



TP 15415 F
(12/2023)

Modifications canadiennes pour le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*

1^{re} ÉDITION

DÉCEMBRE 2023



<p>Autorité responsable</p> <p>Le directeur exécutif de la Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens, Sécurité maritime est responsable du présent document, y compris de toute modification, correction ou mise à jour.</p>	<p>Approbation</p> <hr/> <p>Luc Tremblay, Directeur exécutif Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens Sécurité et sûreté maritimes</p> <p>Signé le : _____</p>
--	--

Date de la publication originale : Décembre 2023 Date de la révision :

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2023.

Transports Canada autorise la reproduction de la présente TP 15415F, au besoin. Toutefois, bien qu'il autorise l'utilisation du contenu, Transports Canada n'est pas responsable de la façon dont l'information est présentée, ni des interprétations qui peuvent en être faites. Il se peut que la TP 15415F ne contienne pas les modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information à jour, communiquez avec Transports Canada.

TP 15415F
(12/2023)

INFORMATION SUR LE DOCUMENT

Titre	Modifications canadiennes pour le <i>Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments</i>			
N° de TP	15415 F	Édition	1	SGDDI N° 19743145
N° de catalogue	T29-169/2023F-PDF	No ISBN	978-0-660-42103-2	
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	613-991-4818	
		Courriel	marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca	
		Adresse URL	https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime	

RÉVISIONS

Révision la plus récente

Nouveau document

Prochaine révision

Révision n°	Date de publication	Pages visées	Auteur(s)	Brève description du changement

TABLE DES MATIÈRES

PARTIE 1 :	RÈGLES SOLAS	1
CHAPITRE I	Dispositions générales	1
CHAPITRE II-1	Construction – structure, subdivision et stabilité, machinerie et installations électriques	1
Partie A	Généralités	1
Règle 1	Application.....	1
Règle 2	Définitions	1
Règle 3	Définitions relatives aux parties C, D et E.....	1
Partie A-1	Structure des navires	2
Règle 3-1	Prescriptions d’ordre structurel, mécanique et électrique applicables aux navires.....	2
Règle 3-2	Revêtements de protection des citernes spécialisées ballastées à l’eau de mer de tous les types de navires et des espaces de double muraille des vraquiers	2
Règle 3-3	Sécurité de l’accès à l’étrave des navires-citernes	2
Règle 3-4	Dispositifs et procédures de remorquage d’urgence	2
Règle 3-5	Installation de matériaux neufs contenant de l’amiante.....	2
Règle 3-6	Accès aux espaces de la tranche de la cargaison des pétroliers et des vraquiers, à l’intérieur de ces espaces et à l’avant de ces espaces.....	2
Règle 3-7	Plans de construction à conserver à bord et à terre	3
Règle 3-8	Équipement de remorquage et d’amarrage	3
Règle 3-9	Moyens d’embarquement et de débarquement	3
Règle 3-10	Normes de construction des navires en fonction d’objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers.....	3
Règle 3-11	Protection contre la corrosion des citernes à cargaison d’hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut	3
Règle 3-12	Protection contre le bruit.....	3
Règle 3-13	Appareils de levage et treuils de manutention d’ancres.....	3
Partie B	Compartimentage et stabilité	3
Règle 4	Généralités	4
Partie B-1	Stabilité	4
Règle 5	Stabilité à l’état intact	4
Règle 5-1	Renseignements sur la stabilité à fournir au capitaine.....	4
Règle 6	Indice de compartimentage requis R.....	4
Règle 7	Indice de compartimentage obtenu A	5
Règle 7-1	Calcul du facteur p_i	5
Règle 7-2	Calcul du facteur s_i	5

Règle 7-3	Perméabilité	5
Règle 8	Prescriptions spéciales relatives à la stabilité des navires à passagers.....	5
Règle 8-1	Capacité des systèmes des navires à passagers après un envahissement et renseignements concernant l'exploitation après envahissement	5
Partie B-2	Compartimentage et étanchéité à l'eau et aux intempéries	5
Règle 9	Doubles fonds des navires à passagers et des navires de charge autres que les navires-citernes	5
Règle 10	Construction des cloisons étanches à l'eau	6
Règle 11	Épreuve initiale des cloisons étanches à l'eau, etc.....	6
Règle 12	Cloisons de coqueron et de la tranche des machines, tunnels des lignes d'arbre, etc.....	6
Règle 13	Ouvertures au-dessous du pont de cloisonnement dans les cloisons étanches à l'eau des navires à passagers.....	7
Règle 13-1	Ouvertures dans les cloisons et les ponts intérieurs étanches à l'eau à bord des navires de charge.....	7
Règle 14	Navires à passagers transportant des véhicules utilitaires et le personnel qui les accompagne	8
Règle 15	Ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous du pont de cloisonnement des navires à passagers et au-dessous du pont de franc-bord des navires de charge.....	8
Règle 15-1	Ouvertures extérieures à bord des navires de charge.....	8
Règle 16	Construction et épreuves initiales des fermetures étanches à l'eau	8
Règle 16-1	Construction et épreuves initiales des ponts étanches à l'eau, tambours, etc.	8
Règle 17	Étanchéité intérieure des navires à passagers au-dessus du pont de cloisonnement.....	9
Règle 17-1	Étanchéité de la coque et de la superstructure; prévention et maîtrise des avaries à bord des navires rouliers à passagers	9
Partie B-3	Détermination des lignes de charge de compartimentage des navires à passagers	9
Règle 18	Détermination, marquage et inscription des lignes de charge de compartimentage des navires à passagers.....	9
Partie B-4	Gestion de la stabilité	9
Règle 19	Renseignements pour la maîtrise des avaries.....	9
	<i>Règle 19-1 Exercices de maîtrise des avaries applicables aux navires à passager</i>	10
Règle 20	Chargement des navires	10
Règle 21	Manœuvres et inspections périodiques des portes étanches à l'eau, etc., à bord des navires à passagers	10
Règle 22	Prévention et maîtrise de l'embarquement d'eau, etc.	10
Règle 22-1	Systèmes de détection de l'envahissement à bord des navires à passagers qui transportent 36 personnes ou plus.....	10
Règle 23	Prescriptions spéciales applicables aux navires rouliers à passagers.....	10

Règle 24	Prescriptions supplémentaires pour la prévention et la maîtrise de l'embarquement d'eau, etc., à bord des navires de charge	10
Règle 25	Détecteurs de niveau d'eau à bord des navires de charge à cale unique autres que les vraquiers	10
	<i>Règle 25-1 Détecteurs de niveau d'eau à bord des bâtiments de charge à cales multiples autres que les vraquiers</i>	10
Partie C	Installations de machines	11
Règle 26	Dispositions générales	11
Règle 27	Machines	12
Règle 28	Marche arrière	12
Règle 29	Appareil à gouverner	12
Règle 30	Prescriptions supplémentaires applicables aux appareils à gouverner électriques et électrohydrauliques	12
Règle 31	Commande des machines	12
Règle 32	Chaudières à vapeur et circuits d'alimentation des chaudières	12
Règle 33	Tuyaux de vapeur	12
Règle 34	Circuits d'air comprimé	12
Règle 35	Dispositifs de ventilation des locaux de machines	12
Règle 35-1	Installations d'assèchement	13
Règle 36	[Titre laissé en blanc]	13
Règle 37	Communication entre la passerelle de navigation et les locaux de machines	13
Règle 38	Dispositif d'alarme destiné à prévenir les mécaniciens	13
Règle 39	Position des installations de secours à bord des navires à passagers	14
Partie D	Installations électriques	14
Règle 40	Dispositions générales	14
Règle 41	Source principale d'énergie électrique et dispositifs d'éclairage	15
Règle 42	Source d'énergie électrique de secours à bord des navires à passagers	15
Règle 42-1	Éclairage de secours supplémentaire à bord des navires rouliers à passagers	16
Règle 43	Source d'énergie électrique de secours à bord des navires de charge	16
Règle 44	Systèmes de démarrage des groupes générateurs de secours	17
Règle 45	Précautions contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique	17
Partie E	Prescriptions supplémentaires applicables aux locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel	17
Règle 46	Dispositions générales	17
Règle 47	Précautions contre l'incendie	17
Règle 48	Protection contre l'invasion	18

Règle 49	Commande de l'appareil propulsif à partir de la passerelle de navigation	18
Règle 50	Communications	18
Règle 51	Dispositif d'alarme	18
Règle 52	Dispositif de sécurité	18
Règle 53	Prescriptions spéciales applicables aux machines, aux chaudières et aux installations électriques	18
Règle 54	Examen particulier du cas des navires à passagers	18
Partie F	Autre conceptions et dispositifs	18
Règle 55	Autre conceptions et dispositifs	18
Partie G	Navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair	18
Règle 56	Application.....	18
Règle 57	Prescriptions applicables aux navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair ..	18
CHAPITRE II-2	Construction – Prévention, détection et extinction de l'incendie	19
CHAPITRE III	Engins et dispositifs de sauvetage.....	20
Partie A	Généralités	20
Règle 1	Application.....	20
Règle 2	Exemptions	20
Règle 3	Définitions	20
Règle 4	Évaluation, mise à l'essai et approbation des engins et des dispositifs de sauvetage	22
Règle 5	Essais en cours de production	22
Partie B	Prescriptions applicables aux navires et aux engins de sauvetage	22
Règle 6	Communications	22
	Tableau 1 : Exigences relatives au transport de fusées éclairantes	23
Règle 7	Engins de sauvetage individuels	24
	Tableau 2 : Exigences relatives au transport de bouées de sauvetage	25
Règle 8	Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique.....	27
Règle 9	Consignes d'exploitation	27
Règle 10	Effectif des embarcations et des radeaux de sauvetage et encadrement	28
Règle 11	Dispositions à prendre pour l'appel et l'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage	28
Règle 12	Postes de mise à l'eau	28
Règle 13	Arrimage des embarcations et radeaux de sauvetage.....	28
Règle 14	Arrimage des canots de secours.....	29
Règle 15	Arrimage des dispositifs d'évacuation en mer	29
Règle 16	Dispositifs de mise à l'eau et de récupération des embarcations et des radeaux de sauvetage.....	29

