible au <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/publications-relatives-securite-maritime>), 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 renseignements supplémentaires sont disponibles au : <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/permis-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 en eaux abritées](#) est un voyage qui est effectué:

- a) soit au Canada sur un fleuve ou une rivière au-dessus des eaux de marée ou sur un lac, s'il est impossible pour les bâtiments de se trouver à plus de 2,5 milles marins de la rive la plus proche;
- b) soit dans les eaux qui figurent à la colonne 1 de [l'annexe 1](#) pendant la période précisée à la colonne 2;
- c) soit par un traversier entre deux points ou plus qui figurent à la colonne 1 [de l'annexe 2](#) pendant la période précisée à la colonne 2.

[Voyage en eaux internes](#) désigne un voyage qui n'est pas un voyage en eaux abritées et qui est effectué :

- a) soit effectué dans les eaux internes du Canada;
- b) soit effectué dans les eaux internes du Canada et dans toute partie d'un lac, d'un fleuve ou d'une rivière faisant partie des eaux internes du Canada, mais située aux États-Unis, ou effectué sur le lac Michigan.

Voyage à proximité du littoral, classe 2 est un voyage qui répond aux conditions suivantes :

- a) il n'est ni un voyage en eaux abritées ni un voyage en eaux internes;
- b) il est effectué par un bâtiment qui 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,
 - (ii) d'autre part, à 100 milles marins ou moins d'un endroit de refuge.

Voyage à proximité du littoral, classe 1 est un voyage qui répond aux conditions suivantes :

- a) il n'est ni un voyage en eaux abritées, ni un voyage en eaux internes, 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, notamment dans les eaux navigables adjacentes à cette côte;
- c) il est effectué par un bâtiment qui se trouve toujours :
 - (i) d'une part, au nord de 6° de latitude N.,
 - (ii) d'autre part, à 200 milles marins ou moins du littoral ou au-dessus du plateau continental.

Voyage illimité est un voyage qui n'est ni un voyage en eaux abritées, ni un voyage en eaux internes ou 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 sécurité de bâtiment](#).

CERTIFICATION ET FORMATION DE L'OPÉRATEUR PRINCIPAL

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 <https://tc.canada.ca/fr/publications/publications-maritimes-resumes>) pour la description de la formation requise pour un capitaine avec restrictions.

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

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 la Zone 1 de l'Amérique du Nord (tel que défini dans le document *Aides radio à la navigation maritime* émis par la garde côtière canadienne, disponible au www.ccg-gcc.gc.ca).

Premiers soins – Un « certificat de secourisme avancé en mer » est exigé de toute personne désignée pour assurer des services de secourisme à bord d'un bâtiment qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, ou à bord d'un bâtiment qui effectue un voyage en eaux illimitées. Le « certificat de secourisme de base en mer » est exigé de toute personne désignée pour dispenser les premiers secours à bord d'un bâtiment effectuant un voyage à proximité du littoral, classe 2, un voyage en eaux internes ou un voyage en eaux abritées.

FUM A3 – fonctions d'urgence en mer A3 ou le nouveau cours de sécurité de base des petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance (SDV-BS) Voir TP 4957 (disponible au <https://tc.canada.ca/fr/publications/publications-maritimes-resumes>) pour la description du programme de formation FUM A3.

OMPB – opérateur des machines de petits bâtiments. Les exigences générales pour l'obtention d'un brevet d'OMPB sont énumérées à l'article 151 du *Règlement sur le personnel maritime*. Voir

chapitre 33 du TP 2293 (disponible au <https://tc.canada.ca/fr/publications/publications-maritimes-resumes>) pour la description de la formation requise pour l'OMPB.

D'autres ressources sont disponibles au :

- <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/formation-examen-certification-personnel>
- [Abonnez-vous à la chaîne YouTube du Bureau de la Sécurité du transport \(BST\)](#)
- [Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux - TP 14070 F \(2010\)](#) (Veillez noter qu'on est à le réviser. Il sera disponible en 2022 via le site suivant : <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime>)
- Plusieurs autres ressources sont disponibles, bien que pas spécifiquement conçues pour l'industrie du remorquage. Les concepts et bonnes pratiques, sont les mêmes pour tous les navigateurs:
 - Pour obtenir des conseils sur la façon de développer un système de gestion de la sécurité et sur la façon de familiariser les nouvelles personnes à bord : [Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec](#)
 - Pour des [listes](#) de contrôle de sécurité gratuites et plein de bons outils (seulement en Anglais, Chinois et Vietnamien): [Gearing up for safety from WorkSafe BC](#).
 - [Working Safety on the Fraser River](#), les meilleures pratiques pour tous les navires sont un autre excellent produit de WorkSafe BC (seulement en Anglais)¹.

SECTION 1 : IMMATRICULATION ET ACTIVITÉS DU BÂTIMENT

ÉNONCÉ GÉNÉRAL

L'énoncé général suivant est à prendre en compte pour les questions 5 à 18 :

Le représentant autorisé doit s'assurer que le bâtiment, ses machines et son équipement répondent aux exigences des règlements, élaborer des procédures pour l'exploitation sécuritaire du bâtiment et pour faire face aux urgences, et s'assurer que l'équipage et les passagers reçoivent une formation en matière de sécurité.

Les responsabilités du représentant autorisé d'un bâtiment, du capitaine et de l'équipage concernant la sécurité du bâtiment sont définies dans la partie 4 de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#).

Remarque : Pour obtenir des renseignements additionnels sur l'élaboration des procédures, et pour obtenir des modèles des procédures les plus courantes à l'exploitation normale de la plupart des bâtiments, visitez <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/modeles-procedures-fiches-petits-batiments-commerciaux>. Votre remorqueur nécessitera des procédures d'exploitations plus spécifiques, tel que souligné dans diverses sections de ces lignes directrices.

¹ Merci de nous écrire au svcp-pcpb@tc.gc.ca si vous connaissez d'autre bon document de référence en français. Nous les ajouterons avec plaisir!

QUESTION 1 (LE BÂTIMENT EST-IL IMMATRICULÉ ?)

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 de renseignements – <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/bureau-securite-nautique>).
- 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).

Vous pouvez immatriculer votre bâtiment dans le [Registre des petits bâtiments](#). Vous pouvez soumettre les formulaires/documents remplis et payer votre inscription en ligne via le [système de paiement en ligne du registre des petits bâtiments](#), où vous devrez remplir les « Détails du client », « Informations de paiement » et télécharger tous les documents et formulaires justificatifs (*voir Tableau 1 ci-dessous*) avant de soumettre en ligne.

Les demandes d'inscription peuvent également être soumises et payées par courrier, télécopie ou courrier électronique, en soumettant le tout à :

Transports Canada
Immatriculation des navires (AMSED)
330, rue Sparks
Ottawa, ON K1A 0N8
Courriel : vr-ib@tc.gc.ca

Formulaires d'immatriculation applicables 19 et 20 (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 affidavit (*remarque 1)	Frais	Flotte de 2 bâtiments ou plus (*remarque 2)
Particulier	Oui	Oui	Oui	Si plusieurs propriétaires	Non	Oui	50 \$	Oui
Entreprise	Oui	Oui	Oui	Si plusieurs propriétaires	Non	Oui	50 \$	Oui
Gouvernement fédéral	Non	Non	Oui	Non	Oui	Oui	50 \$	Non
Gouvernement provincial	Non	Non	Oui	Non	Oui	Oui	50 \$	Non
Gouvernement municipal	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Oui	50 \$	Non

Tableau 1

*Remarque 1 Un « *acte de vente* » est un document attestant 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/une déclaration (vous trouverez un exemple sur le site Web du [Registre des petits bâtiments](#)).

*Remarque 2 À condition que tous les bâtiments aient une jauge brute de 5 ou moins et que toutes les demandes soient reçues ensemble, l'immatriculation de 2 bâtiments ou plus coûte 50 \$ au total (voir les articles 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 au <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/permis-immatriculation-batiments>.

[\(Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 46\)](#), [\(Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments 1.1\)](#)

QUESTION 2 (LE NUMÉRO OFFICIEL, LE NOM ET LE PORT D'ATTACHE (LE CAS ÉCHÉANT) SONT-ILS MARQUÉS SUR LE BÂTIMENT SELON LES MODALITÉS DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION ?

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 poupe. 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.

[\(Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 57\)](#)

QUESTION 3 (Y-A-T-IL UNE COPIE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION À BORD ?)

Une fois que le certificat d'immatriculation a été délivré, une copie de celui-ci doit se trouver à bord en tout temps. Il est interdit d'exploiter un bâtiment pour lequel un certificat d'immatriculation ou un certificat provisoire a été délivré si le certificat ne se trouve pas à bord.

[\(Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 63\)](#)

QUESTION 4 (DEPUIS SA CONSTRUCTION, LE BÂTIMENT A-T-IL SUBI DES MODIFICATIONS STRUCTURELLES OU MÉCANIQUES ?)

Pour vous assurer que votre certificat reste valide, tout changement aux informations figurant sur le certificat, y compris un changement d'adresse, doit être signalé au [registre des petits bâtiments](#) dans les 30 jours suivant la modification via vr-ib@tc.gc.ca.

[\(Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 58\)](#)

QUESTION 5 (VOUS ÊTES-VOUS ASSURÉ QUE L'ÉQUIPAGE A BIEN COMPRIS LE CONTENU DU LIVRET DE STABILITÉ ?)

Il incombe à l'équipage du bâtiment de s'acquitter de ses tâches et fonctions de manière à ne pas compromettre la sécurité du bâtiment ou de toute personne à bord et de signaler au capitaine tout risque pour la sécurité dont il a connaissance ou tout changement de circonstances susceptible d'avoir une incidence sur sa capacité à s'acquitter de ses tâches et fonctions en toute sécurité. Pour y parvenir efficacement, l'équipage doit connaître les caractéristiques de stabilité du bâtiment et les conditions susceptibles de nuire à cette stabilité afin de déterminer le moment où des conditions changeantes peuvent présenter un risque pour la sécurité.

Le matériel de formation des équipages doit comprendre une explication de toute information contenue dans le livre de stabilité du bâtiment déterminant les limites de stabilité pour le chargement et l'utilisation du remorqueur.

Si votre réponse à cette question est « *Non* », des procédures d'exploitation, du matériel de formation, un avis de stabilité, etc. doivent être élaborés si nécessaire pour garantir que l'équipage comprend bien le contenu du livret de stabilité du bâtiment.

[\(Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 106\)](#)

QUESTION 6 (L'ÉQUIPAGE A-T-IL UNE BONNE COMPRÉHENSION DES LIMITES OPÉRATIONNELLES DU REMORQUEUR AVANT TOUTE OPÉRATION ?)

En tant que représentant autorisé, des directives claires ont-elles été données à l'équipage quant aux limites opérationnelles du remorqueur? Il peut s'agir de la taille du remorqueur, des limites météorologiques et de la situation géographique, c.-à-d. des courants rapides, des grandes marées, des conditions locales dangereuses qui peuvent se développer, etc.

Les bonnes pratiques d'exploitation doivent inclure un examen et un breffage de l'équipage sur les facteurs qui peuvent présenter des risques pour la sécurité avant le début d'une opération. Cela devrait inclure les risques inhérents dus à la stabilité et aux limitations du bâtiment, mentionnés à la question 5, ainsi que les facteurs opérationnels changeants tels que la taille du remorquage, les conditions météorologiques, les courants rapides, les grandes marées et autres dangers locaux pour la navigation.

Si votre réponse à cette question est « *Non* », des procédures d'exploitation ou du matériel de formation doivent être élaborés au besoin pour s'assurer que l'équipage comprend bien les limites opérationnelles du remorqueur avant toute opération.

Autres conseils :

- « [Recommandations que doivent respecter tous les remorqueurs qui, à l'aide d'une longue touée à l'arrière, tirent un navire](#) »
- Voir [Naufrage d'un remorqueur au large de la C.-B.](#) Vidéo YouTube du BST

[\(Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 106\)](#)

QUESTION 7 (DES PROCÉDURES ONT-ELLES ÉTÉ MISES EN PLACE POUR ÉVALUER L'APTITUDE DU REMORQUEUR À EFFECTUER EN TOUTE SÉCURITÉ LES OPÉRATIONS PRÉVUES ?)

Comment détermine-t-on que le remorqueur est adapté à l'opération prévue? Le remorqueur et ses caractéristiques sont-ils pris en compte lors de la détermination de l'aptitude? Tous les facteurs sont-ils pris en considération lors de l'attribution des tâches au remorqueur et à son équipage?

L'aptitude du capitaine et de l'équipage à assumer ces responsabilités commence par une évaluation précise des capacités et de l'aptitude d'un remorqueur à effectuer en toute sécurité une opération prévue, en particulier pour les nouvelles opérations comportant des risques potentiellement inconnus. Cette évaluation devrait comprendre une évaluation des caractéristiques de rendement du remorqueur et de la puissance disponible pour contrôler un remorquage ou effectuer d'autres opérations requises, ainsi que divers autres facteurs susceptibles d'influer sur l'adéquation, y compris l'examen de la capacité de l'équipage à effectuer le travail requis pour mener à bien l'opération, compte tenu du nombre de membres de l'équipage, de leurs qualifications, des heures de travail et de repos requises, etc.

Si votre réponse à cette question est « *Non* », des procédures d'exploitation ou du matériel de formation doivent être élaborés si nécessaire pour évaluer l'aptitude du remorqueur à effectuer en toute sécurité les opérations prévues.

Autres conseils :

- Voir [BSN N° : 16/2020 – Dangers et risques liés à l'engagement pendant les opérations de remorquage](#) pour obtenir des renseignements sur l'engagement.

([Règlement sur les petits bâtiments, Section 521](#))

QUESTION 8 (EXISTE-T-IL UNE PROCÉDURE PERMETTANT D'ÉVALUER LA PUISSANCE DE TRACTION DU REMORQUEUR ET DE DÉTERMINER SI ELLE EST ADAPTÉE AUX OPÉRATIONS PRÉVUES ?)

La puissance de traction d'un remorqueur peut être mesurée pour déterminer la force de traction maximale que les moteurs de propulsion peuvent développer. Il est important de connaître cette valeur de puissance de traction pour évaluer la capacité du remorqueur à gérer des remorques d'une certaine taille lorsque toutes les conditions environnementales sont prises en compte. En outre, les spécialistes peuvent déterminer le résultat si le remorqueur est apparié à sa remorque dans les conditions prévues.

Il est essentiel de connaître la puissance de traction d'un remorqueur pour évaluer son aptitude à effectuer en toute sécurité les opérations prévues et pour que l'équipage comprenne ses limites opérationnelles; le capitaine et l'équipage doivent pouvoir la consulter facilement. Si vous avez répondu « *Non* » à cette question, la puissance de traction du remorqueur doit être mesurée et ajoutée aux procédures d'exploitation ou au matériel de formation, le cas échéant.

La formule empirique suivante est largement utilisée pour déterminer la puissance de traction requise pour tout type de remorquage :

$$BP = \frac{\Delta^{2/3} V^3}{120 \times 60} + 0.06B \times D_1 \times K$$

Où :

- BP = puissance de traction requise (en tonnes)
- Δ = déplacement total du bâtiment remorqué (en tonnes)
- V = vitesse de remorquage (en nœuds)
- B = largeur du bâtiment remorqué (en mètres)
- D_1 = hauteur de la section transversale à découvert du bâtiment remorqué, y compris les marchandises en pontée, mesurée au-dessus de la flottaison (en mètres)
- K = facteur reflétant les conditions potentielles du temps et de la mer
 - Pour les remorquages côtiers exposés ; $K = 1,5$ à $2,0$
 - Pour les remorquages côtiers abrités ; $K = 0,5$ à $1,5$
 - Pour les remorquages sûrs plans d'eau protégés ; $K = 0,5$

Autres conseils :

- TP 11960 « [Annexe "A" – Lignes directrices relatives aux systèmes de remorquage d'un ensemble remorqueur-chaland](#) »
- [Section 1.3 Puissance de traction d'un remorqueur](#)
- Test de puissance de traction : <https://www.youtube.com/watch?v=GIhbRsHO2v0>
- Procédure pour le test de puissance de traction ((en anglais seulement - Merci de nous écrire au svcp-pcpb@tc.gc.ca si vous connaissez un bon document de référence en français): https://www.youtube.com/watch?v=92PG_J6EAs

(Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 106)

QUESTION 9 (L'INSTALLATION DE L'ÉQUIPEMENT DE REMORQUAGE EST-ELLE CONFORME À LA RÉGLEMENTATION ?)

Répondez « *Oui* » à cette question si l'installation de l'équipement de remorquage répond à toutes les exigences suivantes :

- a) Au poste de commande d'un treuil de remorquage, il doit y avoir un moyen de communication bidirectionnelle avec chaque poste de pilotage qui n'est pas en contact vocal direct.
- b) Chaque poste de commande doit disposer d'une commande permettant de réduire immédiatement la tension d'un câble de remorquage relié à un treuil. Sur un bâtiment existant dépourvu d'une telle commande, le treuil doit être doté d'un frein à tambour efficace qui peut être serré et desserré à la main sans l'utilisation d'une barre et d'un mécanisme permettant de bloquer efficacement tout embrayage qui transmet la puissance au tambour du treuil en position dégagée.
- c) Lorsqu'un treuil peut être commandé à partir de plusieurs postes, des dispositions doivent être prises pour empêcher le fonctionnement de plusieurs postes de commande à la fois, et chaque commande de treuil doit être munie d'un dispositif de sécurité pour empêcher son actionnement par inadvertance.
- d) Un dispositif à cliquet qui pourrait empêcher le treuil de dérouler le câble de remorquage ne doit pas être monté sur un treuil de remorquage.
- e) Lorsqu'un câble de remorquage est attaché à un bollard ou à des bittes, le bâtiment doit être équipé d'un dispositif mécanique capable de couper ou de libérer immédiatement le câble de remorquage ou d'une hache pour couper les câbles de remorquage, clairement marqué(e) pour indiquer son but et arrimé(e) près du bollard ou des bittes.
- f) Lorsqu'un câble de remorquage est fixé à un crochet, chaque poste de commande doit comporter une commande permettant de libérer immédiatement le câble de remorquage du crochet.
- g) Un remorqueur d'une puissance au frein supérieure à 373 kW doit être équipé de goupilles de remorquage à commande électrique si leur position de commande est située à l'avant du point de remorquage. Les goupilles doivent être clairement visibles depuis le poste de contrôle.

Si votre remorqueur a une jauge brute supérieure à 5, à moins qu'il ne soit utilisé uniquement pour la récupération de billes de bois, les articles 131 à 138 de la partie VIII du [Règlement sur la construction de coques](#) s'appliquent à tout équipement de remorquage dont il est équipé.

Autres conseils :

- [Tugs and Tows – A Practical Safety and Operational Guide](#) (en anglais seulement)

(Règlement sur la construction de coques, partie VIII, articles 131 à 138)

QUESTION 10 (DES PROCÉDURES SONT-ELLES EN PLACE POUR L'ENTRETIEN DU SYSTÈME D'ARRÊT [INTERRUPTION] D'URGENCE DU REMORQUAGE ?)

Le système d'arrêt d'urgence du câble de remorquage est un dispositif de sécurité essentiel qui doit être entretenu pour garantir son bon fonctionnement en cas d'urgence.

Si vous avez répondu « *Non* » à cette question, les procédures d'entretien du système d'arrêt (interruption) d'urgence du câble de remorquage doivent être ajoutées aux procédures d'exploitation et au matériel de formation du remorqueur. Si l'état ou le fonctionnement du système est inconnu, il doit être entretenu ou mis à l'essai avant le remorquage.

Autres conseils :

- Vidéo sur le remorquage d'urgence à dégagement rapide : <https://youtu.be/BQvUCLJJoY>

([Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 106](#))

QUESTION 11 (LE SYSTÈME D'ARRÊT [INTERRUPTION] D'URGENCE EST-IL TESTÉ À TOUS LES POSTES DE DIRECTION DE LA MANŒUVRE AVANT D'ENTREPRENDRE LE REMORQUAGE ?)

Avant de commencer une opération de remorquage, il devrait être courant de mettre à l'essai le système d'arrêt (interruption) d'urgence localement à la commande du treuil et à toutes les positions ou tous les postes de direction. Lorsque le système est activé, l'embrayage du treuil se libère-t-il en même temps que le frein? Le tambour du treuil de remorquage est-il libre de tourner lorsque le système est arrêté?

Si vous avez répondu « *Non* » à cette question, les procédures de mise à l'essai du système d'arrêt (interruption) d'urgence du câble de remorquage avant de commencer une opération de remorquage devraient être ajoutées aux procédures d'exploitation et au matériel de formation du remorqueur.

([Règlement sur la construction de coques, Partie VIII, section 135](#)), ([Règlement sur les petits bâtiments, section 521](#))

QUESTION 12 (EST-CE QUE VOUS OU LE CAPITAINE FOURNISSEZ À L'ÉQUIPAGE UNE LISTE DE CONTRÔLES À EFFECTUER AVANT LE DÉPART ?)

L'inclusion d'une liste de contrôles avant le départ est un outil important de bonne pratique opérationnelle à inclure dans les procédures d'utilisation normalisées d'un bâtiment, que l'équipage peut utiliser pour repérer les problèmes potentiels avant qu'ils ne se transforment en dangers plus importants. Une liste de contrôles avant le départ est un moyen efficace de s'assurer que les procédures d'utilisation essentielles ne sont pas oubliées ou négligées.

Si vous avez répondu « *Non* » à cette question, envisagez d'ajouter une liste de contrôles avant le départ aux procédures d'utilisation de votre remorqueur.

([Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 106](#))

QUESTION 13 (L'ÉQUIPAGE POSSÈDE-T-IL UNE FORMATION PARTICULIÈRE OU L'EXPÉRIENCE NÉCESSAIRE POUR EXÉCUTER EN TOUTE SÉCURITÉ LES OPÉRATIONS PRÉVUES ?)

Le remorquage est une compétence spécialisée qui demande de l'expérience pour être obtenue. L'équipage possède-t-il l'expérience nécessaire pour entreprendre le voyage prévu en toute sécurité?

Le paragraphe 106(1) de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) exige que le représentant autorisé de tous les bâtiments de remorquage élabore des procédures de sécurité et d'urgence et veille à ce que l'équipage reçoive une formation en matière de sécurité. Celles-ci devraient inclure les pratiques exemplaires de l'industrie.

Le paragraphe 206(2) du [Règlement sur le personnel maritime](#) exige que le capitaine d'un bâtiment veille à ce que l'équipage du bâtiment soit formé aux tâches qui lui sont assignées (p. ex. l'équipement de remorquage et la façon de l'utiliser en toute sécurité, tant pendant les opérations normales qu'en cas d'urgence).

(Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 106)

QUESTION 14 (UN PLAN DE REMORQUAGE EST-IL MIS EN PLACE AVANT CHAQUE OPÉRATION POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DU BÂTIMENT ET DE L'ÉQUIPAGE ?)

Les responsabilités du représentant autorisé d'un bâtiment, du capitaine et de l'équipage concernant la sécurité du bâtiment sont définies dans la partie 4 de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#).

La planification avant d'entreprendre une opération de remorquage est une étape essentielle pour éviter la survenue d'incidents imprévus, même pour les opérations de routine, afin de diminuer au maximum les imprévus et d'éviter les dangers.

Pensez à inclure les éléments suivants dans le plan de remorquage :

- réalisation de procédures visant à évaluer l'aptitude du remorqueur à effectuer en toute sécurité l'opération prévue, y compris l'adéquation de sa puissance en chevaux, de sa puissance de traction et de ses effectifs disponibles, etc. pour le bâtiment à remorquer;
- réalisation de procédures visant à assurer la connaissance par l'équipage de la stabilité et des limites opérationnelles du remorqueur;
- remplissage d'une liste de contrôles avant le départ;
- connaissance des renseignements sur la stabilité et autres particularités/limitations du remorquage;
- procédures d'inspection de la remorque avant l'opération;
- équipements nécessaires pour le remorquage avec leurs procédures d'utilisation;
- mise à l'essai préalable des systèmes d'urgence/arrêt des treuils de remorquage;
- procédures de connexion et de déconnexion du remorquage;
- la révision des Avis aux navigateurs relatif à l'itinéraire du voyage et liste de tous les dangers de navigation, restrictions, ponts, etc. qui sont prévus pendant le voyage;
- prévisions météorologiques;
- liste des coordonnées du personnel à terre et de remorquage, des services d'urgence, etc.;
- liste des provisions/consommables nécessaires pour le remorquage.

(Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 106)

QUESTION 15 (L'ÉQUIPAGE A-T-IL DES CONNAISSANCES OU UNE FORMATION PARTICULIÈRES SUR LES CAUSES ET LES EFFETS DE L'ENGAGEMENT PENDANT LE REMORQUAGE ?)

En tant que propriétaire du remorqueur, avez-vous formé les capitaines et l'équipage sur les causes et les effets de l'engagement du remorqueur? La situation géographique pendant le voyage du remorqueur rend-elle plus probable l'engagement du remorqueur, c.-à-d. les courants, les prévisions météorologiques, etc.?

Autres conseils :

- Voir « [BSN N° : 16/2020 – Dangers et risques liés à l'engagement pendant les opérations de remorquage](#) » pour obtenir des renseignements sur l'engagement.
- Vidéo sur l'engagement du Bureau de la sécurité des transports : [Engagement des remorqueurs – YouTube](#)

QUESTION 16 (DES PROCÉDURES ONT-ELLES ÉTÉ MISES EN PLACE POUR PRÉVENIR L'ENGAGEMENT PENDANT LE REMORQUAGE ?)

Quelles dispositions le représentant autorisé a-t-il prises pour s'assurer que l'équipage est suffisamment formé pour diminuer au maximum les effets d'une situation d'engagement? L'entreprise a-t-elle mis en place des procédures restreignant l'utilisation des bâtiments dans les situations d'engagement à haut risque, c.-à-d. en cas de marée et de courant, etc.?

Autres conseils :

- Voir « [BSN N° : 16/2020 – Dangers et risques liés à l'engagement pendant les opérations de remorquage](#) » pour obtenir des renseignements sur l'engagement.
- Vidéo sur l'engagement du Bureau de la sécurité des transports : [Engagement des remorqueurs – YouTube](#)

QUESTION 17 (L'ARRIÈRE DU CÂBLE DE REMORQUAGE EST-IL LIBRE DE TOUTE OBSTRUCTION POUR LUI PERMETTRE DE SE DÉPLACER LIBREMENT ?)

Cette question portant sur le paragraphe 521(d) du [Règlement sur les petits bâtiments](#). Elle vise à rappeler aux exploitants de petits bateaux de travail susceptibles de participer rarement à des opérations de remorquage qu'il ne doit y avoir aucune obstruction à l'arrière du point d'attache du câble de remorquage sur le remorqueur qui pourrait nuire au balancement du câble de remorquage.

Autres conseils :

- [BSN n° 06/1981 – Recommandations que doivent respecter tous les remorqueurs qui, à l'aide d'une longue touée à l'arrière, tirent un navire](#)

([Règlement sur les petits bateaux, article 521](#))

QUESTION 18 (L'ÉQUIPEMENT DE REMORQUAGE EST-IL ENTRETENU CONFORMÉMENT AUX PRATIQUES EXEMPLAIRES DE L'INDUSTRIE ?)

Les bâtiments de plus de 5 de jauge brute qui ont été construits ou convertis pour le remorquage doivent respecter la [partie VIII du Règlement sur la construction de coques](#).

Autres conseils :

- TP 11960 « [Annexe "A" – Lignes directrices relatives aux systèmes de remorquage d'un ensemble remorqueur-chaland](#) »
- « [Ship owners' Club: Tug and Tow – A Practical Safety and Operational Guide](#) » (en anglais seulement)
- [BSN n° : 16/2020 – « Dangers et risques liés à l'engagement pendant les opérations de remorquage »](#)

([Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 106](#)), ([Règlement sur la construction de coques, partie VIII](#))

QUESTION 19 (DES PROCÉDURES D'URGENCE (NOTAMMENT EN CAS D'INCENDIE, DE CHUTE PAR-DESSUS BORD, D'ÉCHOUAGE, D'ENVAHISSEMENT, D'ÉVACUATION POUR RAISONS MÉDICALES, D'ÉVÉNEMENT DE POLLUTION OU D'ABANDON DU BÂTIMENT) ONT-ELLES ÉTÉ MISES EN PLACE ?)

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. Des procédures devraient être mises en place pour l'utilisation des engins de sauvetage et de l'équipement d'extinction d'incendie en cas d'urgence. L'équipage doit s'exercer à ces procédures de manière à être à tout moment capable de les appliquer.