Règle 17	Dispositifs d'embarquement dans les canots de secours, de mise à l'eau et de récupération	29
Règle 17-1	Récupération de personnes à la mer.....	29
Règle 18	Appareils lance-amarre	30
Règle 19	Formation et exercices en vue d'une situation critique.....	30
Règle 20	Disponibilité opérationnelle, entretien et inspections	30
Règle 21	Embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours.....	31
Tableau 3 : Exigences relatives au transport de bateaux de sauvetage à bord des bâtiments à passagers.....		33
Règle 22	Engins de sauvetage individuels	34
Règle 23	Dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours	34
Règle 24	Arrimage des embarcations et radeaux de sauvetage.....	35
Règle 25	Postes de rassemblement	35
Règle 26	Prescriptions supplémentaires applicables aux navires rouliers à passagers	35
Règle 27	Renseignements concernant les passagers	36
Règle 28	Aires d'atterrissage et d'évacuation par hélicoptère	36
Règle 29	Système d'aide à la décision destiné aux capitaines des navires à passagers	36
Règle 30	Exercices.....	36
Règle 31	Embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours.....	36
Tableau 4 : Exigences relatives au transport d'embarcations de sauvetage à bord des bâtiments de charge.....		39
Règle 32	Engins de sauvetage individuels	40
Règle 33	Dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage et à leur mise à l'eau.....	40
Règle 34	[Titre laissé en blanc].....	40
Règle 35	Manuel de formation et aides à la formation à bord	40
Règle 36	Consignes pour l'entretien de bord.....	41
Règle 37	Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique.....	41
Partie C	Autres conceptions et dispositifs	41
Règle 38	Autres conceptions et dispositifs	41
CHAPITRE IV	Radiocommunications	41
CHAPITRE V	Sécurité de la navigation	41
CHAPITRE VI	Transport de cargaisons et de combustibles liquides	41
CHAPITRE VII	Transport de marchandises dangereuses.....	41
CHAPITRE VIII	Navires nucléaires.....	42
CHAPITRE IX	Gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires	42

CHAPITRE X	Mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse.....	42
CHAPITRE XI-1	Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime.....	42
CHAPITRE XI-2	Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime.....	42
CHAPITRE XII	Mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers	42
CHAPITRE XIII	Vérification de la conformité	42
CHAPITRE XIV	Mesures de sécurité applicables aux navires exploités dans les eaux polaires	43
CHAPITRE XV	Mesures de sécurité pour les bâtiments transportant du personnel industriel	43
PARTIE 2 :	LOGEMENT, LOISIRS, ALIMENTATION ET SERVICE DE TABLE ...	44
	Règle 3.1 – Installations de logement et de loisirs	44
	Norme A3.1 – Logement et loisirs	44
	Principe directeur B3.1.1 – Conception et construction.....	46
	Principe directeur B3.1.2 – Ventilation.....	46
	Principe directeur B3.1.3 – Chauffage	48
	Principe directeur B3.1.4 – Éclairage.....	48
	Principe directeur B3.1.5 – Cabines	51
	Principe directeur B3.1.6 – Réfectoires.....	52
	Principe directeur B3.1.7 – Installations sanitaires	52
	Principe directeur B3.1.8 – Infirmerie.....	53
	Principe directeur B3.1.9 – Autres installations	53
	Principe directeur B3.1.10 – Articles de literie, ustensiles de table et articles divers	54
	Principe directeur B3.1.11 – Installations de loisirs, dispositions concernant le courrier et les visites de navires	54
	Principe directeur B3.1.12 – Prévention du bruit et des vibrations.....	54
PARTIE 3 :	EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES	54
ANNEXE 1	ZONES DE GLACE DE MER DE L’EST DU CANADA.....	55

AVIS

L’information dans une boîte de texte n’est donnée qu’à titre informatif et ne fait pas partie de la norme.

Pour assurer la conformité, il incombe au lecteur de consulter l’instrument officiel auquel il est cité dans la boîte de texte.

PARTIE 1 : RÈGLES SOLAS

CHAPITRE I Dispositions générales

Note d'information : Le chapitre I n'est pas incorporé. Consultez le *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiments* et la TP 15456 – *Norme canadienne d'approbation et d'inspection des plans de bâtiments*.

CHAPITRE II-1 Construction – structure, subdivision et stabilité, machinerie et installations électriques

Partie A Généralités

Règle 1 Application

Aucune modification.

Règle 2 Définitions

- 1 Outre les définitions de la règle 2, les définitions suivantes s'appliquent à la présente norme :

« *eau douce* » désigne toutes les rivières, tous les lacs et toutes les autres eaux douces navigables au Canada. Cela comprend le fleuve Saint-Laurent à l'ouest de l'extrémité est de l'île d'Orléans. (*fresh water*)

« *RCEB* » désigne le *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*. (*VCER*)

« *Recueil FTP* » désigne le *Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu* publié par l'OMI. (*FTP Code*)

« *voyage à proximité du littoral, classe 1* » s'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité des bâtiments*. (*near coastal voyage, Class 1*)

Règle 3 Définitions relatives aux parties C, D et E

Aucune modification.

Partie A-1 Structure des navires

Règle 3-1 *Prescriptions d'ordre structurel, mécanique et électrique applicables aux navires*

- 1 Outre les exigences de la règle 3-1, la structure d'un bâtiment à passagers de plus de 40 mètres en longueur qui est immatriculé au Canada ou se livrant au cabotage au Canada doit être conçue pour résister aux charges structurales prévues, à la fois mondiales et locales, dans les conditions de glaces anticipées lorsqu'il navigue dans les zones de glaces de mer de l'est du Canada (voir la carte à l'annexe 1).
- 2 Une conception appropriée des échantillons de coque doit être choisie en fonction du profil opérationnel prévu pour le bâtiment. Lors de l'établissement des procédures ou des limites opérationnelles, les conditions environnementales locales, y compris les opérations dans la glace, doivent être prises en compte.

Règle 3-2 *Revêtements de protection des citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer de tous les types de navires et des espaces de double muraille des vraquiers*

- 1 La règle 3-2 ne s'applique pas à un bâtiment exploité en eau douce pour une période d'au moins trois mois consécutifs par année.

Règle 3-3 *Sécurité de l'accès à l'étrave des navires-citernes*

Aucune modification.

Règle 3-4 *Dispositifs et procédures de remorquage d'urgence*

Aucune modification.

Note d'information : La règle 3-4.2 s'applique à un bâtiment jouissant de droits acquis à partir de la date du premier anniversaire de l'entrée en vigueur du RCEB (se reporter l'article 10 du RCEB).

Règle 3-5 *Installation de matériaux neufs contenant de l'amiante*

Aucune modification.

Règle 3-6 *Accès aux espaces de la tranche de la cargaison des pétroliers et des vraquiers, à l'intérieur de ces espaces et à l'avant de ces espaces*

Aucune modification.

Règle 3-7 ***Plans de construction à conserver à bord et à terre***

- 1 Un bâtiment qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité n'est pas tenu de satisfaire aux exigences de la règle 3-7.

Règle 3-8 ***Équipement de remorquage et d'amarrage***

Note d'information : La règle 3-8 s'applique à un bâtiment jouissant de droits acquis un an après l'entrée en vigueur du RCEB (se reporter à l'article 10 du RCEB).

- 1 Outre les exigences de la règle 3-8, un bâtiment doit être muni d'un équipement d'amarrage qui satisfait aux règles d'un organisme reconnu.

Règle 3-9 ***Moyens d'embarquement et de débarquement***

- 1 La règle 3-9 ne s'applique pas à un bâtiment qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité.

Note d'information : Un bâtiment pourvu de moyens d'embarquement doit satisfaire aux exigences du *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*.

Règle 3-10 ***Normes de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers***

Aucune modification.

Règle 3-11 ***Protection contre la corrosion des citernes à cargaison d'hydrocarbures des transporteurs de pétrole brut***

Aucune modification.

Règle 3-12 ***Protection contre le bruit***

Aucune modification.

Règle 3-13 ***Appareils de levage et treuils de manutention d'ancres***

Note d'information : Aux fins de l'application de la règle 3-13, qui entre en vigueur le 1 janvier 2026, l'équipement de manutention de la charge qui est assujéti et conforme aux exigences de la partie 3 (outillage de chargement) du *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*, est réputé conforme aux exigences respectives du RCEB.

Aucune modification.

Partie B **Compartimentage et stabilité**

Note d'information : Un bâtiment à passagers qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité peut satisfaire aux exigences du document TP 10943 - *Normes de stabilité après avarie des bâtiments à passagers qui ne sont pas assujéti à la Convention SOLAS*, au lieu des règles 6 à 8 du chapitre II-1 de SOLAS (se reporter à l'article 102 du RCEB).

Aucune modification.

Règle 7 ***Indice de compartimentage obtenu A***

Aucune modification.

Règle 7-1 ***Calcul du facteur p_i***

Aucune modification.

Règle 7-2 ***Calcul du facteur s_i***

Aucune modification.

Règle 7-3 ***Perméabilité***

Aucune modification.

Règle 8 ***Prescriptions spéciales relatives à la stabilité des navires à passagers***

Aucune modification.

Règle 8-1 ***Capacité des systèmes des navires à passagers après un envahissement et renseignements concernant l'exploitation après envahissement***

- 1 La règle 8-1 ne s'applique pas à un bâtiment à passagers qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité et qui est exploité dans les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2.

Partie B-2 **Compartimentage et étanchéité à l'eau et aux intempéries**

Règle 9 ***Doubles fonds des navires à passagers et des navires de charge autres que les navires-citernes***

Note d'information : La règle 9 ne s'applique pas à un bâtiment de charge, autre qu'un bâtiment-citerne, qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité et dont la jauge brute est inférieure à 500. (Se référer à l'alinéa 100(1)c) du RCEB.)

Consultez le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* pour les exigences en matière de double fond applicables aux bâtiments transportant des hydrocarbures ou des produits chimiques.

- 1 Aux fins de la règle 9, les traversiers à câble n'ont pas à être pourvus d'un double-fond.

Règle 10 ***Construction des cloisons étanches à l'eau***

Aucune modification.

Règle 11 ***Épreuve initiale des cloisons étanches à l'eau, etc.***

Aucune modification.

Règle 12 ***Cloisons de coqueron et de la tranche des machines, tunnels des lignes d'arbre, etc.***

Aucune modification.

Règle 13 ***Ouvertures au-dessous du pont de cloisonnement dans les cloisons étanches à l'eau des navires à passagers***

- 1 Pour un bâtiment qui navigue sur les eaux internes du Canada, autres que les Grands Lacs, des portes étanches à charnières à fermeture rapide peuvent être installées dans les locaux d'habitation et de travail, autres que les locaux de machines, au lieu de satisfaire aux règles 13.5.1 à 13.8.3, s'il est possible de garder ces portes fermées en tout temps, sauf lorsqu'elles sont utilisées pour le passage par la porte.
- 2 Les portes étanches à charnières doivent :
 - (1) satisfaire à la règle 13.9.1;
 - (2) préserver l'étanchéité et la solidité des cloisons dans lesquelles elles sont installées;
 - (3) être conçues de manière à se fermer par des moyens autres que la gravité ou par un poids en chute libre, et elles doivent pouvoir s'ouvrir de chaque côté des cloisons dans lesquelles elles sont encastrées.
- 3 Si l'alarme sonore requise par la règle 13.7.1.6 ne peut être entendue des deux côtés d'une porte ouverte, une alarme sonore doit être installée de chaque côté de la porte étanche concernée et à proximité de celle-ci.
- 4 Les portes étanches doivent être maintenues fermées pendant la navigation pour assurer l'intégrité de l'étanchéité, mais elles peuvent être utilisées en mer, sauf dans les cas prévus aux règles 13.9.1 ou 14. Elles doivent être munies d'un avis « Maintenir fermée pendant la navigation » dans la langue de travail du bâtiment, de chaque côté de la cloison, et un avis à cet effet doit être affiché dans la passerelle de navigation.