([Règlement sur les petits bâtiments, Section 520](#))

SECTION 2 : CONSTRUCTION, STABILITÉ ET ÉTANCHÉITÉ**QUESTION 20 (LES CLOISONS ÉTANCHES SONT-ELLES SITUÉES AUX ENDROITS REQUIS ET ÉQUIPÉES DE DISPOSITIFS DE FERMETURE ÉTANCHES ?)**

Répondez « *Oui* » à cette question si l'emplacement de toute cloison étanche installée et les moyens de fermeture de toute ouverture dans ces cloisons répondent aux exigences ci-dessous.

Si votre remorqueur est supérieur à 5 de jauge brute, à moins qu'il ne soit utilisé que pour la récupération de billes de bois:

- (a) l'article 109 de la partie VIII du [Règlement sur la construction de coques](#) exige qu'une cloison d'abordage soit installée dans un endroit approuvé et que des cloisons étanches soient installées à chacune des extrémités avant et arrière de la salle des machines (placées le plus près possible l'une de l'autre);
- (b) si le remorqueur est neuf¹, les articles 110 et 111 exigent que les orifices d'accès, sauf les trous d'homme de citerne, pratiqués dans une cloison soient :
 - (a) un dispositif de fermeture étanche agréé;
 - (b) en combinaison avec le renforcement de l'ouverture, au moins aussi résistants que la cloison non percée;
 - (c) capables d'être ouverts et fermés de manière étanche de chaque côté de la cloison;
 - (d) munis d'un indicateur lumineux de position dans la timonerie qui est :
 - (i) actionné par le dispositif de fermeture,
 - (ii) allumé lorsque le dispositif de fermeture est ouvert,
 - (iii) desservi par un circuit et une lampe de secours qui sont automatiquement mis en service en cas de défaillance du circuit ou de la lampe normale,
 - (iv) visible par le timonier au poste de pilotage principal.

Si le remorqueur est inférieur ou égale à 5 de jauge brute, s'il est utilisé uniquement pour récupérer des billes de bois ou s'il est considéré comme un bâtiment existant² (c.-à-d. qu'il ne s'agit pas d'un bâtiment neuf tel qu'il est défini ci-dessus), vous pouvez indiquer « *S.O.* » pour cette question.

Les dispositifs de fermeture des cloisons étanches (art. 110 du Règlement sur la construction de coques) sont également mentionnés à la question 24.

([Règlement sur la construction de coques, partie VIII, articles 109 à 111](#))

QUESTION 21 (LE BÂTIMENT A-T-IL FAIT L'OBJET D'UNE ÉVALUATION DE STABILITÉ ?)

En sus des conditions rencontrées par tous les bâtiments dans une voie maritime, les remorqueurs sont soumis à des forces externes créées par le câble de remorquage.

Si elles ne sont pas correctement gérées, ces forces peuvent entraîner le chavirement rapide du bâtiment.

- Voir [Naufrage d'un remorqueur au large de la C.-B.](#) Vidéo YouTube du BST

La meilleure façon d'éviter qu'un bateau ne chavire est d'utiliser un bateau bien conçu, entretenu et occupé par un équipage expérimenté.

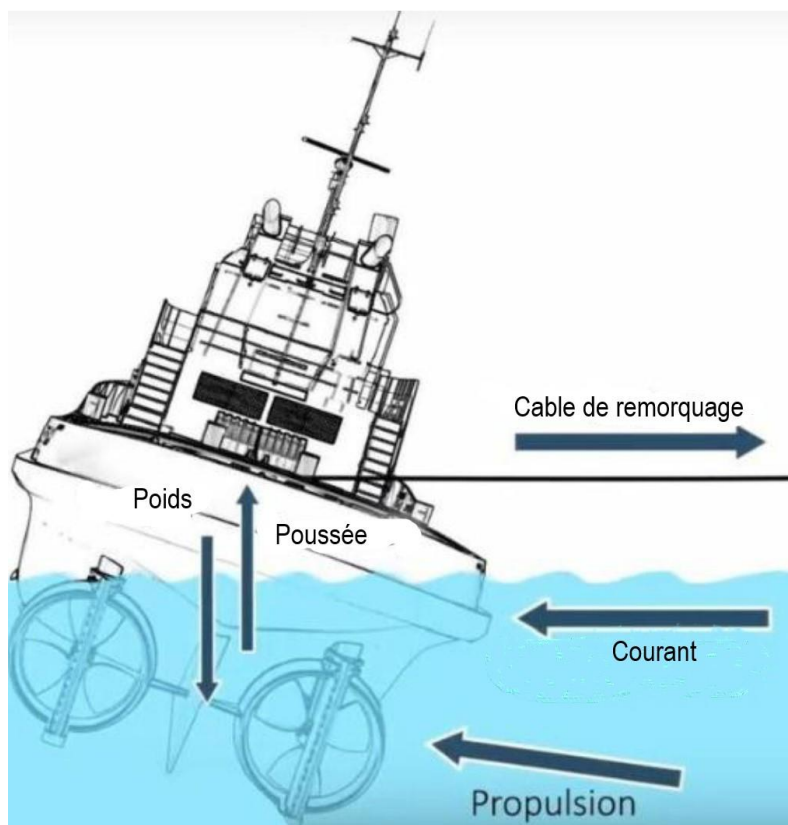
La prévention des conditions instables du bâtiment et la capacité à reconnaître les signes d'alerte lorsque de telles conditions se produisent peuvent sauver des vies.

Faire réaliser une évaluation de la stabilité, en combinaison avec des procédures d'utilisation appropriées, est la meilleure façon de s'assurer que la stabilité reste adéquate. Quelques conseils sur la stabilité sont fournis ci-dessous.

Conseils sur la stabilité pendant le remorquage

La force du câble de remorquage doit être contrebalancée par le remorqueur, ce qui est fait par les forces du propulseur, par les forces de traînée ou par une combinaison des deux.

Une force de propulsion dans la direction du câble de remorquage est nécessaire pour assurer l'équilibre horizontal. Dans le cas d'un remorqueur avec un point de remorquage arrière, une force de propulsion dans la direction opposée au câble de remorquage est nécessaire.



Sur l'image ci-dessus, le moment de stabilité transversale est constitué de deux forces de sens opposé : la force de poids agissant verticalement vers le bas et la force de flottabilité agissant verticalement vers le haut. Le levier de ce moment s'appelle le levier de stabilité.

Avec la force du câble de remorquage, deux autres forces agissent sur le remorqueur, la force de traînée et les forces du propulseur. Les forces du propulseur peuvent agir dans la même direction que le câble de remorquage, contrecarrant le moment d'inclinaison, ou dans la direction opposée, augmentant ainsi le moment d'inclinaison.

La force du câble de remorquage et les forces de traînée et de propulsion provoquent un moment d'inclinaison qui doit être contrebalancé par le moment de stabilité transversale du remorqueur.

Précautions

De tous les types d'accidents, les naufrages et les chavirements causés par une perte de stabilité sont les plus susceptibles de se traduire par des pertes de vies humaines en mer. Il est possible d'éviter bon nombre de ces accidents. Un bâtiment bien conçu résistera aux risques de naufrage ou de chavirement par mauvais temps s'il est exploité convenablement. Gardez à l'esprit les règles suivantes :

- N'effectuez pas d'opération de remorquage à moins que la stabilité de votre bâtiment n'ait été évaluée à cette fin.
- Adaptez le cap ou la vitesse, ou les deux, pour réduire le roulis.
- Évitez les virages serrés et ceux pris à haute vitesse.
- [Consultez un expert maritime](#) avant de modifier votre bâtiment, car toute modification apportée à votre bâtiment peut nuire à sa stabilité. Faites réviser les données sur la stabilité pour qu'elles tiennent compte des modifications apportées au bâtiment.

Signes d'avertissement de l'instabilité

- Le comportement de votre bâtiment change. Par exemple, le bâtiment est lent à répondre aux commandes ou roule, soit plus ou moins rapidement que d'habitude.
- Votre bâtiment développe une gîte à bâbord ou à tribord ou une assiette sur l'avant ou sur l'arrière qui est plus prononcée que d'habitude.
- Il y a une diminution du franc-bord par rapport à la normale. Si tel est le cas, vérifiez les réservoirs et les cales pour de possibles inondations ou changements de charge.
- Les pompes de cale fonctionnent plus fréquemment que d'habitude. Si tel est le cas, vérifiez les cales, les pompes de cale et les alarmes. Assurez-vous que tout fonctionne correctement.

Le paragraphe 601(2) du [Règlement sur les petits bâtiments](#) exige que le propriétaire et l'utilisateur d'un bâtiment, autre qu'une embarcation de plaisance, veillent à ce que la stabilité et la résistance structurale de celui-ci soient suffisantes pour que son utilisation prévue soit sécuritaire.

Si votre remorqueur a une jauge brute supérieure à 5, les articles 104 à 108 de la partie VIII du [Règlement sur la construction de coques](#) s'appliquent, et une évaluation de la stabilité est requise.

Si votre remorqueur a une jauge brute de 5 ou moins, une évaluation de la stabilité n'est pas nécessaire et vous pouvez inscrire « S.O. » en réponse à cette question. Le bâtiment doit tout de même avoir une stabilité adéquate selon le paragraphe 601(2) du [Règlement sur les petits bâtiments](#).

Si votre remorqueur est uniquement utilisé pour la récupération de billes de bois, vous pouvez sélectionner « S.O. » pour répondre à cette question.

[\(Règlement sur les petits bâtiments, paragraphe 601\(2\)\), \(Règlement sur la construction de coques, partie VIII, articles 104 à 108\)](#)

Autres conseils :

- [Tug Stability: Regulation, Hazards and Loss Prevention](#) (en anglais)
- La page Web de TC- Stabilité d'un bâtiment : <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/conception/stabilite-batiment>

QUESTION 22 (L'ÉVALUATION DE STABILITÉ TIENT-ELLE COMPTE DE LA CHARGE ASSOCIÉE AUX OPÉRATIONS DE REMORQUAGE ?)

Les remorqueurs sont soumis à d'importantes forces externes transmises par la connexion du câble de remorquage. Il existe des normes pour évaluer l'impact des forces externes lors du remorquage (*voir si bas, sous « autres conseils »*). Il est donc fortement conseillé aux propriétaires d'appliquer les exigences de stabilité de la remorque énoncées par des sociétés de classification ou d'autres organismes de réglementation. [Consultez un expert maritime](#) au besoin.

Répondez « *Oui* » à cette question uniquement si le remorqueur a fait l'objet d'une évaluation de la stabilité et si vous avez répondu « *Oui* » à la question 21, et si l'évaluation de la stabilité contient une analyse de la stabilité du bâtiment sous la charge due au remorquage. Répondez « *Non* » si ce n'est pas le cas.

Répondez « *S.O.* » si le remorqueur a une jauge brute de 5 ou moins et si vous avez également répondu « *S.O.* » à la *question 21*.

Autres conseils :

- TP 11960 « [Annexe "A" – Lignes directrices relatives aux systèmes de remorquage d'un ensemble remorqueur-chaland](#) »
- « [Ship owners' Club: Tug and Tow – A Practical Safety and Operational Guide](#) » (en anglais seulement)

[\(Règlement sur les petits bâtiments, paragraphe 601\(2\)\), \(TP 15180, article 3.2.2\)](#)

QUESTION 23 (SI LE BÂTIMENT A SUBI DES MODIFICATIONS STRUCTURELLES OU MÉCANIQUES DEPUIS SA CONSTRUCTION, SA STABILITÉ A-T-ELLE ÉTÉ RÉÉVALUÉE ?)

Si le bâtiment a été modifié d'une manière suffisante pour nuire à sa stabilité, sa stabilité a-t-elle été réévaluée après la modification? Voir la *Question 21* pour connaître les exigences d'évaluation de la stabilité.

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 à [Registre des petits bâtiments](#), dans les 30 jours qui suivent un changement, au vr-ib@tc.gc.ca.

[\(Règlement sur la construction de coques, partie VIII, articles 104 à 108\), \(Règlement sur les petits bâtiments, paragraphe 601\(2\)\)](#)

QUESTION 24 (LES ORIFICES D'ACCÈS ET OUVERTURES SONT-ILS TOUS MUNIS DE DISPOSITIFS DE FERMETURE ADÉQUATS ?)

Cela comprend toutes les portes et écoutilles externes et internes qui donnent accès à un espace situé sous le pont principal.

Les articles 110 et 111 du [Règlement sur la construction de coques](#) s'appliquent aux ouvertures dans toutes les cloisons étanches installées dans le bâtiment.

Les articles 117 à 120 de la partie VIII du [Règlement sur la construction de coques](#) s'appliquent à tous les dispositifs de fermeture de toutes les ouvertures d'accès de l'équipage qui sont installées.

Si la jauge brute du remorqueur est inférieure ou égale à 5, s'il est utilisé uniquement pour récupérer des billes de bois ou s'il n'est pas équipé d'ouvertures d'accès, vous pouvez indiquer « *S.O.* » pour répondre à cette question.

(Règlement sur la construction de coques, partie VIII, articles 110 à 120)

QUESTION 25 (DES SEUILS DE PORTE ET HILOIRES SONT-ILS INSTALLÉS POUR EMPÊCHER L'ENVAHISSEMENT PAR LE HAUT ?)

Les exigences relatives à la hauteur minimale des seuils de porte et des hiloires varient en fonction du pont et de l'emplacement de la porte ou de l'ouverture d'accès, de la fonction de l'espace auquel on accède et d'autres facteurs possibles, tels que le risque d'inondation des espaces situés sous le pont principal par l'ouverture d'accès ou le fait que le bâtiment soit équipé ou non de cabines pour l'équipage.

Répondez « *Oui* » si toutes les ouvertures d'accès extérieures et intérieures sont équipées de seuils ou d'hiloires, comme requis.

Si la jauge brute du remorqueur est inférieure ou égale à 5, s'il est utilisé uniquement pour récupérer des billes de bois ou s'il n'est pas équipé de portes ou d'écoutes, vous pouvez indiquer « *S.O.* » pour répondre à cette question.

Les articles 122 à 125 de la partie VIII du [Règlement sur la construction de coques](#) s'appliquent à toutes les portes ou écoutes qui sont installées sur le remorqueur.

(Règlement sur la construction de coques, partie VIII, articles 122 à 125)

QUESTION 26 (LES ORIFICES DE VENTILATION SONT-ILS CONFORMES À LA RÉGLEMENTATION ?)

Les ouvertures de ventilation doivent être situées aussi près que possible de l'axe central du bâtiment, le bord inférieur de l'ouverture ne devant pas se trouver à moins de 915 mm au-dessus du pont principal.

Les ouvertures de ventilation ne desservant pas la salle des machines et dont le bord inférieur se trouve à moins de 915 mm au-dessus du pont principal peuvent être acceptées si elles se ferment automatiquement lorsqu'elles sont immergées.