Règle 13-1 ***Ouvertures dans les cloisons et les ponts intérieurs étanches à l'eau à bord des navires de charge***

- 1 On peut installer des portes étanches à charnières à fermeture rapide sur un bâtiment de charge qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité au lieu de se conformer à la règle 13-1.2.
- 2 Les portes étanches à charnières doivent :
 - (1) satisfaire à la règle 13.9.1;
 - (2) préserver l'étanchéité et la solidité des cloisons dans lesquelles elles sont installées;
 - (3) être conçues de manière à se fermer par des moyens autres que la gravité ou par un poids en chute libre, et elles doivent pouvoir s'ouvrir de chaque côté des cloisons dans lesquelles elles sont encastrées.

- 3 Si l'alarme sonore requise par la règle 13-1.2 ne peut être entendue des deux côtés d'une porte ouverte, une alarme sonore doit être installée de chaque côté de la porte étanche concernée et à proximité de celle-ci.
- 4 Les portes étanches doivent être maintenues fermées pendant la navigation pour assurer l'intégrité de l'étanchéité, mais elles peuvent être utilisées en mer, sauf dans les cas prévus aux règles 13-1.4 et 13-1.5. Elles doivent être munies d'un avis « Maintenir fermée pendant la navigation » dans la langue de travail du bâtiment, de chaque côté de la cloison, et un avis à cet effet doit être affiché dans la passerelle de navigation.

Règle 14 ***Navires à passagers transportant des véhicules utilitaires et le personnel qui les accompagne***

Aucune modification.

Règle 15 ***Ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous du pont de cloisonnement des navires à passagers et au-dessous du pont de franc-bord des navires de charge***

- 1 Outre les exigences de la règle 15.8.3, le représentant autorisé d'un bâtiment qui navigue dans des conditions de frasil ou de d'amas de frasil doit veiller à ce que les exigences de la conception et de construction des prises d'eau prévues dans l'annexe de la circulaire MSC/Circ.504 de l'OMI, *Directives relatives à la conception et à la construction des prises d'eau destinées à fonctionner dans la glace visqueuse*, avec ses modifications successives, soient respectées, ou à ce que d'autres mesures soient prises pour empêcher le frasil ou l'amas de frasil de bloquer les prises d'eau.

Règle 15-1 ***Ouvertures extérieures à bord des navires de charge***

- 1 Outre l'exigence de la règle 15-1.3, les postes de commande doivent être comporter un système doté d'avertisseurs lumineux. Ce système doit confirmer que les portes sont bien fermées, sécurisées et verrouillées. Ce système doit être « à sécurité intégrée », de sorte qu'en cas de défaillance, le système ne puisse indiquer à tort que les portes sont bien fermées, bien sécurisées et verrouillées.

Règle 16 ***Construction et épreuves initiales des fermetures étanches à l'eau***

Aucune modification.

Règle 16-1 ***Construction et épreuves initiales des ponts étanches à l'eau, tambours, etc.***

Aucune modification.

Règle 17 ***Étanchéité intérieure des navires à passagers au-dessus du pont de cloisonnement***

Aucune modification.

Règle 17-1 ***Étanchéité de la coque et de la superstructure; prévention et maîtrise des avaries à bord des navires rouliers à passagers***

- 1 La règle 17-1.1.1 ne s'applique pas à un bâtiment roulier à passagers qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité et qui est exploité dans les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2, un voyage en eaux internes, ou un voyage en eaux abritées si les accès qui mènent à des locaux situés sous le pont de cloisonnement :
 - (1) sont rendus étanches aux intempéries, dotés d'une alarme et signalés à la passerelle de navigation;
 - (2) sont surveillés « fermés » par les services de ronde sur le pont lorsque le bâtiment fait route.

Partie B-3 Détermination des lignes de charge de compartimentage des navires à passagers

Règle 18 ***Détermination, marquage et inscription des lignes de charge de compartimentage des navires à passagers***

- 1 Pour les besoins de la règle 18.2, pour un bâtiment à passagers qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité, P1, P2, etc. doivent se lire comme suit : C1, C2, etc.
- 2 Pour les besoins des règles 18.2 et 18.4, pour un bâtiment à passagers qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité, les mentions « Certificat de sécurité pour bâtiment à passagers » doivent se lire comme suit : « Certificat d'inspection de sécurité ».
- 3 Pour les besoins des règles 18.5 et 18.7, pour un bâtiment qui n'effectue que des voyages en eau douce et un bâtiment qui détient un certificat de franc-bord pour les Grands Lacs et les eaux internes du Canada, les mentions d'« eau salée » doivent se lire comme suit : « eau douce ».

Partie B-4 Gestion de la stabilité

Règle 19 ***Renseignements pour la maîtrise des avaries***

Aucune modification.

Règle 19-1 ***Exercices de maîtrise des avaries applicables aux navires à passager***

Note d'information : La règle 19-1 n'est pas incorporée.

Règle 20 ***Chargement des navires***

Aucune modification.

Règle 21 ***Manœuvres et inspections périodiques des portes étanches à l'eau, etc., à bord des navires à passagers***

Aucune modification.

Règle 22 ***Prévention et maîtrise de l'embarquement d'eau, etc.***

- 1 Pour les besoins de la règle 22.3, le terme « Administration » doit être interprété comme étant le Bureau d'examen technique en matière maritime.

Règle 22-1 ***Systèmes de détection de l'envahissement à bord des navires à passagers qui transportent 36 personnes ou plus***

Aucune modification.

Règle 23 ***Prescriptions spéciales applicables aux navires rouliers à passagers***

- 1 La règle 23.9 ne s'applique pas lorsque les passagers sont dirigés de regagner leur véhicule avant que le bâtiment n'accoste.

Règle 24 ***Prescriptions supplémentaires pour la prévention et la maîtrise de l'embarquement d'eau, etc., à bord des navires de charge***

Aucune modification.

Règle 25 ***Détecteurs de niveau d'eau à bord des navires de charge à cale unique autres que les vraquiers***

Aucune modification.

Règle 25-1 ***Détecteurs de niveau d'eau à bord des bâtiments de charge à cales multiples autres que les vraquiers***

Aucune modification.

Partie C Installations de machines

Règle 26 *Dispositions générales*

- 1 Pour être installé sur un bâtiment, l'équipement suivant doit être d'un type approuvé par un organisme reconnu ou par un organisme de certification de produits :
 - (1) moteurs alternatifs (combustion interne et vapeur);
 - (2) moteurs à turbine (gaz et vapeur);
 - (3) inverseur de marche et démultiplicateur;
 - (4) chaudières à vapeur;
 - (5) réservoirs sous pression froids;
 - (6) batteries et les installations de propulsion électrique.

- 2 Outre les exigences de la règle 26, le système de propulsion électrique d'un bâtiment qui consiste en des batteries et un moteur à propulsion électrique doit satisfaire aux exigences suivantes :
 - (1) seuls les équipements associés aux batteries peuvent être placés dans l'espace réservé aux batteries;
 - (2) l'espace des batteries doit satisfaire aux exigences du *Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments* relatives aux locaux de machines de catégorie A;
 - (3) l'espace des batteries doit être protégé contre les effets de chaleur externe avec de l'isolation de type A-60 contre les autres locaux de machines de la catégorie A et les autres espaces qui présentent un risque d'incendie élevé ou modéré;
 - (4) l'arrivée et la sortie d'air du système de ventilation de l'espace réservé aux batteries doivent être indépendantes des autres locaux et l'évacuation vers l'air libre doit se faire en lieu sûr;
 - (5) l'espace des batteries et le système et les conduits de ventilation doivent être munis d'un système de détection de gaz;
 - (6) l'espace des batteries doit être muni d'un système fixe d'extinction d'incendie adapté au potentiel de développement de l'incendie;
 - (7) une évaluation des risques pour l'installation doit être établie conformément à la circulaire MSC.1/Circ.1455, basée sur l'installation spécifique;
 - (8) les options de maîtrise des risques (RCO) identifiées dans l'évaluation des risques doivent être mises en œuvre pour réduire les dangers identifiés au niveau de risque « aussi faible que cela est raisonnablement possible » (ALARP).

Règle 27 **Machines**

Aucune modification.

Règle 28 **Marche arrière**

Aucune modification.

Règle 29 **Appareil à gouverner**

- 1 La règle 29 ne s'applique pas aux traversiers à câble.
- 2 Pour les besoins de la règle 29.1, un appareil à gouverner auxiliaire n'est pas requis pour un bâtiment amphidrome pourvu de deux systèmes à gouverner indépendants, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière – les deux étant disponibles durant la navigation, si le gouvernail correspondant peut être ramené rapidement et de façon sécuritaire sur l'axe central et être maintenu dans cette position en cas de défaillance de l'un des systèmes à gouverner.

Règle 30 **Prescriptions supplémentaires applicables aux appareils à gouverner électriques et électrohydrauliques**

Aucune modification.

Règle 31 **Commande des machines**

Aucune modification.

Règle 32 **Chaudières à vapeur et circuits d'alimentation des chaudières**

Aucune modification.

Règle 33 **Tuyaux de vapeur**

Aucune modification.

Règle 34 **Circuits d'air comprimé**

Aucune modification.

Règle 35 **Dispositifs de ventilation des locaux de machines**

Aucune modification.

Règle 35-1 **Installations d'assèchement**

- 1 Pour les besoins de la règle 35-1.3, on peut réduire de un le nombre de pompes à bord d'un bâtiment à passagers de moins de 91,5 m qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité et qui est exploité dans les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2.
- 2 Un bâtiment à passagers qui est exploité dans les zones de glaces de mer de l'est du Canada indiquées à l'annexe 1, doit être muni d'une alarme à niveau dans tous les compartiments secs sans personnel et tous locaux d'habitation et des machines situés sous le pont de cloisonnement. Ces alarmes doivent avoir des indicateurs dans la timonerie et des tuyaux de sonde facilement accessibles à partir du pont de cloisonnement ou du pont plus élevé.
- 3 Pour les besoins de la règle 35-1.4, un bâtiment à passagers qui effectue des voyages en eaux abritées et un bâtiment de charge qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité et qui est exploité dans les limites des voyages à proximité du littoral, classe 2, doit satisfaire aux exigences suivantes :
 - (1) chacune des pompes mécaniques d'assèchement doit être capable de pomper l'eau dans le collecteur principal d'assèchement à une vitesse d'au moins 2 m/s;
 - (2) au moins deux pompes actionnées par une source d'énergie doivent être reliées au collecteur principal d'assèchement, l'une d'entre elles pouvant être entraînée par l'appareil propulsif;
 - (3) deux pompes actionnées par une source d'énergie qui fonctionnent ensemble peuvent être utilisées au lieu d'une seule pompe, à condition que les pompes aient un débit combiné au moins égale à celui d'une seule pompe actionnée par une source d'énergie;
 - (4) le diamètre du collecteur principal d'assèchement doit être calculé selon la formule de la règle 35-1.3.9.

Règle 36* **[Titre laissé en blanc]****Règle 37** **Communication entre la passerelle de navigation et les locaux de machines**

Aucune modification.

Règle 38 **Dispositif d'alarme destiné à prévenir les mécaniciens**

Aucune modification.

* Cette règle est délibérément laissée en blanc.

Règle 39 ***Position des installations de secours à bord des navires à passagers***

Aucune modification.

Partie D **Installations électriques**

Règle 40 ***Dispositions générales*****Approbations**

- 1 Sauf dans les cas prévus par la règle 40.1.2, l'équipement électrique, ce qui comprend les appareils, les accessoires et les raccords, doit être approuvé en vue d'une utilisation maritime par un organisme reconnu ou un organisme de certification de produits comme étant conforme à la règle, au code ou à la norme sous lesquels il a été conçu. Il doit également porter la marque d'identification du laboratoire d'essai ou de l'organisme de certification de produit.
- 2 L'équipement électrique portant la marque CE indiquant qu'il est conforme aux exigences applicables dans la directive 2014/35/UE du Parlement européen et du Conseil, appuyées par les « Guidelines on the application of the Directive » (https://ec.europa.eu/growth/sectors/electrical-engineering/lvd-directive_fr) est acceptable. La déclaration de conformité UE pour l'équipement, dans la langue de travail du bâtiment, doit être présentée sur demande à Transports Canada ou à l'organisme reconnu auquel le bâtiment est délégué.
- 3 Un câble électrique marin ayant obtenu une approbation de type ou figurant sur une liste d'organisme de certification de produit comme étant conforme aux normes d'utilisation à bord d'un bâtiment ou au large mis au point par les organismes d'élaboration de normes énumérés ci-dessous peut être installé à bord des bâtiments canadiens :
 - (1) Commission électrotechnique internationale (CEI);
 - (2) Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE);
 - (3) Association canadienne de normalisation (CSA);
 - (4) Underwriter's Laboratories (UL).
- 4 Si de l'équipement spécial de type marin est requis et qu'il n'existe aucune norme afférente, il doit être d'une type accepté par un organisme reconnu.

- 5 Par « organisme de certification de produits », s'entend de tout organisme accrédité par le Conseil canadien des normes, ou par tout autre organisme d'accréditation national qui est membre de l'entente de reconnaissance mutuelle (MLA) du International Accreditation Forum, pour offrir en tant que tierce partie l'assurance écrite qu'un produit est conforme à des exigences particulières, y compris la première certification du produit et le maintien de la certification.
- 6 La note de bas de page ci-dessous, laquelle est associée à la règle 40.2 : « Se reporter aux recommandations de la Commission électrotechnique internationale, et notamment à sa publication CEI 60092 – Installations électriques à bord des navires », peut être interprétée comme comprenant également :
 - (1) la norme 45 de l'Institute of Electrical and Electronics Engineers, intitulée « *Recommended Practice for Electrical Installations on Shipboard* » pour un bâtiment qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité; ou
 - (2) les règles électriques d'un organisme reconnu.

Règle 41 **Source principale d'énergie électrique et dispositifs d'éclairage**

Aucune modification.

Règle 42 **Source d'énergie électrique de secours à bord des navires à passagers**

- 1 La source d'énergie électrique de secours, le matériel de transformation associé, s'il en existe, la source transitoire d'énergie de secours, le tableau de secours et le tableau d'éclairage de secours doivent être situés à l'extérieur de la zone d'avarie stipulée à la règle 8 ou dans la norme TP 10943, selon le cas.
- 2 L'éclairage de secours visé à la règle 42.2 doit fournir un niveau d'éclairement de 50 lx.
- 3 Dans le cas d'un bâtiment qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité et qui est exploité dans les limites de voyages à proximité du littoral, classe 2, la période de 36 heures prescrite aux règles 42.2.1 à 42.2.4 peut plutôt être de 12 heures.
- 4 Au lieu de satisfaire aux règles 42.2.1.1 et 42.2.1.2, un bâtiment qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité et qui effectue des voyages limités à cinq milles marins du littoral, et des voyages en eaux abritées peut être équipé de feux permanents ou portatifs qui :
 - (1) éclairent tous les postes de mise à l'eau, de rassemblement, d'embarquement et d'arrimage de bateau de sauvetage, les passerelles et les sorties;

- (2) si un système de réserve de feux de navigation est requis, celui-ci doit être muni d'une source d'énergie électrique de secours constituée d'une ou de plusieurs batteries rechargeables situées à l'extérieur du local des machines du bâtiment et pouvant alimenter les feux pendant une période d'au moins :
- (i) 1 h pour un traversier qui effectue des trajets de 1 h ou moins;
 - (ii) 2 h pour un traversier qui effectue des trajets de plus d'une heure; ou
 - (iii) 3 h pour tous les autres bâtiments.
- 5 L'éclairage de secours visé aux règles 42.2.1.1 et 42.2.1.2 peut être fourni ou complété par des lanternes portatives ou semi-portatives à piles, rechargeables ou non.
- 6 Pour un bâtiment équipé de lanternes à main à piles non rechargeables, les piles des lanternes doivent être remplacées chaque année.
- 7 Un bâtiment certifié pour n'être exploité que du lever au coucher du soleil n'est pas tenu d'être équipé d'un éclairage de secours tel que requis par le point 4 ci-dessus, à condition que l'éclairage naturel atteigne l'espace.

Règle 42-1 Éclairage de secours supplémentaire à bord des navires rouliers à passagers

- 1 Outre les bâtiments rouliers à passagers, la règle 42-1 s'applique à tous les bâtiments à passagers.

Règle 43 Source d'énergie électrique de secours à bord des navires de charge

- 1 L'éclairage de secours visé à la règle 43.2 doit fournir un niveau d'éclairement de 50 lx.
- 2 Dans le cas d'un bâtiment qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité, la période de 18 heures prescrite aux règles 43.2.2 à 43.2.5 peut plutôt être ce qui suit :
- (1) 12 h pour les voyages à proximité du littoral, classe 1;
 - (2) 6 h pour les voyages à proximité du littoral, classe 2, ou les voyages en eaux internes;
 - (3) 3 h pour les voyages en eaux abritées.
- 3 L'éclairage de secours mentionné aux règles 43.2.1 à 43.2.2 peut être assuré ou complété par des lampes portatives ou semi-portatives alimentées par des batteries rechargeables ou non rechargeables.

- 4 Pour un bâtiment pourvu de lampes portatives alimentées par des batteries non rechargeables, les batteries des lampes portatives doivent être remplacées chaque année.

Règle 44 ***Systèmes de démarrage des groupes générateurs de secours***

Aucune modification.

Règle 45 ***Précautions contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique***

- 1 Outre les exigences de la règle 45, les radiateurs et les prises électriques doivent satisfaire aux exigences suivantes :
 - (1) les radiateurs montés dans des gaines de ventilation et les unités de réchauffage doivent être couplés au moteur du ventilateur d'alimentation d'air de l'unité, de sorte que le contacteur commandant le radiateur puisse être mis sous tension seulement lorsque le ventilateur est en marche;
 - (2) un thermostat de protection certifié contre la surchauffe, de type à tube capillaire, doit être réglé pour fonctionner à une température maximale de 110 °C;
 - (3) les prises de courant installées à moins de 1,50 m d'un évier, d'une poste de lavage des yeux, d'une fontaine à eau, ou d'un lavabo muni d'un tuyau d'écoulement, d'une baignoire ou d'une cabine de douche doivent être protégées par un transformateur d'isolement ou par un disjoncteur de fuite de terre de type A (sur un réseau de distribution avec mise à la terre seulement), sauf si la prise de courant est :
 - (i) destiné à un appareil fixe conçu pour l'emplacement;
 - (ii) située derrière l'appareil fixe de sorte qu'elle ne soit pas accessible pour brancher un appareil portatif à usage général.

Partie E ***Prescriptions supplémentaires applicables aux locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel***

Règle 46 ***Dispositions générales***

Aucune modification.

Règle 47 ***Précautions contre l'incendie***

Aucune modification.

Règle 48 **Protection contre l'envahissement**

Aucune modification.

Règle 49 **Commande de l'appareil propulsif à partir de la passerelle de navigation**

Aucune modification.

Règle 50 **Communications**

Aucune modification.

Règle 51 **Dispositif d'alarme**

Aucune modification.

Règle 52 **Dispositif de sécurité**

Aucune modification.

Règle 53 **Prescriptions spéciales applicables aux machines, aux chaudières et aux installations électriques**

Aucune modification.

Règle 54 **Examen particulier du cas des navires à passagers**

Aucune modification.

Partie F **Autre conceptions et dispositifs**

Règle 55 **Autre conceptions et dispositifs**

Aucune modification.

Partie G **Navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair**

Règle 56 **Application**

Aucune modification.

Règle 57 **Prescriptions applicables aux navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair**

1 Pour les besoins du paragraphe 6.4.13.3.4 du Recueil IGF :

- (1) les propriétés de résistance au feu des matériaux d'isolation thermique doivent satisfaire aux exigences en matière de non-combustibilité (à

- l'épreuve du feu) du Code FTP, de la norme CAN/ULC-S114 ou ASTM E136 ou d'une norme équivalente; et
- (2) les caractéristiques de faible pouvoir propagateur des flammes doivent satisfaire aux exigences du Code FTP ou doivent avoir un indice de propagation des flammes de 25 ou moins lorsqu'elles sont essayées selon la norme CAN/ULC-S102 ou ASTM E84 ou une norme équivalente.
- 2 Pour les besoins du paragraphe 6.4.13.3.5 du Recueil IGF, l'isolation thermique doit satisfaire aux exigences en matière de faible propagation des flammes du Code FTP ou doit présenter une cote ou un indice de propagation des flammes de 25 ou moins, lorsqu'elle est essayée selon la norme CAN/ULC-S102 ou ASTM E84 ou une norme équivalente.
 - 3 Outre le paragraphe 6.5.1 du Recueil IGF, la citerne portative doit satisfaire aux exigences du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.
 - 4 Pour les besoins du paragraphe 6.6 du Recueil IGF :
 - (1) les réservoirs permanents de gaz naturel comprimé doivent satisfaire aux exigences du *Boiler and Pressure Vessel Code* de l'American Society of Mechanical Engineers ou à une autre norme qui offre un niveau de sécurité équivalent jugé acceptable par un organisme reconnu;
 - (2) les réservoirs portables de gaz naturel comprimé doivent satisfaire aux exigences du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.
 - 5 Pour les besoins du paragraphe 11.3.5 du Recueil IGF, pour la protection contre l'incendie, les tuyaux de carburant qui ne sont pas purgés à l'azote et ne traversent pas les espaces roulants doivent être isolés conformément à la norme A-60 ou être installés dans un caisson isolé conformément à la norme A-60.

CHAPITRE II-2 Construction – Prévention, détection et extinction de l'incendie

Note d'information : Le chapitre II-2 n'est pas incorporé. Consultez le *Règlement sur la sécurité contre l'incendie des bâtiments*.

CHAPITRE III Engins et dispositifs de sauvetage

Partie A Généralités

Règle 1 Application

Note d'information : La règle 1.5 s'applique à un bâtiment jouissant de droits acquis un an après l'entrée en vigueur du RCEB (se reporter à l'article 10 du RCEB).

Aucune modification.

Règle 2 Exemptions

Aucune modification.