Si la jauge brute du remorqueur est inférieure ou égale à 5, s'il est utilisé uniquement pour récupérer des billes de bois ou s'il n'est pas équipé d'ouvertures de ventilation, vous pouvez indiquer « *S.O.* » pour répondre à cette question.

L'article 126 de la partie VIII du [Règlement sur la construction de coques](#) s'applique à toutes les ouvertures de ventilation.

(Règlement sur la construction de coques, partie VIII, article 126)

QUESTION 27 (LES FENÊTRES ET HUBLOTS SONT-ILS CONFORMES À LA RÉGLEMENTATION ?)

Ces dispositions prévoient des exigences relatives à la résistance, au type et à l'emplacement des fenêtres et des hublots, ainsi qu'à l'installation de hublots fixes.

Le verre utilisé doit être le suivant : Pour une fenêtre, un verre trempé d'une épaisseur approuvée, mais en aucun cas inférieure à 6 mm; et pour un hublot, un verre d'une épaisseur approuvée.

Si la jauge brute du remorqueur est inférieure ou égale à 5, s'il est utilisé uniquement pour récupérer des billes de bois ou s'il n'est pas équipé de fenêtres ou de hublots, vous pouvez indiquer « *S.O.* » pour répondre à cette question.

Les articles 127 et 128 de la partie VIII du [Règlement sur la construction de coques](#) s'appliquent à toutes les fenêtres ou tous les hublots installés sur le remorqueur.

[\(Règlement sur la construction de coques, partie VIII, articles 127 et 128\)](#)

QUESTION 28 (LES SABORDS DE DÉCHARGE DU PONT PRINCIPAL SONT-ILS DÉGAGÉS POUR PERMETTRE L'ÉCOULEMENT EFFICACE DE L'EAU SUR LE PONT PRINCIPAL ?)

Le paragraphe 521(e) du [Règlement sur les petits bâtiments](#) exige que le bâtiment soit capable de vider rapidement par-dessus bord toute eau accumulée. Cela se fait très probablement en libérant les ouvertures des ports dans les pavois, mais cela peut aussi se faire par des dalots dans le drain. Si tous ces drains sont vides et libres, répondez à cette question par « *Oui* ».

L'article 139 de la partie VIII du [Règlement sur la construction de coques](#) contient des exigences particulières concernant la zone et la répartition des sabords de décharge et l'installation de barres ou de volets, si nécessaire.

Si le remorqueur n'est pas considéré comme un bâtiment ponté, vous pouvez inscrire « *S.O.* » pour répondre à cette question. Même si vous indiquez « *S.O.* », le fait de pouvoir effectivement évacuer l'eau du remorqueur doit toujours être pris en compte pour la sécurité.

[\(Règlement sur les petits bateaux, article 521\), \(Règlement sur la construction de coques, partie VIII, article 139\)](#)

QUESTION 29 (S'IL N'EST PAS PONTÉ, LE BÂTIMENT A-T-IL UNE FLOTTABILITÉ SUFFISANTE POUR LUI PERMETTRE DE RESTER À FLOT EN CAS D'ENVAHISSEMENT PAR LE HAUT ?)

Cette question s'applique aux petits bateaux de travail ouverts qui sont utilisés pour des opérations de remorquage. La flottabilité et la flottaison ne s'appliquent qu'aux petits bâtiments de construction ouverte qui peuvent être touchés par la submersion. Tout bâtiment de ce type doit avoir une flottabilité positive en cas de submersion ou un plat-bord d'une hauteur suffisante pour résister à la submersion en cas d'urgence avec la remorque.

Si votre remorqueur est de construction ouverte sans pont, vous pouvez inscrire « *S.O.* » pour répondre à cette question. Même si vous indiquez « *S.O.* », le fait de pouvoir effectivement évacuer l'eau du remorqueur doit toujours être pris en compte pour la sécurité.

Le paragraphe 521(f) du [Règlement sur les petits bâtiments](#) s'applique aux remorqueurs qui ne sont pas pontés.

Autres conseils :

- La page Web de TC- Stabilité d'un bâtiment : <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/conception/stabilite-batiment>

(Règlement sur les petits bateaux, article 521)

QUESTION 30 (DES SURFACES ANTIDÉRAPANTES ET DES MAINS COURANTES SONT-ELLES INSTALLÉES AUX ENDROITS REQUIS ?)

L'article 140 du [Règlement sur la construction de coques](#) exige que chaque zone de travail dans un bâtiment et toute partie extérieure d'un bâtiment sur laquelle une personne peut se tenir pendant l'exploitation normale du bâtiment ait une surface antidérapante durable. Répondez « *Oui* » à cette question si les surfaces de toutes ces zones durables sont antidérapantes. La surface elle-même peut être composée d'un matériau dont la texture est intrinsèquement antidérapante ou recouverte/enrobée d'un matériau antidérapant.

L'article 141 du [Règlement sur la construction de coques](#) exige que toutes les constructions sur le pont principal d'un bâtiment, autour desquelles des personnes doivent marcher pendant l'exploitation normale du bâtiment, soient munies d'une main courante, fixée à la paroi extérieure de la construction. Les mains courantes doivent être fixées à la construction à leurs extrémités, par des dispositifs fixés à la partie intérieure de la main courante ou à ses extrémités; et à intervalles d'au plus 1,2 m, par des dispositifs fixés à la partie inférieure de la main courante.

Si la jauge brute du remorqueur est inférieure ou égale à 5 ou s'il est utilisé uniquement pour récupérer des billes de bois, vous pouvez indiquer « *S.O.* » pour répondre à cette question.

(Règlement sur la construction de coques, partie VIII, articles 140 et 141)

SECTION 3 : SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION ET ÉQUIPEMENT²

QUESTION 31 (Y A-T-IL UNE RADIO VHF AVEC FONCTION ASN À BORD ET EST-ELLE RELIÉE AU GPS ?)

Tout bâtiment qui participe à une opération de remorquage doit être muni d'un radiotéléphone VHF non portatif si le bâtiment est exploité dans la zone de couverture VHF d'une station de la Garde côtière canadienne. L'installation radio VHF doit être capable de recevoir et de transmettre des communications vocales et des communications utilisant l'appel sélectif numérique (ASN). Pour que l'ASN soit efficace, le bâtiment doit également être équipé d'un récepteur pour un système mondial de navigation par satellite. Le récepteur peut être intégré à l'installation radio VHF capable d'assurer l'ASN. Pour de plus amples renseignements, consultez le [Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation](#).

L'équipement VHF/ASN doit être programmé avec les bons [numéros d'identités dans le service mobile maritime \(ISMM\)](#). Le numéro d'ISMM doit être affiché près de la radio VHF. Pour plus de renseignements sur la façon d'obtenir un numéro d'identification du service mobile maritime, communiquez avec Industrie Canada au 877-604-7943, au 705-941-2001 ou par courriel à ic.spectrumcertificats-certificatsduspectre.ic@canada.ca.

² Veuillez noter que dans la section 3, l'expression navire à la même signification que bâtiment. Nous avons utilisé les deux, dépendants du terme utilisé dans le règlement utilisé comme référence, à chaque question.

Les installations radio doivent disposer d'une batterie de réserve d'une capacité suffisante pour la durée du voyage. La source d'énergie de réserve doit être indépendante du moteur et du système électrique du bâtiment.

Les remorqueurs doivent être équipés d'une radio VHF capable d'effectuer des ASN s'ils opèrent à plus de 5 milles de la côte dans la zone maritime A1. Si vous n'opérez pas à plus de 5 nm de la côte, et que vous n'êtes pas dans la zone maritime A1, vous pouvez cocher la case « S.O. ».

Autres conseils :

- Identités dans le service mobile maritime (ISMM) et identités maritimes (IM) : https://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/h_sf06198.html
- Vous venez de vendre ou d'acheter votre bâtiment? Vous devez [mettre à jour vos coordonnées](#).

Aides radio à la navigation maritime à l'adresse :

<https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/mcts-sctm/ramn-armm/part4-fra.html>

[Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation, paragraphe 204\(1\)](#)

QUESTION 32 (UN CERTIFICAT D'INSPECTION DE RADIO VALIDE EST-IL CONSERVÉ À BORD ?)

Réponse auto-explicative, « Oui » ou « Non ».

Un certificat d'inspection de radio valide est requis si le bâtiment est obligatoirement équipé d'un équipement de communication radio (tel qu'un ASN par VHF ou une radiobalise de localisation d'urgence [RLU]) en vertu du [Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation](#).

Remarque : Normalement, les inspecteurs de radios de la Garde côtière canadienne effectuent l'inspection et délivrent un certificat radio au nom de Transports Canada dans le cadre du programme d'Inspection des radios de bâtiments (IRB). Pour plus de renseignements sur le certificat d'inspection de radio, veuillez consulter le site [Inspection des installations radio de bâtiment](#).

Les remorqueurs qui doivent être équipés de radios sont également tenus d'avoir un certificat d'inspection de radio. Si à la question 31, vous avez répondu « S.O. », alors vous pouvez mettre « S.O. » pour cette question également.

Pour demander une inspection de radio au Québec, allez sur le site :

<https://www.marinfo.gc.ca/e-nav/docs/sri-dispatch-tool-fr.php>

Pour toutes les autres régions du Canada, consultez l'alinéa 4.3.11.1 des Aides radio à la navigation maritime au <https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/mcts-sctm/ramn-armm/part4-fra.html>.

[\(Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation, paragraphe 204\(1\)\)](#)

QUESTION 33 (SI LE REMORQUEUR MESURE PLUS DE 12 M DE LONG, Y A-T-IL UNE RLS SANS FLOTTEUR ET UNE UNITÉ DE LARGAGE À BORD ? OU SI LE REMORQUEUR MESURE 12 M OU MOINS, Y A-T-IL UNE RLS OU UNE BLP À BORD ? LA BATTERIE ET L'UNITÉ DE LIBÉRATION SONT-ELLES DANS LEURS DATES DE VALIDITÉ ?)

Une [RLU](#) est une radiobalise de localisation d'urgence. Si votre bâtiment coule, la RLU remontera à la surface et enverra un message aux services de Recherche et sauvetage. Pour que cela fonctionne, vous devez enregistrer votre RLU afin que les services de Recherche et sauvetage sachent qui ils recherchent. Vous devez également installer votre RLU à l'extérieur de votre bâtiment, à un endroit où elle pourra facilement remonter à la surface lorsque le bâtiment coulera. Vérifiez la date d'expiration des piles de la RLU et consultez le fabricant pour savoir comment les changer, si nécessaire.

- a) Un bâtiment doit être équipé d'une RLU à dégagement libre si :
- i) le bâtiment est engagé dans un voyage à proximité du littoral, de classe 1 ou dans un voyage illimité;
 - ii) ou le bâtiment mesure plus de 12 m et effectue un voyage en eaux internes ou un voyage à proximité du littoral, classe 2.
- b) Un bâtiment d'une longueur de 12 m ou moins qui effectue un voyage intérieur dans les eaux des Grands Lacs, de leurs eaux communicantes et tributaires ou dans les eaux du fleuve Saint-Laurent, ou un voyage à proximité du littoral, classe 2, doit être muni :
- i) d'une RLU à dégagement libre;
 - ii) d'une RLU activée manuellement;
 - iii) d'une BLP;
 - iv) ou, dans le cas d'un bâtiment dont la longueur est inférieure à 8 m exploité exclusivement dans la zone maritime A1, d'une radio VHF portative étanche avec fonction ASN.

La batterie de la RLU et le mécanisme de déclenchement clairement marqués avec leurs dates de validité (RSN 2020, art. 209. 1 et 3). La validité de la batterie de la RLU et du mécanisme de déclenchement à dégagement libre est indiquée dans le tableau ci-dessous :

Équipement de sécurité	Validité
Batterie de la RLU	Comme indiqué sur la batterie
Mécanisme de déclenchement hydrostatique de la RLU	Comme indiqué sur le mécanisme

Remarque : Si vous transportez à bord une RLU (radiobalise de localisation d'urgence), assurez-vous qu'elle est correctement enregistrée, car cela facilite la tâche des autorités de Recherche et sauvetage en cas d'urgence et contribue à éliminer les fausses alertes. Vous n'êtes pas certain si vous êtes à jour? Vérifiez via la [Base de données nationale d'information maritime](#) (vous pouvez effectuer votre recherche en utilisant le nom du navire ou de la station, le nom du propriétaire du navire, le tonnage du navire ou les coordonnées d'urgence).

Balises de localisation personnelle (BLP) : Les BLP sont des unités portables qui fonctionnent de la même manière que les RLU ou les radiobalises de repérage d'urgence (ELT). Cela permet aux forces de secours de se concentrer sur la balise de détresse, une fois que le système satellite 406 MHz a fourni les renseignements de position nécessaires. Certaines BLP permettent également d'intégrer des unités GPS dans le signal de détresse.

Vous n'êtes pas certain de la différence de quel équipement fait quoi? Allez voir au https://fr.wikipedia.org/wiki/Radiobalise_de_localisation_des_sinistres pour plein de bonnes informations sur les BLP et RLU.

Si votre bâtiment n'est pas tenu d'être équipé d'une RLU ou d'une BLP, vous pouvez alors indiquer « S.O. » comme réponse à cette question.

[\(Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation, article 209\)](#)

QUESTION 34 (LES FEUX DE NAVIGATION REQUIS SONT-ILS ADAPTÉS AUX OPÉRATIONS DE REMORQUAGE DU BÂTIMENT ?)

Voir également les directives de la question 40 pour les exigences générales relatives aux feux de navigation.

Feux et formes requis pour un bâtiment de moins de 50 m de long engagé dans le remorquage :

Exploitation du bâtiment	Lumières et formes à exposer
<p>a. Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer :</p>	<p>au lieu du feu prescrit par la règle 23a)(i) ou par la règle 23a)(ii) du Règlement sur les abordages,</p> <ul style="list-style-type: none"> i deux feux de tête de mât superposés; <p>Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés;</p> <ul style="list-style-type: none"> ii des feux de côté; iii un feu de poupe; iv un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe; v à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.
<p>b. Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.</p>	<ul style="list-style-type: none"> (a) un feu de tête de mât; (b) des feux de côté; (c) un feu de poupe;
<p>c. Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer :</p> <p>d. Nonobstant l'alinéa c)</p>	<p>au lieu du feu prescrit par la règle 23a)(i) ou par la règle 23a)(ii) du Règlement sur les abordages,</p> <ul style="list-style-type: none"> i deux feux de tête de mât superposés; ii des feux de côté; iii un feu de poupe; <p>Dans les eaux du bassin des Grands Lacs, tout navire à propulsion mécanique qui pousse en avant ou remorque à couple doit montrer deux feux de remorquage superposés plutôt que le feu de poupe exigé par l'alinéa c).</p>
<p>e. Un navire ou un objet remorqué, autre que ceux mentionnés à l'alinéa g) de la présente règle, doit montrer :</p>	<ul style="list-style-type: none"> (a) des feux de côté; (b) un feu de poupe; (c) À l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

Exploitation du bâtiment	Lumières et formes à exposer
<p>f. Étant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couple ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,</p> <p>l. Dans les eaux du bassin des Grands Lacs,</p>	<p>i un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant des feux de côté;</p> <p>ii un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.</p> <p>Le ou les navires poussés en avant doivent montrer à l'avant un feu à éclats spécial, en sus des feux exigés par l'alinéa f).</p>
<p>g. Un navire ou objet remorqué qui est partiellement submergé et difficile à apercevoir, ou un ensemble de ces navires ou objets remorqués, doit montrer :</p>	<p>i. lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celle-ci, exception faite des dragones, qui ne sont pas tenues de montrer un feu à leur extrémité avant ou à proximité de celle-ci;</p> <p>ii. lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres, deux feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon aux extrémités de sa largeur ou à proximité de celles-ci;</p> <p>iii. lorsque sa longueur est supérieure à 100 mètres, des feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon entre les feux prescrits aux sous-alinéas (i) et (ii) de telle sorte que la distance entre les feux ne soit pas supérieure à 100 mètres;</p> <p>iv. une marque biconique à l'extrémité arrière ou près de l'extrémité arrière du dernier navire ou objet remorqué et, lorsque la longueur du train de remorque est supérieure à 200 mètres, une marque biconique supplémentaire à l'endroit le plus visible et le plus à l'avant possible.</p>
<p>h. Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux ou les marques prescrits aux alinéas e) ou g) de la présente règle,</p>	<p>toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence d'un tel navire ou objet.</p>
<p>j. Pour l'application de l'alinéa h), si, dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un chaland faisant l'objet d'un remorquage est dans l'impossibilité de se conformer à l'alinéa e), celui-ci doit :</p>	<p>i. avoir à chaque extrémité un feu blanc visible sur tout l'horizon. Cependant, lorsque deux chalands ou plus sont groupés, ceux-ci :</p> <p>ii. doivent, si la longueur totale du groupe dépasse 100 mètres et que celui-ci est éclairé conformément au sous-alinéa (i), être dotés d'un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon placé aussi près que possible du point milieu du groupe.</p>
<p>m. Pour l'application de l'alinéa h), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, tout</p>	<p>i. lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celui-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celui-ci,</p>

Exploitation du bâtiment	Lumières et formes à exposer
<p>train de billes de bois remorquées qui est dans l'impossibilité de se conformer à l'alinéa g) doit montrer les feux suivants :</p>	<p>ii. lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres et sa longueur supérieure à 100 mètres, un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon au point milieu de la longueur ou à proximité de celui-ci,</p> <p>iii. lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres, un total de quatre feux blancs visibles sur tout l'horizon, soit un à chaque coin ou à proximité de chaque coin,</p> <p>iv. lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres et sa longueur supérieure à 100 mètres, un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon au point milieu de chaque côté de la longueur ou à proximité de celui-ci.</p>

Le bâtiment-remorqueur doit avoir à son bord les feux de navigation et les formes nécessaires pour respecter le [Règlement sur les abordages, Règles 21 et 24](#)

QUESTION 35 (UN SYSTÈME DE FEUX DE NAVIGATION DE RELAIS ADÉQUAT EST-IL INSTALLÉ SI LA « LONGUEUR TOTALE » DU REMORQUEUR EST SUPÉRIEURE À 15 M ?)

Si votre bâtiment mesure moins de 15 m, indiquez « *S.O.* » pour répondre à cette question.

Système de feux de navigation de relais :

a) Pour l'application de la présente règle, « système de feux de navigation de relais » s'entend d'un système de secours qui comprend des feux de tête de mât, des feux de côté, un feu de poupe et les feux exigés par la règle 30 pour les navires au mouillage.

(b) La présente règle ne s'applique pas aux navires suivants :

- i les navires d'une longueur inférieure à 15 mètres,
- ii les traversiers à câble,
- iii les embarcations de plaisance.

c) Tout navire canadien tenu de montrer les feux exigés par la partie C doit être doté d'un système de feux de navigation de relais.

d) Pour les navires qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1991 et qui ont une jauge brute inférieure à 500, le système de feux de navigation de relais peut consister en des fanaux à l'huile ou des fanaux électroniques.

e) S'il est impossible pour un navire ou objet remorqué ou poussé de se conformer à l'alinéa c), des feux de rechange doivent être facilement accessibles pour permettre au navire ou à l'objet de continuer de se conformer à la partie C.

f) Le système de feux de navigation de relais doit être alimenté par la principale source d'énergie électrique et la source d'énergie électrique de secours visées à l'article 15 de l'appendice I, sauf disposition contraire de l'alinéa g).

g) Dans le cas des navires qui ont été construits avant le 1^{er} janvier 1991 et qui ont une jauge brute inférieure à 500 le système de feux de navigation de relais doit être alimenté :

- i. soit par la source d'énergie électrique de secours du navire,
- ii. soit, s'il consiste en des fanaux à l'huile ou des fanaux électroniques, par une source d'énergie d'une capacité suffisante pour la durée du voyage envisagé.

h) Il est interdit d'utiliser des feux constitués d'une flamme comme feux de relais à bord de tout navire qui transporte, remorque ou pousse une cargaison aux propriétés volatiles ou explosives.

[\(Règlements sur les abordages, Règle 46\)](#)

QUESTION 36 (DEUX PROJECTEURS SONT-ILS SOLIDEMENT FIXÉS À BORD ?)

Les bâtiments conçus et construits pour effectuer des opérations de remorquage d'une jauge brute de plus de 5, à l'exception de ceux qui effectuent des opérations de remorquage uniquement pour récupérer des billes de bois, doivent être munis de 2 projecteurs.



[\(Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation, paragraphe 121\(1\)\)](#)

QUESTION 37 (LE BÂTIMENT EST-IL MUNI D'UN NOMBRE SUFFISANT DE RADARS OU D'AUTRES DISPOSITIFS POUVANT AIDER À LA NAVIGATION ET À L'ÉVITEMENT DE COLLISION ?)

Les bâtiments canadiens qui sont des bâtiments remorqueurs doivent être munis de l'équipement suivant :

- (a) dans le cas où le bâtiment d'une jauge brute de 5 ou plus et effectue un voyage en eaux internes ou un voyage à proximité du littoral, classe 2, un radar qui permet de déterminer et d'afficher la distance et le relèvement des répondeurs radar et d'autres engins de surface, ainsi que des obstacles, bouées, lignes de côtes et amers;
- (b) dans le cas où il effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, à la fois :
 - i. du matériel de sondage par écho qui permet de mesurer et d'afficher la profondeur d'eau disponible,
 - ii. deux radars qui respectent les exigences prévues à l'alinéa a) et qui fonctionnent de manière indépendante l'un de l'autre;
- c) dans le cas où il effectue un voyage illimité, l'équipement prévu à l'alinéa b) ainsi qu'un gyrocompas qui permet de déterminer et d'afficher les renseignements sur le cap par des moyens amagnétiques de bord.

Autres conseils

- [Tug and Barge Navigational Safety: Navigation Best Practice, Safe Watchkeeping and COLREGS Compliance](#) (en anglais seulement - Merci de nous écrire au svcp-pcpb@tc.gc.ca si vous connaissez un bon document de référence en français)
- [Chapitre 9](#) du Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux (TP [14070F](#))³
- Règles de route (TP [14352](#))

[\(Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation, article 125\)](#)

QUESTION 38 (AVANT L'EMBARQUEMENT, EST-CE QUE TOUT A ÉTÉ PRIS EN CONSIDÉRATION DANS LA PLANIFICATION DU VOYAGE ? [NOTAMMENT LES ITINÉRAIRES, LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES, L'ESPACE LIBRE, LES DANGERS])

Planification du voyage :

144 (1) Avant que le bâtiment n'entreprenne un voyage, le capitaine du bâtiment planifie le voyage en tenant compte de l'annexe de la résolution A.893(21) de l'Organisation maritime internationale (OMI), intitulée [Directives pour la planification de voyage](#) et, si des cartes, documents et publications doivent être gardés à bord du bâtiment en application de l'article 142 du RSN 2020, en utilisant ces cartes, documents et publications dans la mesure où ils sont pertinents à la planification du voyage.

Détermination d'une route :

- (2) Lorsqu'il établit le plan de voyage, le capitaine détermine une route en prenant en considération les éléments suivants :
- a) tout système d'organisation du trafic pertinent;
 - b) un espace suffisant pour le passage du bâtiment en toute sécurité tout au long du voyage projeté;
 - c) tous les dangers connus pour la navigation (voir [AVNAVS](#)), ainsi que les conditions météorologiques défavorables*;
 - d) les mesures de protection du milieu marin qui sont applicables;
 - e) les actions et activités qui pourraient causer des dommages à l'environnement et la mesure dans laquelle elles peuvent être évitées.

* Allez visiter le site : [Prévisions et avertissements maritimes pour le Canada](#)

Affichage du voyage et surveillance de la position :

- (3) Le capitaine d'un bâtiment doit afficher la route pour le voyage sur une carte visée à l'alinéa 142(1)a), y indiquer la position du bâtiment et surveiller celle-ci tout au long du voyage.

Autres conseils

- Apportez-les avec vous : Vous pouvez commander gratuitement, à partir du site Web de Transports Canada des fiches de référence à revêtement hydrofuge qui donnent des explications sur les bouées latérales, les balises de jour ordinaires, les bouées cardinales et les bouées spéciales. [Contactez-nous](#) pour TP 14541 – [Bouées latérales et balises de jour ordinaires](#) et TP 14542 – [Bouées cardinales et bouées spéciales](#).

³ Prendre note qu'une nouvelle révision du Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux sera disponible sur le site de TC d'ici l'été 2022.

- Le site web Navigation et conditions maritimes est rempli d'information pour la météo, les cartes marine, les bouées, les marées et courant ainsi que les services de communication et de trafic maritimes : <https://www.dfo-mpo.gc.ca/otw-am/navigation-conditions/index-fra.htm>
- [Informations générales](https://www.pilotagestlaurent.gc.ca/fr/plans-de-passage.html) sur le pilotage fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay et plans de passage : <https://www.pilotagestlaurent.gc.ca/fr/plans-de-passage.html>

(Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation, article 144)

QUESTION 39 (LES COMPAS, LES CARTES ET LES PUBLICATIONS NAUTIQUES NÉCESSAIRES SONT-ILS À BORD ?)

Si votre bâtiment mesure plus de huit 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 huit mètres 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.

106(1) Tout bâtiment, à l'exception des bâtiments ci-après, doit être muni d'un compas-étalon magnétique indépendant de toute source d'alimentation en énergie qui permet de déterminer le cap du bâtiment et de l'afficher au poste de gouverne principal :

1. les bâtiments de 8 m ou moins de longueur naviguant en vue d'amers;
2. les bacs à câble.

Ce compas devra pouvoir être ajusté et compensé pour la déviation, et éclairé pour permettre la vision de nuit.



Compas magnétique standard

142 (1) Le capitaine du bâtiment et son représentant autorisé veillent à ce que la version la plus récente des cartes, documents et publications ci-après soit gardée à bord du bâtiment, pour chaque zone où le bâtiment est appelé à naviguer :

- (a) le catalogue de référence et les cartes applicables mentionnées dans le catalogue et dressées à l'échelle la plus grande qui sont publiés :
 - (i) soit par le [Service hydrographique du Canada](#) ou avec son approbation, dans le cas d'un bâtiment canadien qui se trouve dans les eaux canadiennes,
 - (ii) soit par le Service hydrographique du Canada ou par un service hydrographique ou un autre établissement public compétent d'un État étranger, ou avec l'approbation de l'un d'eux, dans les autres cas;

- (b) l'édition annuelle des [Avis aux navigateurs](#);

Chaque bâtiment qui doit avoir à bord des cartes marines et des publications nautiques doit être équipé des accessoires de navigation comme des règles parallèles, des séparateurs et des jumelles.

Il n'est pas nécessaire, à bord d'un bâtiment de moins de 100 de jauge brute, d'avoir ces cartes, documents et publications si la sécurité et l'efficacité de la navigation ne sont pas compromises compte tenu du fait que la personne chargée de la navigation connaît suffisamment les renseignements suivants concernant la zone où le bâtiment navigue :

- (a) l'emplacement et les caractéristiques des éléments cartographiés suivants :
- (i) les routes de navigation, les feux de navigation, les bouées et les repères, les dangers pour la navigation;
 - (ii) les conditions de navigation prédominantes, compte tenu de facteurs tels que les marées, les courants, la situation météorologique et l'état des glaces.

Si le Règlement n'exige pas le transport de ces cartes, documents et publications à bord du bâtiment, vous pouvez les transporter à titre de pratiques exemplaires en matière de sécurité.

Autres conseils

- Voir Compas Magnétique : https://www.youtube.com/watch?v=r2kOuw_LJtQ
- Localiser un dépositaire de cartes et publications nautiques: <https://www.charts.gc.ca/charts-cartes/dealer-depositaire-fra.html>

[\(Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation, article 106 et 142\)](#)

QUESTION 40 (LES FEUX BLANCS DE TÊTE DE MÂT, DE POUPE, DE CÔTÉ OU VISIBLES SUR TOUT L'HORIZON SONT-ILS CORRECTEMENT SITUÉS ET VISIBLES POUR LA BONNE PORTÉE ?)

Visibilité des feux :

- (b) Pour les bâtiments de longueur **égale ou supérieure à 12 m**, mais **inférieure à 50 m** :
- un feu de tête de mât : cinq milles; si la longueur du bâtiment est inférieure à 20 m : trois milles;
 - un feu de côté : deux milles;
 - un feu de poupe : deux milles;
 - un feu de remorquage : deux milles;
 - un feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : deux milles.
- (c) À bord de bâtiments de longueur **inférieure à 12 m** :
- un feu de tête de mât : deux milles;
 - un feu de côté : un mille;
 - un feu de poupe : deux milles;
 - un feu visible sur tout l'horizon : deux milles.
- (d) Dans des bâtiments ou objets remorqués partiellement immergés et difficiles à apercevoir.