Règle 3 Définitions

1 Outre les définitions de la règle 3, les définitions suivantes s'appliquent :

« *bâtiment de classe 1* » est un bâtiment à passagers qui effectue un voyage illimité ou un voyage à proximité du littoral, classe 1. (*Class 1 vessel*)

« *bâtiment de classe 2* » est un bâtiment à passagers qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral. (*Class 2 vessel*)

« *bâtiment de classe 3* » est un bâtiment à passagers qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2, ou un voyage en eaux internes. (*Class 3 vessel*)

« *bâtiment de classe 4* » est un bâtiment à passagers qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2, limité à cinq milles marins du littoral, ou un voyage en eaux internes, limité à 25 milles marins du littoral. (*Class 4 vessel*)

« *bâtiment de classe 5* » est un bâtiment à passagers qui effectue un voyage en eaux abritées. (*Class 5 vessel*)

« *bâtiment de classe 6* » est un bâtiment qui n'est pas un bâtiment à passagers et qui effectue un voyage illimité ou un voyage à proximité du littoral, classe 1. (*Class 6 vessel*)

« *bâtiment de classe 7* » est un bâtiment qui n'est pas un bâtiment à passagers et qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral. (*Class 7 vessel*)

« *bâtiment de classe 8* » est un bâtiment qui n'est pas un bâtiment à passagers et qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2, ou un voyage en eaux internes. (*Class 8 vessel*)

« *bâtiment de classe 9* » est un bâtiment qui n'est pas un bâtiment à passagers et qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2, limité à cinq milles marins du littoral, ou un voyage en eaux internes, limité à 25 milles marins du littoral. (*Class 9 vessel*)

« *bâtiment de classe 10* » est un bâtiment qui n'est pas un bâtiment à passagers et qui effectue un voyage en eaux abritées. (*Class 10 vessel*)

« *chaland* » est un bâtiment sans moyen de propulsion mécanique. (*barge*)

« *chargement de personnes* », en ce qui concerne un bateau de sauvetage, désigne le nombre maximal de personnes pour lequel le bateau de sauvetage est conçu. (*complement*)

« *eaux internes du Canada* » s'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment*. (*inland waters of Canada*)

« *équipement de sauvetage gonflable* » peut être un radeau de sauvetage gonflable, une plateforme de sauvetage gonflable ou un dispositif d'évacuation en mer et comprend :

- (1) un conteneur pour le radeau de sauvetage gonflable, la plateforme de sauvetage gonflable ou le système d'évacuation en mer;
- (2) un mécanisme de dégagement hydrostatique;
- (3) un croc de dégagement pour un radeau de sauvetage gonflable sous bossoir. (*inflatable survival equipment*)

« *facilement accessible* » désigne ce qui peut être atteint sans difficulté et sans risque en situation d'urgence, sans l'aide d'outils, y compris dans des conditions hivernales. (*readily accessible*)

« *passage d'évacuation en mer* » est une glissière ou une rampe permettant une descente sécuritaire et contrôlée de personnes d'âge, de taille et de capacité physique divers qui portent un gilet de sauvetage entre le poste d'embarquement, au radeau de sauvetage gonflable, au radeau de sauvetage côtier ou à la une plateforme de sauvetage. (*marine evacuation passage*)

« *voyage à proximité du littoral, classe 1* » s'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiments*. (*near coastal voyage, Class 1*)

« *voyage à proximité du littoral, classe 1, limité à 120 milles marins du littoral* » est un voyage à proximité du littoral, classe 1, durant lequel le bâtiment est toujours à 120 milles marins ou moins du littoral. (*near coastal voyage, Class 1, limited to 120 nautical miles from shore*)

« *voyage à proximité du littoral, classe 2, limité cinq milles marins du littoral* » est un voyage à proximité du littoral, classe 2, au cours duquel un bâtiment se trouve toujours cinq milles marins ou moins du littoral. (*near coastal voyage, Class 2, limited to 5 nautical miles from shore*)

« voyage en eaux abritées » s'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiments*. (*sheltered waters voyage*)

« voyage en eaux internes, limité à 25 milles marins du littoral » est un voyage en eaux internes au cours duquel un bâtiment se trouve toujours à 25 milles marins ou moins du littoral. (*inland voyage, limited to 25 nautical miles from shore*)

« voyage illimité » s'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiments*. (*unlimited voyage*)

« zone océanique A1 » a la même signification que dans le chapitre IV de SOLAS. (*sea area A1*)

Règle 4 *Évaluation, mise à l'essai et approbation des engins et des dispositifs de sauvetage*

- 1 Aux fins de la règle 4.1, les équipements placés à bord d'un bateau de sauvetage peuvent être approuvés séparément du bateau de sauvetage.

Règle 5 *Essais en cours de production*

Aucune modification.

Partie B Prescriptions applicables aux navires et aux engins de sauvetage

SECTION I – NAVIRES À PASSAGERS ET NAVIRES DE CHARGE

Règle 6 *Communications*

Note d'information : Les exigences relatives aux appareils radiotéléphoniques émetteurs-récepteurs portables VHF et les transpondeurs radars de recherche et sauvetage pour les bateaux de sauvetage sont énoncées dans le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

- 1 Un bâtiment à passagers qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité dont la longueur est inférieure à 20 m et qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, doit avoir à son bord trois appareils radiotéléphoniques VHF pour bateau de sauvetage. Ces appareils VHF doivent être rangés de façon à être facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

- 2 Les bâtiments à passagers qui ne sont pas assujettis à la Convention sur la sécurité et qui effectuent un voyage dans la zone océanique A1 qui n'est pas un voyage en eaux internes ou abritées, doivent avoir à leur bord les appareils VHF suivants, rangés de façon à être facilement accessibles pour une utilisation immédiate :
 - (1) 3 appareils VHF, s'il s'agit d'un bâtiment à passagers d'une longueur de 20 m ou plus ou d'un bâtiment de charge d'une jauge brute de 500 ou plus;
 - (2) 2 appareils VHF, s'il s'agit d'un bâtiment de charge d'une jauge brute de 300 ou plus, mais de moins de 500.
- 3 Un bâtiment de charge qui n'est pas assujetti à la Convention sur la sécurité, dont la longueur est égale ou supérieure à 20 m, mais dont la jauge brute est inférieure à 300, qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 1, doit avoir à son bord un transpondeur radar de recherche et sauvetage, rangé de façon à être facilement accessible pour une utilisation immédiate.
- 4 Au lieu des exigences de la règle 6.3, les bâtiments qui figurent dans la colonne 1 du [tableau 1 : Exigences relatives au transport de fusées éclairantes](#) peuvent transporter le nombre de fusées éclairantes indiqué dans les colonnes 2 et 3 du tableau.

Tableau 1 : Exigences relatives au transport de fusées éclairantes

Bâtiment	Fusées à parachute	Fusées à parachute ou feux à main	Nombre total de signaux visuels
Classe 3 et 4 ¹	6	6	12
Classe 5 ¹	3	3	6
Classe 5 ¹ qui transport une RLS à bord ²	pas requise	6	6
Classe 7 à 10 d'une longueur < 85 m	6	6	12
Traversier à câble	pas requise	6	6
Chaland avec équipage ou passagers	pas requise	6	6

- 5 Les fusées éclairantes exigées au point 4 ci-dessus doivent satisfaire aux exigences du Recueil LSA ou des parties B et C de la norme TP 14475.
- 6 Les fusées éclairantes requises à la règle 6.3 et au point 4 ci-dessus doivent être retirées du service au plus tard quatre ans après leur date de fabrication.
- 7 La règle 6.4 ne s'applique pas à un chaland qui ne transporte pas de passagers.

¹ Outre un traversier à câble.

² RLS signifie une *radiobalise de localisation des sinistres*.

- 8 Au lieu de la règle 6.4, un chaland transportant un équipage peut être équipé d'un haut-parleur ou d'un moyen de communication tout aussi efficace entre le remorqueur et le chaland.
- 9 Outre les exigences de la règle 6.5, les bâtiments à passagers de classe 1 à 5 doivent avoir un haut-parleur portable à pile à chaque poste de rassemblement où plus de 100 personnes doivent être rassemblées ou lorsqu'un dispositif d'évacuation en mer est utilisé.

Règle 7 Engins de sauvetage individuels

Note d'information : Les règles 7.2.1 et 7.2.2 s'appliquent à un bâtiment jouissant de droits acquis un an après l'entrée en vigueur du RCEB (se reporter à l'article 10 du RCEB).

- 1 Outre les prescriptions de la règle 7.1.1, un bâtiment à passagers doit avoir à son bord au moins une bouée de sauvetage de chaque côté de chaque pont accessible aux passagers.
- 2 Au lieu des exigences relatives au transport énoncées dans les règles 7.1.2 et 7.1.3 :
 - (1) Les bâtiments de classe 3 à 5, autres que les traversiers à câble et les chalands, indiqués dans les colonnes 1 et 2 du [tableau 2 : Exigences relatives au transport de bouées de sauvetage](#) et transportant moins de 36 passagers doivent transporter le type et le nombre de bouées de sauvetage indiqués dans les colonnes 3 à 6 du tableau;
 - (2) Les bâtiments de classe 7 à 10 indiqués dans les colonnes 1 et 2 du [tableau 2 : Exigences relatives au transport de bouées de sauvetage](#) doivent transporter le type et le nombre de bouées de sauvetage indiqués dans les colonnes 3 à 6.
- 3 Pour les besoins des règles 7.1.2 et 7.1.3, un chaland qui ne transporte pas de passagers n'est pas tenu d'avoir une bouée de sauvetage à bord.

Tableau 2 : Exigences relatives au transport de bouées de sauvetage

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Type du bâtiment	Longueur du bâtiment	Bouées de sauvetage sans lignes ni feux à allumage automatique	Bouées de sauvetage avec feux à allumage automatique	Bouées de sauvetage avec signaux fumigènes à déclenchement automatique et feux à allumage automatique	Bouées de sauvetage avec lignes de sauvetage flottantes
Classe 3	< 50 m	-	1	1	2
	≥ 50 m à < 85 m	1	1	2	2
	≥ 85 m	2	2	2	2
Classe 4	< 50 m	-	2	-	2
	≥ 50 m à < 85 m	2	1	1	2
	≥ 85 m	3	2	1	2
Classe 5	< 50 m	-	2	-	2
	≥ 50 m	2	2	-	2
Classe 7	< 50 m	-	1	1	2
	≥ 50 m	2	2	2	2
Classe 8	< 50 m	-	1	1	2
	≥ 50 m	1	2	1	2
Classe 9	< 50 m	-	2	2	2
	≥ 50 m	1	2	1	2
Classe 10	< 50 m	1	1	-	2
	≥ 50 m	2	2	-	2
Traversier à câble et chaland à passagers ou logeant un équipage	< 50 m	2	1	-	2
	≥ 50 m	3	1	-	2
Chaland transportant un équipage sans couchettes	< 30,5 m	2	1	-	1
	de 30,5 m à 85 m	1	2	-	2
	≥ 85 m	1	3	-	3