« **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.

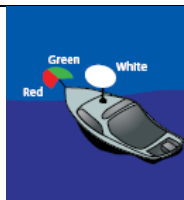


« **Feu de côté** » désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.

Bâtiments de 12 à 20 mètres de longueur

« **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 jusqu'à 22,5 degrés de chaque bord du bâtiment à partir de l'arrière.

« **Feu de remorquage** » désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le « feu de poupe ».



Bateaux de moins de 12 m de longueur

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

« **Feu à éclats spécial** » désigne un feu jaune clignotant à intervalles réguliers à une fréquence de 50 à 70 éclats par minute, placé aussi loin à l'avant et aussi près que possible de la ligne médiane avant et arrière d'un bâtiment et montrant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon d'au moins 180 degrés et d'au plus 225 degrés, et fixé de manière à montrer le feu de l'avant à l'arrière par le travers et à 22,5 degrés au maximum sur l'arrière du travers de chaque côté du bâtiment.

« **Feu bleu à éclats** » désigne un feu bleu tous azimuts qui clignote à intervalles réguliers à une fréquence de 50 à 70 éclats par minute.

Toutes les formes doivent être de couleur noire.

Si le navire a une longueur inférieure à 12 m, il peut présenter un feu blanc tout autour du navire au lieu d'un feu de tête de mât et d'un feu de poupe.

Remarque : 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.

Les exigences complètes figurent dans la [Partie C du Règlement sur les abordages](#). Les feux de navigation doivent être conçus et fabriqués à cette fin. Les feux de navigation doivent être positionnés et installés correctement : les ampoules utilisées doivent être du type recommandé par le fabricant des feux et doivent offrir la portée lumineuse requise et l'alimentation des feux doit être suffisante pour toute la durée du voyage. Les batteries qui fournissent l'alimentation des feux doivent être adéquatement protégées et bien fixées.

[\(Règlement sur les abordages, Règle 21\)](#)

SECTION 4 : EFFECTIF DU BÂTIMENT ET QUALIFICATIONS DE L'ÉQUIPAGE

QUESTION 41 (TOUS LES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE ONT-ILS REÇU LA FORMATION ET LA FAMILIARISATION SUR LES OPÉRATIONS DE REMORQUAGE ?)

Avant de se voir attribuer une tâche à bord, le propriétaire, le représentant autorisé ou le capitaine du remorqueur doit fournir à chaque membre d'équipage des instructions écrites décrivant les procédures à suivre pour s'assurer de sa compétence en ce qui concerne :

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

Remarque : Les opérations de remorquage sont souvent à l'origine d'accidents, et l'encadrement des capitaines qui s'engagent dans ce travail est très important; ce n'est pas quelque chose que nous avons essayé de réglementer, ou de bien promouvoir.

Des ressources supplémentaires sont disponibles ici :

- <https://www.youtube.com/watch?v=xmygPOp1kBU> du Bureau de la sécurité des transports
- [Ship owners' Club: Tugs and Tows – A Practical Safety and Operational Guide](#) (en anglais seulement)
- [Dangers et risques liés à l'engagement pendant les opérations de remorquage – BSN N° : 16/2020](#)

Notez que plusieurs autres ressources sont aussi disponibles, bien que pas spécifiquement conçu pour l'industrie du remorquage. Les concepts et bonnes pratiques, sont les même pour tous les navigateurs. Une très bonne vidéo sur la façon de familiariser les nouvelles personnes à bord est disponible via le site suivant: [Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec](#)

[\(Règlement sur le personnel maritime, paragraphe 205\(1\)\)](#)

QUESTION 42 (DES COPIES DES CERTIFICATS DE COMPÉTENCE OU DE FORMATION DE L'ÉQUIPAGE SONT-ELLES DISPONIBLES ?)

Tous les membres d'équipage employés sur le remorqueur doivent avoir à bord leurs certificats de compétence et de formation valides et en avoir une copie disponible pour une inspection si l'inspecteur de la sécurité maritime l'exige.

Le certificat de compétence requis par le capitaine d'un remorqueur d'une jauge brute inférieure ou égale à 15 est déterminé par le voyage effectué, tel qu'il est présenté dans le tableau ci-dessous.

Certificats nautiques minimums requis

	Voyage illimité	Voyage à proximité du littoral, classe 1	Voyage à proximité du littoral, classe 2	Eaux abritées
Certificat requis	Capitaine au long cours	Capitaine jauge brute de 150 (navigation intérieure)	Capitaine avec restrictions	Capitaine avec restrictions

Certificats du mécanicien

Aucun certificat de mécanicien n'est requis pour les remorqueurs dont la puissance de propulsion est inférieure à 750 kW 1000 HP.

Le certificat de mécanicien requis pour un remorqueur d'une puissance de propulsion de 750 kW ou plus est déterminé par la puissance de propulsion du remorqueur et le type de voyage prévu.

Au moins un membre de l'équipage du remorqueur doit posséder un certificat valide de secourisme de base en mer **ou** une formation en secourisme reconnue par la province ou le territoire.

Dans un remorqueur d'une jauge brute maximale de 15 effectuant un voyage à moins de 25 milles marins de la côte, chaque membre de l'équipage doit être titulaire d'un certificat valide **FUM A3 ou SDV-BS**.

Dans un remorqueur engagé dans un voyage dépassant les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2, chaque membre de l'équipage doit avoir un certificat valide **FUM A1 ou DVS**.

Dans un remorqueur d'une jauge brute d'au plus 15 effectuant un voyage à moins de 25 milles marins de la côte, s'il est équipé d'une radio VHF, **au moins un** membre de l'équipage doit être titulaire d'un certificat **CRO-M** obtenu **après** le 1^{er} janvier 2005.

Dans un remorqueur effectuant un voyage au-delà des limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2 ou de la zone maritime A1, s'il est équipé d'une radio VHF, **au moins un** membre de l'équipage doit être titulaire d'un certificat **CRO-MC** valide.

Pour obtenir des renseignements plus détaillés, veuillez-vous reporter au [Règlement sur le personnel maritime](#) ou communiquer avec votre bureau local de Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC). Voir <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime-dans-regions>

[\(Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, article 18\)](#), [\(Règlement sur le personnel maritime, article 130, 205\(1\) et 206\(2\)\)](#)

QUESTION 43 (L'ÉQUIPAGE À BORD EST-IL SUFFISANT POUR FAIRE FACE À UNE SITUATION D'URGENCE ?)

Votre remorqueur doit être doté d'un équipage suffisant pour répondre aux urgences prévisibles suivantes à bord : incendie, homme à la mer, panne de moteur, inondation, échouage, pollution, appels de détresse et mise à l'eau de radeaux de sauvetage.

Trois facteurs déterminent l'équipage minimum nécessaire pour des conditions d'exploitation ordinaires : taille du bâtiment, nombre de passagers et zone d'exploitation. Ainsi, chaque bâtiment doit posséder un nombre suffisant de membres d'équipage qualifiés et expérimentés, capables de 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, par exemple : maintenir l'ordre et le calme parmi les passagers, envoyer des messages de détresse si nécessaire, faire fonctionner le système de pompage et d'alimentation de secours du bâtiment et mettre à l'eau le radeau de sauvetage (le cas échéant).

Bien que le document d'effectif minimal de sécurité ne soit pas requis sur votre remorqueur, vous pouvez nous écrire si vous avez des questions via SafeManning-EffectifMinimal@tc.gc.ca.

Autres conseils :

[Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments](#)

[Règlement sur l'équipement de sauvetage](#)

[\(Règlement sur le personnel maritime, paragraphe 207\(1\)\)](#)

QUESTION 44 (L'ÉQUIPAGE REÇOIT-IL RÉGULIÈREMENT UNE FORMATION SUR L'ÉQUIPEMENT DE SECOURS ?)

Vous devez avoir à bord des procédures de sécurité écrites qui doivent être appliquées. En outre, vous devez familiariser toutes les personnes à bord avec :

- a) l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité;
- b) toutes les mesures qu'elles doivent prendre pour protéger les personnes à bord, en particulier les mesures suivantes :
 - empêcher les personnes de tomber à l'eau,
 - récupérer les personnes tombées à la mer,
 - protéger les membres de l'équipement rotatif, et
 - éviter les cordages, les lignes d'amarrage, les engins de levage et autres équipements qui peuvent présenter un risque pour la sécurité des personnes à bord;
- c) en cas de remorquage, la procédure pour libérer le crochet de remorquage en cas d'urgence;
- d) tous les moyens de lutte contre les incendies qu'elles doivent utiliser pour prévenir les incendies et les explosions à bord du bâtiment;
- e) si le bâtiment a un pont ou une structure de pont, toutes les mesures qu'elles doivent prendre pour maintenir l'étanchéité à l'eau et aux intempéries et pour empêcher la submersion des espaces intérieurs de la coque ou, si le bâtiment n'a pas de pont ou de structure de pont, toutes les mesures qu'elles doivent prendre pour empêcher la submersion du bâtiment;
- f) l'utilisation d'un équipement de remorquage ou de levage et les mesures qu'elles doivent prendre pour éviter la surcharge du bâtiment.

Transports Canada a créé des modèles de procédures opérationnelles et de sécurité que vous pouvez télécharger et adapter à votre usage. Veuillez consulter la page Web suivante pour en savoir plus : [Modèles de procédures et de fiches pour les petits bâtiments commerciaux.](#)

Pour des [listes](#) de contrôle de sécurité gratuites et plein de bons outils (seulement en Anglais, Chinois et Vietnamien) vous pouvez aller sur le site [Gearing up for safety from WorkSafe BC](#). Bien que pas spécifiquement conçu pour l'industrie du remorquage, les concepts et bonnes pratiques, sont les même pour tous les navigateurs.

[\(LMMC 2001, article 106 & Règlement sur le personnel maritime, article 206\)](#)

QUESTION 45 (TIENT-ON UN REGISTRE DE FORMATION POUR CHAQUE MEMBRE D'ÉQUIPAGE ?)

En tant que propriétaire ou capitaine du remorqueur, vous êtes tenu de conserver un dossier de ces formations (voir la question 44 ci-dessus). Le dossier doit être facilement accessible et une copie doit être conservée à bord de votre bâtiment. Si votre remorqueur ne parcourt pas plus de cinq milles marins de son port d'attache, vous pouvez choisir de garder le dossier de formation à votre port d'attache.

Le dossier doit contenir :

- (i) le nom de chaque membre de l'effectif qui a été formé,
- (ii) l'équipement sur lequel ils ont été formés,
- (iii) le sujet sur lequel ils ont été formés, et
- (iv) les jours où ils ont été formés.

Transports Canada a créé des modèles de procédures opérationnelles et de sécurité que vous pouvez télécharger et adapter à votre usage. Veuillez consulter la page Web suivante pour en savoir plus :

[Modèles de procédures et de fiches pour les petits bâtiments commerciaux.](#)

[\(Règlement sur le personnel maritime, article 205 et paragraphe 206\)](#)

QUESTION 46 (LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE SONT-ILS CAPABLES D'UTILISER EFFICACEMENT L'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ, DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET OPÉRATIONNEL ?)

Le propriétaire et l'utilisateur du remorqueur veillent :

- (a) à ce que des mesures soient établies pour l'utilisation des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie du remorqueur en cas d'urgence; et
- (b) à ce que l'équipage effectue des exercices portant sur les mesures pour être capable en tout temps de les exécuter. 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 instructions opérationnelles spécifiques du bâtiment;
 - les tâches habituelles et d'urgence qui lui sont assignées; et
 - la réalisation effective des tâches assignées lors de l'exécution de tâches vitales pour la sécurité, la prévention ou la limitation de la pollution.

[\(Règlement sur le personnel maritime, paragraphe 205\)](#)

QUESTION 47 (Y A-T-IL SUFFISAMMENT DE MEMBRES D'ÉQUIPAGE CERTIFIÉS POUR ASSURER UN QUART À LA PASSERELLE PENDANT TOUTE LA DURÉE DU VOYAGE ?)

Votre remorqueur doit être doté d'un nombre suffisant de membres d'équipage pour que la surveillance du pont puisse être assurée pendant tout le voyage sans compromettre les heures de repos requises par le capitaine et l'équipage. Le capitaine ou le propriétaire veillera à ce que l'équipage soit titulaire d'un certificat approprié à la classe du bâtiment et à la zone dans laquelle le bâtiment est exploité, ainsi qu'aux tâches à accomplir par le membre de l'équipage.

[\(Règlement sur le personnel maritime, paragraphe 207\)](#)

QUESTION 48 (LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DISPOSENT-ILS D'AU MOINS 6 HEURES DE REPOS PAR PÉRIODE DE 24 HEURES OU D'AU MOINS 16 HEURES DE REPOS PAR PÉRIODE DE 48 HEURES ? CES HEURES DE REPOS SONT-ELLES CONSIGNÉES ?)

Le capitaine d'un remorqueur qui effectue un voyage en eaux abritées, un voyage PL2 ou PL1 et qui n'opère pas dans les eaux d'un pays étranger, doit s'assurer que tous les membres de l'équipage, y compris lui/elle-même, ont :

- (i) au moins 6 heures consécutives de repos par période de 24 heures,
- (ii) au moins 16 heures de repos par période de 48 heures;
- (iii) qu'il ne s'écoule pas plus de 18 heures mais pas moins de 6 heures entre la fin d'une période de repos et le début de la période de repos suivante.

Le capitaine d'un remorqueur engagé dans un voyage PL2 ou PL1 alors que le bâtiment se trouve dans les eaux d'un pays étranger ou dans un voyage illimité, doit s'assurer que tous les membres de l'équipage, y compris lui/elle-même :

- (i) ne travaillent pas plus de 14 heures par période de 24 heures ou plus de 72 heures par période de 7 jours;
- (ii) ou ont au moins 10 heures de repos par période de 24 heures et 77 heures de repos par période de 7 jours.

Le capitaine doit aussi s'assurer que :

- (i) les heures de repos sont réparties en 2 périodes au maximum, dont l'une a une durée d'au moins 6 heures; et
- (ii) l'intervalle entre 2 périodes de repos consécutives ne dépasse pas 14 heures.

Le capitaine du remorqueur tient un registre des heures de travail et de repos quotidien de chaque membre de l'équipage jusqu'à ce que le membre de l'équipage termine son contrat à bord. Ce registre sera vérifié par l'inspecteur de la sécurité maritime lors de l'inspection de contrôle.

En outre, le capitaine doit s'assurer que toute la documentation relative aux heures de repos est effectuée de manière appropriée.

Selon la composition de l'équipe, les systèmes de quart sont les suivants : 6 heures de travail et 6 heures de repos, 12 heures de travail et 12 heures de repos ou 4 heures de travail et 8 heures de repos. Tout dépend du nombre de personnes certifiées à bord. Le nombre d'officiers de quart à bord dépend également de la nature du remorquage.

Autres conseils : Document d'information du BST – [La fatigue dans l'industrie des transports et Gestion de la fatigue dans le transport ferroviaire, maritime et aérien](#)

[\(Règlement sur le personnel maritime, article 320\)](#)

QUESTION 49 (SI L'EXPLOITATION SE FAIT AVEC UN BREVET DE CAPITAINE, AVEC RESTRICTIONS, LE CERTIFICAT INCLUT-IL LE BÂTIMENT EXPLOITÉ ET LA RÉGION D'EXPLOITATION ?)

Le capitaine avec restrictions aurait des restrictions/limitations pour les bâtiments et la zone d'opération spécifique. Ainsi, le certificat de compétence ne peut être utilisé qu'à bord des bâtiments répertoriés et dans la zone d'opération. C'est brevet sont restreint.

[\(Règlement sur le personnel maritime, article 212\)](#)

SECTION 5 : PRÉVENTION DE LA POLLUTION

QUESTIONS 50 ET 51 (DES MESURES SONT-ELLES EN PLACE POUR EMPÊCHER LE REJET D'EAUX USÉES À LA MER ?) (DES MESURES SONT-ELLES EN PLACE POUR EMPÊCHER LE REJET D'AUTRES LIQUIDES DONT LE REJET À LA MER EST INTERDIT ?)

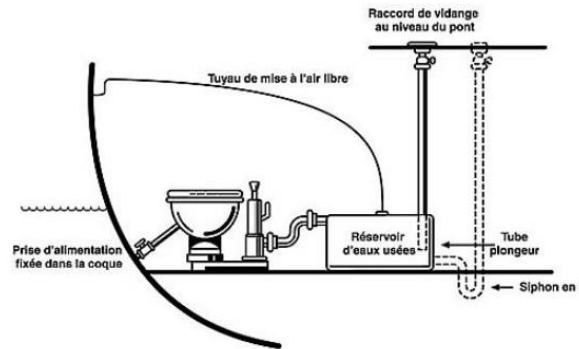
Afin d'éviter tout rejet non désiré, la construction d'un réservoir de rétention :

- a) ne devrait pas compromettre l'intégrité de la coque;
- b) devrait être constitué d'un matériau structurellement solide qui empêche le contenu du réservoir de fuir;
- c) devrait empêcher la contamination du système d'eau potable ou d'autres systèmes;

- d) devrait être résistant à la corrosion par les eaux usées;
- e) devrait avoir un volume suffisant pour la capacité humaine du bâtiment pour la durée maximale prévue du voyage;
- f) devrait inclure un raccord de vidange et un système de tuyauterie pour l'évacuation du contenu du réservoir dans une installation de réception des eaux usées;
- g) devrait être conçu de manière à ce que vous puissiez déterminer le niveau des eaux usées dans le réservoir sans l'ouvrir et sans entrer en contact avec son contenu ni l'enlever; ou être équipé d'un dispositif qui permet de faire cette détermination;
- h) devrait comprendre un dispositif de ventilation dont la sortie se trouve à l'extérieur du bâtiment, dans un endroit sûr, à l'écart de toute source d'inflammation et des zones habituellement occupées par des personnes; et comporte un pare-flammes en matériau non corrosif fixé à la sortie de l'évent.

Remarque : Les toilettes installées à bord du remorqueur doivent être fixées de manière à assurer leur fonctionnement en toute sécurité dans toutes les conditions environnementales susceptibles d'être rencontrées.

Exemple d'installation acceptable :



[\(Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux \(95\), \(Règlement sur les petits bâtiments \(1002\)\)](#)

SECTION 6 : SYSTÈMES ÉLECTRIQUES ET BATTERIES

QUESTION 52 (LE SYSTÈME ÉLECTRIQUE EST-IL CONFORME AUX NORMES DÉSIGNÉES ?)

Le système électrique doit être réalisé conformément aux [Normes d'électricité régissant les navires \(2018\) – TP 127](#).

Dans le cas d'un système électrique de 50 volts ou plus, le bâtiment doit respecter :

- les exigences du [TP 127](#), paragraphe 1.6.1 Source d'alimentation électrique de secours, bâtiments du groupe 5 et Partie I – Prescriptions générales relatives aux bâtiments des groupes 1 à 5B;
- ou, lorsque le [TP 127](#) ne définit pas d'exigences spécifiques en matière de conception, de construction, d'installation ou d'inspection de l'équipement électrique, il convient de consulter ces codes, règles et normes pour obtenir des conseils sur les normes de sécurité appropriées qui sont acceptées par l'industrie maritime :

- (a) les règles les plus récentes de la norme 45 de l'IEEE intitulée « Recommended Practice for Electrical Installations on Shipboard »;
- (b) les règles les plus récentes de la publication 60092 de la CEI intitulée « Electrical Installations in Ships »;
- (c) les règles les plus récentes d'une société de classification reconnue;
- (d) les règles ou codes les plus récents publiés par des sociétés ou administrations autres que les sociétés de classification reconnues.

Dans le cas d'un système électrique de moins de 50 volts, le bâtiment doit respecter :

- les exigences du [TP 127](#), Partie II – Réseaux électriques de moins de 50 volts.
- ou les exigences des normes de l'American Boat and Yacht Council E-10 Storage Batteries et E-11, AC and DC Electrical Systems on Boats;

[\(Normes d'électricité régissant les navires \(2018\) – TP 127 F\), \(Règlement sur les petits bâtiments\)](#)

QUESTION 53 (LES CÂBLES DU SYSTÈME ÉLECTRIQUE SONT-ILS TOUS ADAPTÉS À UN USAGE MARITIME ?)

Les conducteurs et câbles flexibles pour les circuits d'éclairage, d'alimentation, de propulsion et de communication dans les installations marines doivent être/avoir :

- construits et mis à l'essai par une autorité de certification;
- d'une qualité commerciale appropriée, avec des conducteurs en cuivre torsadés et prévus pour servir à 75 °C au moins;
- une enveloppe protectrice constituée soit d'une gaine métallique étanche, soit d'une gaine non métallique imperméable, compatible avec l'isolant;
- adaptés au fonctionnement à la température de l'équipement.

Dans le cas d'un système électrique de 50 volts ou plus, les exigences du [TP 127](#), Partie I Section 12 Constitution des câbles doivent être suivies, ou celles d'une norme équivalente. Dans le cas d'un système électrique de moins de 50 volts, il doit être conforme au [TP 127](#), Partie II Section 56 Câbles, ou à des normes équivalentes.

[\(Normes d'électricité régissant les navires \(2018\) – TP 127 F\), \(Règlement sur les petits bâtiments\)](#)

QUESTION 54 (LES JONCTIONS ET LES RACCORDS SONT-ILS TOUS SOLIDES ET SONT-ILS UNIQUEMENT DANS DES BOÎTES DE JONCTION OU DE SORTIE ?)

L'installation des câbles doit être :

- soutenue et fixée efficacement afin d'éviter les frottements ou autres blessures;
- doit être acheminée aussi haut que possible au-dessus des bouchains, en veillant tout particulièrement à les protéger des dommages mécaniques et causés par la chaleur.

Les joints et les connexions de tous les conducteurs électriques doivent être :

- tous solides mécaniquement et électriquement et uniquement dans des boîtes de jonction ou de sortie;
- capables de résister aux vibrations et aux mouvements rencontrés en fonctionnement normal.

Dans le cas d'un système électrique de 50 volts ou plus, le bâtiment doit satisfaire aux exigences du [TP 127](#), Partie I, Section 13 Installation des câbles, ou de normes équivalentes. Dans le cas d'un

système électrique de moins de 50 volts, il doit être conforme au [TP 127](#), Partie II Section 58 Distribution, ou à des normes équivalentes.

[\(Normes d'électricité régissant les navires \(2018\) – TP 127 F\), \(Règlement sur les petits bâtiments\)](#)

QUESTION 55 (LES BATTERIES SONT-ELLES CORRECTEMENT FIXÉES, PROTÉGÉES CONTRE LES DOMMAGES MÉCANIQUES ET CORRECTEMENT VENTILÉES ?)

Installation des batteries :

- Installer les batteries dans des endroits où elles ne seront pas exposées à une chaleur excessive, à un froid extrême, aux embruns, à la vapeur ou à d'autres conditions susceptibles de nuire à leur fonctionnement ou d'accélérer leur détérioration.
- Ne pas installer les batteries dans les locaux d'équipage.
- Tous les locaux, les armoires et les boîtes pour batteries doivent être disposés et aérés de façon à éviter l'accumulation de gaz inflammables.

Dans le cas d'un système électrique de 50 volts ou plus, le bâtiment doit satisfaire aux exigences du TP 127, Partie I, Section 19.4 Installation et emplacement, ou de normes équivalentes. Dans le cas d'un système électrique de moins de 50 volts, il doit être conforme au [TP 127](#), Partie II Section 55 Batteries, ou à des normes équivalentes.

[\(Normes d'électricité régissant les navires \(2018\) – TP 127 F\), \(Règlement sur les petits bâtiments\)](#)

SECTION 7 : CIRCUITS DE CARBURANT

QUESTION 56 (LA CONCEPTION DES CIRCUITS DE CARBURANT EST-ELLE CONFORME À LA RÉGLEMENTATION ?)

Réponse auto-explicative, « *Oui* » ou « *Non* ».

Remarque : Il est interdit, à bord d'un bâtiment, d'installer un réservoir à combustible ou un système d'alimentation en carburant de manière à permettre, dans les faits ou de façon probable, des fuites ou des déversements à l'intérieur de la coque ou dans l'environnement. Chaque réservoir à combustible doit être fourni avec une protection contre les fuites causées par les chocs, la corrosion, l'abrasion ou le feu.

Remarque : Le carburant déversé ne doit pas s'échapper dans le bâtiment :

- empêcher les déversements de carburant, protéger les conduites de carburant contre les dommages, empêcher les fuites dans le système à carburant en utilisant des raccords et des connecteurs appropriés;
- assurer la propreté des bouchains en tout temps;
- nettoyer immédiatement tout carburant renversé;
- ne pas laisser le carburant déversé s'accumuler dans les bouchains ou tout autre espace clos.

[\(Règlement sur les machines de navires, ANNEXE XII, Partie 1 \(Articles 1 à 26\)\), \(Règlement sur les petits bâtiments\)](#)

QUESTION 57 (LES DISPOSITIFS DE FERMETURE DES RÉSERVOIRS DE CARBURANT SONT-ILS TESTÉS RÉGULIÈREMENT ET PEUVENT-ILS ÊTRE FERMÉS DEPUIS L'EXTÉRIEUR DE L'ESPACE DANS LEQUEL ILS SE TROUVENT ?)

Les soupapes des réservoirs de carburant situés dans des espaces compacts peuvent-elles être fermées depuis l'extérieur de l'espace dans lequel elles se trouvent (à l'aide de soupapes à tige allongée, de soupapes à fermeture rapide ou de fil de fer, par exemple)?

Remarque : Réservoirs de carburant dans des espaces compacts pouvant être fermés de l'extérieur de l'espace dans lequel ils se trouvent (à l'aide de soupapes à tige allongée, de soupapes à fermeture rapide ou de fil de fer).

[\(Règlement sur les machines de navires, ANNEXE XII, Partie 1 \(Articles 16 et 17\)\)](#)

QUESTION 58 (DES MESURES SONT-ELLES EN PLACE POUR GÉRER LA QUANTITÉ DE CARBURANT DANS LES RÉSERVOIRS PENDANT LE VOYAGE ?)

Réponse auto-explicative, « *Oui* » ou « *Non* ».

[\(Règlement sur les machines de navires, ANNEXE XII, Partie 1 \(Article 13\)\)](#)

QUESTION 59 (L'ALIMENTATION EN MAZOUT DES BRÛLEURS DE LA CUISINE ET DES DISPOSITIFS DE CHAUFFAGE À AIR CHAUD DES CABINES PEUT-ELLE ÊTRE INTERROMPUE À PARTIR DE POSTES SITUÉS HORS DES LOCAUX OÙ ELLE SE TROUVE ?)

Pour les appareils qui brûlent du gaz de pétrole liquéfié, les articles 3 et 4 de la division II de l'annexe XIII exigent que les bouteilles de combustible soient entreposées à l'extérieur des accommodations ou autre espace où se trouvent des appareils de cuisson ou de chauffage.

[\(Règlement sur les machines de navires, ANNEXE XIII, Partie 1 \(Article 12\) & Division II \(Articles 3 et 4\)\)](#)

SECTION 8 : MACHINES**QUESTION 60 (LES MACHINES SONT-ELLES TOUTES CONSTRUITES ET INSTALLÉES CONFORMÉMENT AUX RÈGLES OU AUX CODES APPLICABLES ?)**

Réponse auto-explicative, « *Oui* » ou « *Non* ».

[\(Règlement sur les machines de navires, Sections 4 et 5\)](#)

QUESTION 61 (L'INSTALLATION DES SYSTÈMES DE GOUVERNE EST-ELLE CONFORME À LA RÉGLEMENTATION ?)

Tous les composants des appareils à gouverner doivent être protégés contre les obstructions, la chaleur excessive et l'usure mécanique. Les appareils à gouverner principaux doivent pouvoir être commandés depuis la passerelle et depuis un autre emplacement dans le compartiment de l'appareil à gouverner ou un autre emplacement approprié, compte tenu des facteurs opérationnels et des risques.

[\(Règlement sur les machines de navires, Annexe VII – Division 1 – \(Articles 1 à 23\) & Division III - \(articles 1 à 9\)\), \(Règlement sur la construction de coques, articles 89 et 90 et 130\)](#)

QUESTION 62 (LES SYSTÈMES D'ASSÈCHEMENT DES CALES ET DES BALLASTS SONT-ILS CONFORMES À LA RÉGLEMENTATION ?)

Tout bâtiment qui transporte de l'eau de ballast autre que le ballast permanent doit être équipé d'un système de pompage et de canalisation de l'eau de ballast conforme aux exigences opérationnelles du Règlement sur les eaux de ballast.

Tout remorqueur doit être équipé d'un système d'assèchement des bouchains conforme au Règlement et muni ou accompagné d'une tuyauterie ou d'un tuyau suffisant pour permettre de pomper l'eau des bouchains par-dessus bord.