- 4 Les bouées de sauvetage exigées au point 2 ci-dessus qui sont munies de signaux fumigènes à déclenchement automatique et de feux à allumage automatique doivent pouvoir être dégagées rapidement de la passerelle de navigation.
- 5 Malgré le point 4 ci-dessus, un bâtiment qui est exploité dans les limites d'un voyage à proximité du littoral, classe 2, qui est conçu et construit avec une passerelle de navigation dont la largeur est inférieure à celle de son pont inférieur et qui ne s'étend pas jusqu'au flanc du bâtiment peut avoir :
 - (1) des bouées de sauvetage, telles que décrites ci-dessus, facilement accessibles pour un déploiement manuel;
 - (2) des procédures et une familiarisation pour l'équipage, pour un déploiement manuel rapide de la bouée de sauvetage de personne à la mer;
 - (3) de la formation et des exercices pour l'équipage sur le déploiement manuel de la bouée de sauvetage de personne à la mer, pratiqués lors des exercices de personne à la mer.
- 6 Les feux à allumage automatique exigés au point 2 ci-dessus peuvent être d'un type qui est visible de jour à une distance de 1 mille marin à bord des bâtiments de classe 3 à 5 et de classe 8 à 10.
- 7 Outre les exigences de transport énoncées aux règles 7.2.1.1 et 7.2.1.3, un bâtiment doit transporter des gilets de sauvetage de taille appropriée pour chaque nourrisson, enfant et adulte à bord.
- 8 Un bâtiment qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité peut transporter des gilets de sauvetage conformes aux exigences relatives aux gilets de sauvetage (qui ne sont pas de type SOLAS) énoncées dans la partie B de la TP 14475 et aux exigences relatives aux essais des gilets de sauvetages (qui ne sont pas de type SOLAS) énoncées dans la partie C de la TP 14475.
- 9 Outre les exigences de la règle 7.2 :
 - (1) les gilets de sauvetage doivent être rangés dans un endroit prévu à cet effet où le nombre de chaque taille des gilets sont indiqués bien en évidence;
 - (2) lorsqu'il n'y a qu'un seul endroit de rangement, les gilets de sauvetage de chaque taille doivent être rangés séparément des autres tailles;
 - (3) lorsqu'il y a plus d'un endroit de rangement, le nombre de gilets de sauvetage de chaque taille doit être rangé de façon proportionnelle à chaque endroit;
 - (4) les gilets de sauvetage pour nourrissons et enfants doivent être facilement accessibles pour les passagers ayant des enfants de tout âge.

- 10 Aux fins de la règle 7.3, un bâtiment qui est assujéti à la Convention sur la sécurité doit avoir à son bord des combinaisons d'immersion fabriquées avec un matériau qui est naturellement isolant et conçues pour être portées sans gilet de sauvetage.
- 11 Pour les besoins de la règle 7.3, les combinaisons d'immersion transportées à bord d'un bâtiment qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité peuvent être conformes à l'une des normes suivantes et passer l'un des essais suivants :
- (1) Le Recueil LSA et la résolution MSC.81(70) de l'OMI pour les combinaisons d'immersion SOLAS, et les modifications canadiennes dans la TP 14475; ou
 - (2) Norme ANSI/CAN/UL 15027-2, Combinaisons de protection thermique en cas d'immersion – Partie 2 : Combinaisons d'abandon, exigences, y compris la sécurité, et les modifications canadiennes de la norme TP 14475, et les méthodes d'essai telles que définies dans la norme ANSI/CAN/UL 15027-3, Combinaisons de protection thermique en cas d'immersion – Partie 3 : Méthodes d'essai.
- 12 Outre les exigences de la règle 7.3, un bâtiment qui transporte une embarcation de secours doit avoir à son bord des combinaisons d'immersion, ou des combinaisons de protection contre les éléments répondant à la norme ANSI/CAN/UL 15027-2, Combinaisons de protection thermique en cas d'immersion – Partie 2 : Combinaisons d'abandon, exigences, y compris la sécurité, et aux méthodes d'essai définies dans la norme ANSI/CAN/UL 15027-3, Combinaisons de protection thermique en cas d'immersion – Partie 3 : Méthodes d'essai, ainsi que les modifications canadiennes dans la TP 14475, pour chaque personne affectée à l'équipage de l'embarcation de secours.
- 13 Outre les exigences de la règle 7.3, lorsqu'un bâtiment navigue dans les zones de glace de mer de l'est du Canada indiquées à l'annexe 1, il doit transporter une combinaison de protection contre les éléments approuvée pour chaque membre de l'équipage de l'embarcation de secours.

Règle 8***Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique***

Note d'information : La règle 8 n'est pas incorporée. Consultez le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*.

Règle 9***Consignes d'exploitation***

Note d'information : La règle 9 s'applique à un bâtiment jouissant de droits acquis un an après l'entrée en vigueur du RCEB (se reporter à l'article 10 du RCEB).

Aucune modification.

Règle 10 ***Effectif des embarcations et des radeaux de sauvetage et encadrement***

Note d'information : La règle 10 n'est pas incorporée. Consultez le *Règlement sur le personnel maritime* et le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*.

Règle 11 ***Dispositions à prendre pour l'appel et l'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage***

- 1 Outre l'exigence de la règle 11.3, un bâtiment doit disposer :
 - (1) d'une aire dégagée suffisamment grande pour accueillir un flot continu et sans entrave de passagers allant du poste de rassemblement jusqu'au poste d'embarquement;
 - (2) de postes d'embarquement, chacun ayant une aire dégagée procurant un espace suffisant pour les personnes devant embarquer dans les bateaux de sauvetage depuis ce poste.
- 2 Pour les besoins de la règle 11.7, les échelles d'embarquement peuvent être remplacées par un passage d'évacuation en mer, à condition que ces derniers soient aussi faciles, voire plus faciles, à utiliser que l'échelle d'embarquement des bateaux de sauvetage lorsqu'ils sont sur l'eau. Dans tous les cas, il doit y avoir au moins une échelle d'embarquement de chaque côté du bâtiment.

Règle 12 ***Postes de mise à l'eau***

Aucune modification.

Règle 13 ***Arrimage des embarcations et radeaux de sauvetage***

- 1 Pour les besoins de la règle 13.1, les bateaux et radeaux de sauvetage qui ont besoin d'engins ou de dispositifs de mise à l'eau doivent être arrimés aussi près que possible des locaux d'habitation et des aires de service.
- 2 Outre les exigences de la règle 13.1, les gaffes transportées à bord d'un bateau ou radeau de sauvetage doivent être arrimés de manière à pouvoir être utilisés immédiatement pour déborder l'embarcation.
- 3 Pour les besoins de la règle 13.4.2 :
 - (1) Lorsqu'un bâtiment qui n'est pas un bâtiment assujéti à la Convention sur la sécurité effectue un voyage en eaux peu profondes si la bosse de 15 m requise en vertu du paragraphe 4.1.3.2 du Recueil LSA prolongeait de façon déraisonnable le temps nécessaire pour activer le mécanisme de gonflage des bateaux de sauvetage ou des plateformes de sauvetage gonflables si le bâtiment coulait, la longueur de la bosse peut être réduite à la longueur qui permettrait une activation rapide;

- (2) Les bâtiments de classe 1 à 3 et 6 à 8 ne sont pas autorisés à utiliser le maillon de rupture décrit au paragraphe 4.1.6.2 du Recueil LSA dans les dispositifs à dégagement libre.

Règle 14 ***Arrimage des canots de secours***

- 1 Pour les besoins de la règle 14, les exigences s'appliquent également aux embarcations de secours.

Règle 15 ***Arrimage des dispositifs d'évacuation en mer***

- 1 À bord des bâtiments de classe 4 et 5, il n'est pas nécessaire qu'un dispositif d'évacuation en mer satisfasse aux exigences des paragraphes 6.2.2.1.4, 6.2.2.1.5.1 et 6.2.2.1.5.2 du Recueil LSA si une échelle d'embarquement est installée en permanence à côté du poste d'embarquement, en plus de toute autre échelle d'embarquement requise en vertu de la présente règle.

Règle 16 ***Dispositifs de mise à l'eau et de récupération des embarcations et des radeaux de sauvetage³***

- 1 Outre les exigences de la règle 16 :
- (1) les engins ou dispositifs de mise à l'eau ne doivent être utilisés que pour la mise à l'eau des embarcations de sauvetage;
 - (2) lorsque des bossoirs sont nécessaires pour les embarcations de sauvetage, les canots et les embarcations de secours, un ensemble de bossoirs distinct doit être prévu pour chaque embarcation.

Règle 17 ***Dispositifs d'embarquement dans les canots de secours, de mise à l'eau et de récupération***

Aucune modification.

Règle 17-1 ***Récupération de personnes à la mer***

Note d'information : La règle 17-1 s'applique à un bâtiment jouissant de droits acquis un an après l'entrée en vigueur du RCEB (se reporter à l'article 10 du RCEB).

Aucune modification.

³ Cette règle n'est pas applicable à tous les bateaux de sauvetage, telles que définies dans la règle 3 de la présente norme. Les exigences relatives aux canots et embarcations de secours se trouvent à la règle 17.

Règle 18 Appareils lance-amarre

- 1 Les bâtiments des classes suivantes n'ont pas à avoir à bord les appareils lance-amarre requis par la règle 18 :
 - (1) Les bâtiments de classe 3, 7, 8 et 9 qui sont moins de 85 m de long;
 - (2) les bâtiments de classe 4, 5 et 10.

Règle 19 Formation et exercices en vue d'une situation critique

Note d'information : La règle 19 n'est pas incorporée. Consultez le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*.

Règle 20 Disponibilité opérationnelle, entretien et inspections

Note d'information : La règle 20 s'applique à un bâtiment jouissant de droits acquis le jour de l'entrée en vigueur du RCEB (se reporter à l'article 9 du RCEB).

- 1 Outre les exigences de la règle 20.2, les bâtiments qui pourraient être exploités à des températures inférieures à -30 °C doivent veiller à ce que leurs bateaux de sauvetage soient protégés contre le froid ou soient équipés de moyens garantissant qu'ils resteront fonctionnels à des températures inférieures à -30 °C.
- 2 Pour les besoins de la règle 20.8.1, l'intervalle entre les entretiens des radeaux de sauvetage gonflables peut aller jusqu'à 30 mois, si le radeau est conforme aux exigences de la circulaire MSC.1/Circ.1328, et si la période de validité du dernier essai hydrostatique des bouteilles à gaz de l'engin de sauvetage gonflable n'expire pas avant le prochain entretien.
- 3 Outre les exigences de la règle 20.8.1.2, l'entretien de l'équipement de sauvetage gonflable doit également satisfaire aux exigences de la norme ISO 18079 – Navires et technologie maritime – Entretien des dispositifs de sauvetage gonflables.
- 4 Les intervalles de déploiement des dispositifs d'évacuation en mer mentionnés à la règle 20.8.2 doivent être les suivants :
 - (1) au moins tous les deux ans, au moins un dispositif d'évacuation en mer est déployé pour la formation de l'équipage et l'essai du système;
 - (2) chaque dispositif d'évacuation en mer à bord doit être déployé au moins une fois tous les six ans.