En outre, le système d'assèchement doit être conforme aux normes suivantes :

- Un système d'assèchement des bouchains doit être équipé d'une pompe mécanique.
- La pompe doit être auto-amorçante et conçue pour fonctionner à sec sans dommage.
- Les pompes entraînées par moteur ne sont acceptables que si elles peuvent fonctionner indépendamment de l'arbre de propulsion.
- L'agencement de la tuyauterie doit garantir qu'aucun contre-siphonnement ne peut se produire, et des crépines marines doivent être prévues sur la ligne d'aspiration de chaque compartiment.
- La tuyauterie doit être en métal, en plastique rigide, en tuyau non pliable et non dégradable par les hydrocarbures, avec des raccords à bride, à vis ou à double serrage robuste, lorsque cela est possible.
- La tuyauterie ne doit pas avoir un diamètre inférieur à 25 millimètres (1 pouce), sauf que pour les petits compartiments, une tuyauterie de 18 millimètres de diamètre (3/4 de pouce) peut être acceptable si le temps de vidange est inférieur à cinq (5) minutes.
- La pompe de cale automatique ou un système de pompage des bouchains a une capacité minimale de 0,91 litre/seconde (14 ½ gallons américains/minute).
- Lorsqu'une pompe d'assèchement automatique est installée, un signal visuel doit être prévu au poste de commande pour indiquer que la pompe est en marche, et un interrupteur manuel de neutralisation doit être prévu au poste de commande.

[\(Règlement sur l'eau de ballast \(DORS/2021-120\), \(Règlement sur les petits bâtiments, Article 609\), \(Règlement sur les machines de navires, ANNEXE XV\)](#)

QUESTIONS 63, 64 ET 65 (DES MESURES SONT-ELLES EN PLACE POUR VÉRIFIER PÉRIODIQUEMENT LE NIVEAU D'EAU DE CALE ?), (L'ÉQUIPAGE REÇOIT-IL DES INSTRUCTIONS CLAIRES SUR LA FAÇON D'ABAISSEZ LE NIVEAU D'EAU DES CALES DU REMORQUEUR ?) ET (L'ÉQUIPAGE S'EST-IL FAMILIARISÉ AVEC LES PROCÉDURES D'INTERRUPTION DES MACHINES DE PROPULSION EN CAS DE DÉFAILLANCE DU MOTEUR PENDANT LE REMORQUAGE ?)

Réponse auto-explicative, « *Oui* » ou « *Non* ».

Remarque : Le représentant autorisé doit s'assurer que :

- toutes les machines et tous les équipements sont dans un état de fonctionnement satisfaisant;
- les bouchains sont équipés d'une alarme de haut niveau, et l'alarme est mise à l'essai régulièrement pour s'assurer qu'elle est opérationnelle;
- des procédures de sécurité sont établies et mises en œuvre pour une exploitation sûre du bâtiment et l'équipage est bien formé.

[\(LMMC 2001; article 106\)](#)

QUESTION 66 (DES PROTECTIONS EFFICACES SONT-ELLES FOURNIES POUR LA PROTECTION CONTRE LES MACHINES MOBILES, CHAUDES OU AUTREMENT DANGEREUSES ?)

Réponse auto-explicative, « *Oui* » ou « *Non* ».

Remarque : Les protections de machines sont prévues pour protéger l'équipage dans la zone de la machine contre les dangers tels que ceux créés par le point de fonctionnement, les points de pincement entrants, les pièces rotatives, les copeaux et les étincelles. Parmi les exemples de méthodes de protection, citons les barrières de protection, les dispositifs de déclenchement à deux mains, les dispositifs de sécurité électroniques, etc.

(RMN, Annexe XVI Article 4, Article 10)

SECTION 9 : ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE ET DE SÉCURITÉ CONTRE L'INCENDIE**QUESTION 67 (Y A-T-IL UNE TROUSSE DE PREMIERS SOINS MARITIMES À BORD ?)**

Une trousse de premiers soins devra être emballée dans une boîte étanche pouvant être parfaitement 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.

[Transports Canada – Transport maritime – Trousse de premiers soins](#)
[Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)

(Règlement sur les petits bâtiments)

QUESTION 68 (AVEZ-VOUS À BORD UN GILET DE SAUVETAGE DE LA BONNE TAILLE OU UN VÊTEMENT DE FLOTTAISON INDIVIDUEL ADÉQUAT POUR CHAQUE PERSONNE À BORD ?)

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** et bientôt, d'autres gilets homologués par UL seront aussi acceptés.

1) Les **gilets de sauvetage SOLAS** (« Safety of Life at Sea », **Sauvegarde de la vie humaine en mer**) 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 personnes de moins de 40 kg (88 livres) et celles de plus de 40 kg.



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;
- vous retournent sur le dos, mais il est possible qu'ils le fassent plus lentement;
- sont proposés en deux modèles : trou de serrure et gilet;
- et sont proposés en trois tailles.



Vêtements de flottaison individuels (VFI)

Transports Canada acceptera un VFI comme seul moyen gilet de flottaison à bord d'un bâtiment effectuant des voyages à proximité du littoral, classe 2, si celui-ci satisfait aux conditions suivantes. Veuillez-vous référer au [Bulletin de la sécurité des bâtiments PORT ET UTILISATION DES DISPOSITIFS DE FLOTTAISON Petits bâtiments autre que les embarcations de plaisance – BSN No : 06/2012](#)

Le VFI doit :

- 1) 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 ou par la Garde côtière canadienne;
- 3) assurer une flottaison minimale équivalente à 100 newtons (voir si bas pour la nouvelle politique UL12402-5), 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;
- 6) et 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.

Veuillez noter que Transports Canada examine actuellement les nouvelles normes sur les gilets de sauvetage pour usage commercial. Si vous n'êtes pas certain que votre gilet de sauvetage convient à un usage commercial, contactez votre bureau local de TCMSS. Voir <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime-dans-regions>

Autres conseils :

- [Inspection et entretien des gilets de sauvetage gonflables et des vêtements de flottaison individuels - BSN N° : 12/2019;](#)
- [Acceptation des aides à la flottabilité de niveau 70 homologués en vertu de la norme UL12402-5 en tant que vêtements de flottaison individuels](#)
- [Volet I – Politique – Acceptation de gilets de sauvetage spécialisés au lieu de gilets de sauvetage ou de Vêtements de Flottaison Individuels \(VFI\) approuvés pour les équipes de réponse aux urgences](#)
- [Système de gestion de la Sécurité maritime - Volet I - Politiques](#)

[\(Règlement sur les petits bâtiments, 506\)](#)

QUESTION 69 (Y A-T-IL DEUX GILETS DE SAUVETAGE FACILEMENT ACCESSIBLES DANS LA TIMONERIE ?)

La réponse auto-explicative sera « *Oui* » ou « *Non* ».

Le nombre deux est le minimum de tous les temps. Veuillez noter qu'un gilet de sauvetage par personne à bord est le minimum requis.

[\(Règlement sur les petits bâtiments, 521\)](#)

QUESTION 70 (SI LA HAUTEUR DE REMONTÉE À BORD EST SUPÉRIEURE À 0,5 MÈTRE, UN DISPOSITIF DE REMONTÉE À BORD EST-IL DISPONIBLE ?)

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 avec échelle, il répond déjà à cette exigence. Un moteur hors-bord ne doit pas être utilisé comme dispositif de remontée à bord.

[\(Règlement sur les petits bâtiments, 506\)](#)

QUESTION 71 (S'IL Y A AU MOINS DEUX PERSONNES À BORD ET QUE LE BÂTIMENT MESURE PLUS DE 8,5 M, AVEZ-VOUS À BORD AU MOINS UN RADEAU DE SAUVETAGE D'UNE CAPACITÉ TOTALE SUFFISANTE POUR RECEVOIR TOUTES LES PERSONNES À BORD ?)

S'il y a au moins deux personnes à bord d'un remorqueur mesurant plus de 8,5 m, ce dernier doit transporter à bord au moins un radeau de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord. Le radeau de sauvetage ou les aides à la flottabilité (à l'exception d'un radeau de sauvetage emballé dans un conteneur de type valise) doit être entreposé de manière à pouvoir se dégager automatiquement si le bâtiment coule.

Autres conseils. À noter que les vidéos YouTube ci-après sont en anglais, mais peuvent être sous-titrés en français. Le principe d'opération des dispositifs de largage automatique y est très bien expliqué:

- [Hammar H20 - How it works](#)
- [How to Install Hammar H20 Hydrostatic Easy Release Unit;](#) et
- [How to install a Hammar H20 Small Raft.](#)

[\(Règlement sur les petits bâtiments, 21\)](#)

QUESTION 72 (LE RADEAU DE SAUVETAGE EST-IL ENTRETENU À INTERVALLES ADÉQUATS ?)

Un radeau de sauvetage doit être entretenu aux intervalles (p. ex. tous les ans) indiqués à l'article 2 de l'annexe IV du [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#) et il doit être entretenu dans une station-service agréée par le fabricant du radeau de sauvetage. L'emplacement et la date du dernier entretien doivent être clairement indiqués sur le radeau de sauvetage. À l'exception d'un radeau de sauvetage emballé dans un contenant de type valise, un radeau de sauvetage doit être entreposé de manière à pouvoir se dégager automatiquement si le bâtiment coule.

Voir les autres conseils à la question 71 ci-dessus, pour les dispositifs de largage automatique (HRU).

([Règlement sur les petits bâtiments, 21](#)), [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#)

QUESTION 73 (VOUS ÊTES-VOUS ASSURÉ QUE TOUS LES EXTINCTEURS RANGÉS DANS LES LOCAUX D'HABITATION (CABINES) OU DESTINÉS À Y ÊTRE UTILISÉS NE CONTIENNENT PAS D'AGENT EXTINCTEUR À GAZ ?)

Un local d'habitation ou une cabine est une pièce dans laquelle on passe la nuit. Vous êtes tenu d'avoir un extincteur pour votre cabine, mais il ne peut pas contenir de gaz comme le CO₂, d'halon ou le FM200, car ces gaz étouffent les gens. L'extincteur du local d'habitation ou d'une cabine doit être un extincteur à eau, à mousse ou à poudre extinctrice.

([Règlement sur les petits bâtiments, paragraphe 512\[4\]](#))

QUESTION 74 (SI LE BÂTIMENT EST MUNI D'UN APPAREIL DE CUISSON, DE CHAUFFAGE OU DE RÉFRIGÉRATION À COMBUSTIBLE, UN EXTINCTEUR SUPPLÉMENTAIRE 1A : 5B : C EST-IL INSTALLÉ À BORD ?)

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	Des matériaux combustibles comme le bois, les tissus, le papier, le caoutchouc ou le plastique.	Volume d'eau équivalent de l'extincteur. La norme utilise la formule suivante : 1 ¼ gallon (É.-U.) multiplié par le nombre de la notation. Par exemple, un extincteur 1A : 5B : C équivaut à 1 ¼ gallon d'eau pour faire face à un feu de classe A.
B	Des liquides, du gaz et des graisses inflammables.	Nombre de pieds carrés 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 C.

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.

([Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments – DORS/2017-14](#)), ([Règlement sur les petits bâtiments, 521](#))

QUESTION 75 (LES EXTINCTEURS SONT-ILS CORRECTEMENT ENTRETENUS AUX INTERVALLES REQUIS ?)

Vérifiez chaque mois vos extincteurs pour vous assurer que l'aiguille du manomètre est dans la zone verte. Si elle n'est pas dans la zone verte, faites-le vérifier et recharger. Faites vérifier votre extincteur

chaque année, et achetez-en un nouveau après six ans. Les extincteurs à poudre doivent être culbuter au minimum 1 fois par mois, pour s'assurer que les vibrations du remorqueurs n'ont pas comprimé la poudre en bloc.



([Règlement sur les petits bâtiments, article 17](#))

QUESTION 76 (Y A-T-IL AU MOINS DEUX MOYENS D'ÉVACUATION DE LA TIMONERIE QUI DONNENT DIRECTEMENT SUR L'EXTÉRIEUR ?)

Un moyen de s'échapper peut-être la porte de la timonerie. Votre deuxième moyen de fuite peut être une autre porte ou une fenêtre. S'il s'agit d'une fenêtre, assurez-vous que vous pouvez sortir par la fenêtre en cas d'urgence et qu'il existe un point de sortie lorsque le bateau commence à s'incliner avant de chavirer.

([Règlement sur les petits bâtiments, article 521](#))

QUESTION 77 (Y A-T-IL AU MOINS DEUX ISSUES POUR CHAQUE ESPACE NORMALEMENT OCCUPÉ ?)

Pour diminuer au maximum le risque qu'un incident bloque les deux issues, les moyens d'évacuation doivent :

- être aussi éloignés l'un de l'autre que possible;
- avoir un moyen de sortir à l'extérieur;
- avoir une ouverture libre d'au moins 560 millimètres x 560 millimètres.

Un seul moyen d'évacuation est nécessaire si :

- l'espace n'est pas normalement occupé;
- les dimensions de celui-ci ne permettent pas d'y prévoir plus d'un moyen;
- l'aire de surface du pont ne dépasse pas 28 m².

Autres conseils :

- [Normes de construction pour les petits bâtiments \(2010\) – TP 1332 F – Article 10.2 Sécurité incendie](#)

([Règlement sur la construction de coques, 115](#))

QUESTION 78 (LES DÉTECTEURS DE CHALEUR DANS LE COMPARTIMENT MOTEUR ET LES DÉTECTEURS D'INCENDIE DANS LES ESPACES DE LOGEMENT [CABINES] SONT-ILS ÉQUIPÉS D'UNE ALARME SONORE D'AU MOINS 84 DB ?)

Les détecteurs d'incendie doivent être répertoriés pour utilisation maritime par un organisme de certification de produits ou une société de classification reconnu(e).

Sur tous les bâtiments d'au plus 12 mètres et sur les bateaux de travail d'au plus 15 mètres sans couchettes, des détecteurs munis d'une alarme intégrée peuvent être utilisés. L'intensité minimale de l'alarme est de 84 dB.

Autres conseils :

- [Normes de construction pour les petits bâtiments \(2010\) – TP 1332 F – Article 10.3 Détection et alarme d'incendie](#)

[\(Règlement sur les petits bâtiments, 516\)](#)

QUESTION 79 (Y A-T-IL TROIS SIGNAUX DE DÉTRESSE DE TYPE A, B OU C [PAS DE SIGNAUX FUMIGÈNES, TYPE D] À BORD ?)

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).

[\(Règlement sur les petits bâtiments, 507\)](#)