- 5 Outre le point 4 ci-dessus, l'inspection annuel de l'équipement transporté à bord d'un bâtiment qui n'est pas assujéti à la Convention sur la sécurité peut être effectué par le membre de l'équipage responsable de la sécurité, si le livret du fabricant de l'équipement de sauvetage gonflable contient des indications sur la façon d'effectuer l'inspection, comme il est indiqué à la règle 20.8.3.2. Les rapports après l'entretien des radeaux de sauvetage prolongés ayant une approbation de type doivent être conservés à bord et mis à la disposition de Transports Canada sur demande.
- 6 Aux fins de la règle 20.8.4, les exigences s'appliquent également à tous les bateaux de sauvetage.

SECTION II – NAVIRES À PASSAGERS (Prescriptions supplémentaires)

Règle 21 ***Embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours***

- 1 Outre les exigences de la règle 21.1.3, un bâtiment à passagers doit disposer d'une procédure d'évacuation permettant d'évacuer en toute sécurité toutes les personnes à bord dans les 30 minutes suivant le signal ou l'ordre d'abandon du bâtiment.
- 2 Pour les besoins de la règle 21.3 :
 - (1) Les bâtiments de classe 2 et 3 ne sont pas tenus d'être conformes aux exigences de la règle 21.3.1.
 - (2) Les bâtiments de classe 4 et 5, y compris les chalands et les traversiers à câble, ne sont pas tenus de se conformer aux exigences des règles 21.3.1 et 21.3.2.
- 3 Pour les besoins de la règle 21, tous les bateaux de sauvetage doivent contenir une trousse de secours SOLAS A lorsqu'ils effectuent un voyage illimité ou un voyage à proximité du littoral, classe 1, et une trousse de secours SOLAS B lorsqu'ils effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 2, un voyage en eaux internes ou un voyage en eaux abritées.
- 4 Au lieu des exigences des règles 21.1 et 21.2, les bâtiments de classe 2 à 5 peuvent transporter l'un des types de bateau de sauvetage indiqués dans le [tableau 3 : Exigences relatives au transport de bateaux de sauvetage à bord des bâtiments à passagers](#), à condition que :
 - (1) la capacité de transport totale des bateaux de sauvetage soit toujours suffisante pour toutes les personnes à bord; et
 - (2) une embarcation de sauvetage est acceptable comme canot/embarcation de secours, à condition que celui-ci et ses dispositifs de mise à l'eau et de récupération soient également conformes aux exigences applicables à un canot ou une embarcation de secours.

5 Pour les besoins des exigences du [tableau 3 : Exigences relatives au transport de bateaux de sauvetage à bord des bâtiments à passagers](#) :

- (1) Un bâtiment à passagers de classe 2 de toute taille doit transporter :
 - (i) des bateaux de sauvetage, qui doivent tous être munis d'un dispositif de mise à l'eau, et qui sont capables d'accueillir tout l'effectif. Les bateaux de sauvetage doivent être répartis également de chaque côté du bâtiment;
 - (ii) des radeaux de sauvetage, qui doivent tous être munis d'un dispositif de mise à l'eau pour accueillir au moins 25 % plus de personnes que n'en compte l'effectif. Les radeaux de sauvetage doivent être répartis également de chaque côté du bâtiment;
 - (iii) dans le cas d'un bâtiment roulier à passagers, les radeaux de sauvetage doivent être munis d'un dispositif d'évacuation en mer.
- (2) Un bâtiment roulier à passagers de classe 2 d'une jauge brute inférieure à 500 et transportant moins de 200 personnes doit avoir à son bord des radeaux de sauvetage munis d'un dispositif d'évacuation en mer.
- (3) Les radeaux de sauvetage qui doivent se trouver à bord d'un bâtiment à passagers de classe 3, quelle que soit sa taille, doivent être munis d'un dispositif de mise à l'eau.
- (4) Les radeaux de sauvetage qui doivent se trouver à bord d'un bâtiment à passagers de classe 3 d'une longueur inférieure à 85 m doivent être munis d'un dispositif de mise à l'eau.
- (5) L'ensemble des embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage et plateformes de sauvetage gonflables qu'on trouve à bord d'un traversier à câble ne doivent pas être munis d'un dispositif de mise à l'eau, et l'embarcation de secours peut être transportée à bord ou remorquée.
- (6) L'ensemble des embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage et plateformes de sauvetage gonflables qu'on trouve à bord d'un chaland à passagers ne doivent pas être munis d'un dispositif de mise à l'eau.
- (7) Un chaland à passagers qui effectue un voyage à proximité du littoral, classe 2, limité à 5 milles marins du littoral, un voyage en eaux internes, limité à 25 milles marins du littoral, ou un voyage en eaux abritées doit transporter une embarcation de secours sous un dispositif de mise à l'eau; et si elle effectue tout autre type de voyage, elle doit transporter un canot de secours sous un dispositif de mise à l'eau.

Tableau 3 : Exigences relatives au transport de bateaux de sauvetage à bord des bâtiments à passagers

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Classe ou type de bâtiment à passagers	Taille du bâtiment à passagers	Canot de secours	Radeau de sauvetage	Plateforme de sauvetage gonflable	Canot de secours	Embarcation de secours
2	-	100 % de l'effectif	25 % de l'effectif	-	≥ 500 jauge brute Un de chaque côté < 500 jauge brute Un ⁴	-
2	< 500 jauge brutes et < 200 personnes à bord	-	100 % de l'effectif de chaque côté si facilement transférable d'un côté à l'autre ou 150 % de l'effectif de chaque côté	-	Un	-
3	-	-	60 % de l'effectif de chaque côté	-	Un	-
3	< 85 m	-	50 % de l'effectif de chaque côté	-	Un	-
4 et 5	-	100 % de l'effectif			-	Un ⁵
Traversier à câble	-	100 % de l'effectif			-	Un
Chaland à passagers		100 % de l'effectif			Un	

⁴ L'embarcation de secours n'a pas à être munie d'un dispositif de mise à l'eau si elle peut être aisément abaissée par l'équipage de mise à l'eau sans subir de dommages.

⁵ La capacité d'accueil d'une embarcation de secours peut être combinée à la capacité des radeaux de sauvetage ou des plateformes de sauvetage gonflables. Si le franc-bord du bâtiment est inférieur à 1,5 m ou s'il est muni d'une plateforme d'embarquement, une embarcation de secours n'est pas nécessaire.

Règle 22 **Engins de sauvetage individuels**

Note d'information : La règle 22.3 s'applique aux bâtiments jouissant de droits acquis le jour de l'entrée en vigueur du RCEB (se reporter à l'article 9 du RCEB).

- 1 Au lieu des exigences de la règle 22.1, les bâtiments de classe 3, 4 et 5 peuvent être conformes à la règle 7.1 de la présente norme.
- 2 Les bâtiments de classe 4 et 5 ne sont pas tenus d'être conformes aux exigences de la règle 22.2.1.
- 3 Aux fins de la règle 22.3.1 :
 - (1) les bâtiments qui jouissent de droits acquis en vertu de l'article 8 du RCEB doivent transporter au moins 20 %, 40 %, 60 %, 80 % et 100 % des gilets de sauvetage dotés d'une lampe-repère individuelle la première, deuxième, troisième, quatrième, et cinquième année, respectivement, après le jour suivant l'entrée en vigueur de cet article;
 - (2) malgré le point (1) ci-dessus, le représentant autorisé d'une flotte de bâtiments peut soumettre au ministre un plan de conformité alternatif qui assure que le même pourcentage de gilets de sauvetage seraient dotés d'une lampe-repère individuelle au cours de la même période dans l'ensemble de la flotte de bâtiments, plutôt que du pourcentage de gilets de sauvetage pour chaque bâtiment individuel;
 - (3) les bâtiments de classe 2 à 5 qui effectuent des voyages entre le lever et le coucher du soleil ne sont pas tenus de se conformer aux exigences de la règle 22.3.1.
- 4 Pour les besoins de la règle 22.4 :
 - (1) des combinaisons d'immersion doivent être fournies, que le bâtiment effectue constamment ou non des voyages dans des climats chauds;
 - (2) les bâtiments de classe 3 à 5 ne doivent pas être conformes aux exigences de la règle 22.4.

Règle 23 **Dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours**

- 1 Outre les exigences de la règle 23, les moyens d'embarquement dans les bateaux de sauvetage qui se trouvent sur l'eau doivent être :
 - (1) une glissière ou une rampe faisant partie intégrante d'un dispositif d'évacuation en mer; ou
 - (2) si le pont d'embarquement se trouve à moins de 4 m au-dessus de la ligne de flottaison légère du bâtiment, une échelle d'embarquement conforme aux exigences de la règle 11.7 du chapitre III de SOLAS;

- (3) si le bâtiment est équipé de glissières ou de rampes, il doit y en avoir au moins une de chaque côté du bâtiment.
- 2 Aux fins de la règle 23, si le poste d'embarquement est situé à moins de 1 m au-dessus de la ligne de flottaison lège du bâtiment, les échelles d'embarquement ou d'autres moyens d'embarquement ne sont pas nécessaires.
- 3 Outre les exigences de la règle 23, tous les bateaux de sauvetage arrimées à plus de 100 m de l'étrave ou de l'arrière du bâtiment pour lesquels un engin ou un dispositif de mise à l'eau n'est pas prévu doivent être munis d'une échelle d'embarquement conforme aux exigences de la règle 11.7 du chapitre III de SOLAS.

Règle 24 **Arrimage des embarcations et radeaux de sauvetage**

Aucune modification.

Règle 25 **Postes de rassemblement**

Aucune modification.

Règle 26 **Prescriptions supplémentaires applicables aux navires roulés à passagers**

- 1 Les bâtiments de classe 2 à 5 :
 - (1) ne doivent pas être munis d'un dispositif d'évacuation en mer ou d'engins de mise à l'eau conformes aux exigences de la règle 26.2.1 s'ils sont munis d'une rampe d'embarquement conforme aux exigences de la règle 26.2.3;
 - (2) peuvent transporter des radeaux ou une plateformes de sauvetage qui satisfont aux exigences du Recueil LSA et de la TP 14475, en remplacement des radeaux du type à redressement automatique ou radeaux réversibles munis d'une tente exigés par la règle 26.2.4;
 - (3) ne sont pas tenus de transporter des radeaux de sauvetage pour accueillir au 50 % plus de personnes que n'en compte l'effectif tel qu'exigé à la règle 26.2.4;
 - (4) ne sont pas tenus de se conformer aux exigences de la règle 26.2.5; et
 - (5) ne sont pas tenus d'être conformes aux exigences de la règle 26.4.
- 2 Les bâtiments de classe 2 à 5 qui sont des traversiers à câble et des chalands à passagers ne sont pas tenus d'être conformes aux exigences de la règle 26.

- 3 Au lieu des exigences de la règle 26.3, les bâtiments de classe 2 et 3 peuvent avoir à leur bord un canot de secours, et les bâtiments de classe 4 et 5 peuvent avoir à leur bord une embarcation de secours.

Règle 27 **Renseignements concernant les passagers**

Note d'information : La règle 27 n'est pas incorporée. Consultez le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*.

Règle 28 **Aires d'atterrissage et d'évacuation par hélicoptère**

- 1 Les bâtiments de classe 2 à 5 ne sont pas tenus d'être conformes aux exigences de la règle 28.

Règle 29 **Système d'aide à la décision destiné aux capitaines des navires à passagers**

- 1 Les bâtiments de classe 2 à 5 ne sont pas tenus d'être conformes aux exigences de la règle 29.

Règle 30 **Exercices**

Note d'information : La règle 30 n'est pas incorporée. Consultez le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*.

SECTION III – NAVIRES DE CHARGE (Prescriptions supplémentaires)

Règle 31 **Embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours**

- 1 Au lieu des exigences des règles 31.1.1 à 31.1.3 et 31.1.6 à 31.1.8, les bâtiments de classe 7 à 10 peuvent transporter le bateau de sauvetage et le système de récupération des personnes à la mer indiqués dans le [tableau 4 : Exigences relatives au transport d'embarcations de sauvetage à bord des bâtiments de charge](#), et :
- (1) les embarcations de sauvetage, les canots de secours ou les embarcations de secours doivent être desservis par un engin ou un dispositif de mise à l'eau;
 - (2) la capacité de charge des bateaux de sauvetage de chaque côté du bâtiment doit permettre d'accueillir la totalité des personnes à bord;
 - (3) une embarcation de sauvetage doublement certifié comme canot de secours peut compter dans le nombre requis de canots de secours ou d'embarcations de secours; et

- (4) les bâtiments d'une longueur supérieure à 100 m qui transportent leurs embarcations de sauvetage à l'arrière doivent transporter suffisamment de radeaux de sauvetage arrimés dans la partie avant du bâtiment pour accueillir toutes les personnes qui ont une couchette dans cette partie du bâtiment.
- 2 Pour les besoins de la règle 31, tous les bateaux de sauvetage doivent contenir une trousse de secours SOLAS A lorsqu'ils effectuent un voyage illimité ou un voyage à proximité du littoral, classe 1, et une trousse de secours SOLAS B lorsqu'ils effectuent un voyage à proximité du littoral, classe 2, un voyage en eaux internes ou un voyage en eaux abritées.
- 3 Outre les exigences de la règle 31.1.4, les bâtiments et les chalands de classe 7 à 10 d'une longueur supérieure à 100 m qui transportent leurs bateaux de sauvetage à l'arrière doivent transporter suffisamment de radeaux de sauvetage arrimés dans la partie avant du bâtiment pour accueillir toutes les personnes qui ont une couchette dans cette partie du bâtiment.
- 4 En ce qui a trait aux exigences du [tableau 4 : Exigences relatives au transport d'embarcations de sauvetage à bord des bâtiments de charge](#) :
 - (1) les remorqueurs de classe 7 qui ne sont pas des bâtiments ravitailleurs au large peuvent transporter une embarcation de secours au lieu d'un canot de secours.
 - (2) les pétroliers, les bâtiments-citernes pour produits chimiques, les transporteurs de gaz et les chalands-citernes de classe 7 et 8 qui transportent des cargaisons dont le point d'éclair ne dépasse pas 60 °C (essai en creuset fermé) doivent transporter des bateaux de sauvetage ignifugés conformes aux exigences de la section 4.9 du Recueil LSA au lieu de bateaux de sauvetage totalement fermés conformes aux exigences de l'article 4.6 du Recueil LSA.
 - (3) les bâtiments de classe 8 autres que des bâtiments-citernes, mais qui comprennent toutefois les chalands, peuvent, au lieu de transporter une embarcation de secours ou d'un canot de secours :
 - (i) transporter un système de récupération des personnes à la mer efficace, capable de récupérer une personne flottante inconsciente sans qu'il soit nécessaire qu'une autre personne entre dans l'eau;
 - (ii) transporter un dispositif de remontée à bord qui aide une personne à accéder au bâtiment depuis l'eau;
 - (iii) faire en sorte que l'équipage du bâtiment soit formé et qu'il effectue régulièrement des exercices de la récupération des personnes à la mer;
 - (iv) faire élaborer et mettre en œuvre des procédures de sécurité pour toutes les personnes travaillant sur les ponts exposés; ces

- procédures comprennent le port de vêtements de flottaison individuels (VFI);
- (v) transporter des radeaux de sauvetage équipés de dispositifs permettant au radeau d'émerger librement.
- (4) Les bâtiments de classe 9 et 10, autres que les bâtiments-citernes, mais qui comprennent toutefois les chalands, peuvent, au lieu de transporter une embarcation de secours ou un canot de secours :
- (i) transporter un système de récupération des personnes à la mer efficace, capable de récupérer une personne flottante inconsciente sans qu'il soit nécessaire qu'une autre personne entre dans l'eau;
- (ii) transporter un dispositif de remontée à bord qui aide une personne à accéder au bâtiment depuis l'eau;
- (iii) faire en sorte que l'équipage du bâtiment soit formé et qu'il effectue régulièrement des exercices de la récupération des personnes à la mer;
- (iv) faire élaborer et mettre en œuvre des procédures de sécurité pour toutes les personnes travaillant sur les ponts exposés; ces procédures comprennent le port de vêtements de flottaison individuels (VFI);
- (v) transporter des radeaux de sauvetage équipés de dispositifs permettant au radeau d'émerger librement.
- (5) Les bâtiments de classe 9 et 10 qui sont des pétroliers, des bâtiments-citernes pour produits chimiques, des transporteurs de gaz et des chalands-citernes transportant des cargaisons dont le point d'éclair ne dépasse pas 60 °C (essai en creuset fermé) doivent transporter une embarcation de secours rigide.
- (6) Les chalands qui transportent un équipage doivent transporter un nombre suffisant de radeaux de sauvetage pour l'ensemble de l'effectif.
- (7) Les chalands en déplacement qui ne transportent pas d'équipage ne sont pas tenus de transporter une embarcation de secours ou un canot de secours, ou l'équipement de rechange énuméré aux points (i) à (v) ci-dessous, si l'équipement obligatoire se trouve à bord du remorqueur.
- (i) transporter un système de récupération des personnes à la mer efficace, capable de récupérer une personne flottante inconsciente sans qu'il soit nécessaire qu'une autre personne entre dans l'eau;
- (ii) transporter un dispositif de remontée à bord qui aide une personne à accéder au bâtiment depuis l'eau;

- (iii) faire en sorte que l'équipage du bâtiment soit formé et qu'il effectue régulièrement des exercices de la récupération des personnes à la mer;
- (iv) faire élaborer et mettre en œuvre des procédures de sécurité pour toutes les personnes travaillant sur les ponts exposés; ces procédures comprennent le port de vêtements de flottaison individuels (VFI);
- (v) transporter des radeaux de sauvetage équipés de dispositifs permettant au radeau d'émerger librement.

Tableau 4 : Exigences relatives au transport d'embarcations de sauvetage à bord des bâtiments de charge

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Classe de bâtiment	Type de bâtiment	Embarcation de sauvetage	Radeau de sauvetage % de l'effectif	Canot de secours	Embarcation de secours
7	> de 85 m, autre qu'un bâtiment-citerne	-	100 % de chaque côté	Un de chaque côté	-
7 et 8	< de 85 m, autre qu'un bâtiment-citerne	-	100 % de chaque côté	Un (classe 7)	-
7 et 8	Autre qu'un bâtiment-citerne	Un de chaque côté ou un de type chute libre	Au moins 25 % de chaque côté	Un (classe 7)	Un (classe 8)
7 et 8	Bâtiment-citerne	Un de chaque côté ou un de type chute libre	100 % de chaque côté, si facilement transférable d'un côté à l'autre ou 150 % de chaque côté	Un (classe 7)	Un (classe 8)
8	> de 85 m, autre qu'un bâtiment-citerne	-	100 % de chaque côté	Un	-
9 et 10	Autre qu'un bâtiment-citerne	-	100 % de chaque côté	-	Un
9 et 10	Bâtiment-citerne	-	100 % de chaque côté	-	Un rigide
Chaland	Ne transportant pas de passagers	Voir les exigences des points 4 (6) et (7) ci-dessus.			

Règle 32 **Engins de sauvetage individuels**

- 1 Au lieu des exigences relatives aux bouées de sauvetage de la règle 32.1.1, les bâtiments de classe 8 à 10 peuvent se conformer aux exigences de la règle 7 de la présente norme.
- 2 Pour les besoins de la règle 32.3.2 :
 - (1) un bâtiment doit transporter une combinaison d'immersion conforme aux exigences de la règle 7 de la présente norme;
 - (2) les bâtiments de classe 9 ou 10, autres qu'un remorqueur, et les chalands qui effectuent uniquement des voyages en eaux abritées ne sont pas tenus de satisfaire aux exigences de la règle 32.3.2.
- 3 Pour les besoins de la règle 32.3.4 :
 - (1) les combinaisons d'immersion doivent être rangées dans un endroit convenable, aussi près que possible des postes d'embarquement;
 - (2) les combinaisons de taille moyenne doivent être rangées séparément des combinaisons d'autres tailles, et les emplacements de rangement doivent être marqués en conséquence.

Règle 33 **Dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage et à leur mise à l'eau**

Aucune modification.

SECTION IV – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX ENGINES ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE**Règle 34** **[Titre laissé en blanc]**

Aucune modification.

SECTION V – DIVERS**Règle 35** **Manuel de formation et aides à la formation à bord**

- 1 Outre les exigences de la règle 35.5, le manuel de formation doit être rédigé dans la langue de travail du bâtiment.
- 2 Les chalands qui ne transportent pas un équipage ne sont pas tenus d'être conformes aux exigences de la règle 35.

Règle 36 **Consignes pour l'entretien de bord**

- 1 Outre les exigences de la règle 36, les instructions écrites doivent être rédigées dans la langue de travail du bâtiment.
- 2 Les chalands qui ne transportent pas un équipage ne sont pas tenus d'être conformes aux exigences de la règle 36.

Règle 37 **Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique**

Note d'information : La règle 37 n'est pas incorporée. Consultez le *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*.

Partie C **Autres conceptions et dispositifs**

Règle 38 **Autres conceptions et dispositifs**

- 1 Une analyse technique en vertu de la règle 38.3 doit être rédigée dans la langue de travail du bâtiment.

CHAPITRE IV **Radiocommunications**

Note d'information : Le chapitre IV n'est pas incorporé. Consultez le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

CHAPITRE V **Sécurité de la navigation**

Note d'information : Le chapitre V n'est pas incorporé. Consultez le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

CHAPITRE VI **Transport de cargaisons et de combustibles liquides**

Note d'information : Le chapitre VI n'est pas incorporé. Consultez le *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*.

CHAPITRE VII **Transport de marchandises dangereuses**

Note d'information : Consultez le *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* pour connaître les autres exigences applicables.

Aucune modification.

CHAPITRE VIII Navires nucléaires

Aucune modification.

CHAPITRE IX Gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires

Note d'information : Le chapitre IX n'est pas incorporé.

CHAPITRE X Mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse

Aucune modification.

CHAPITRE XI-1 Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime

Note d'information : Le chapitre XI-I n'est pas incorporé. Consultez le *Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiments* et la TP 15456 – *Norme canadienne d'approbation et d'inspection des plans de bâtiments* pour les exigences relatives aux règles 2 et 5.

CHAPITRE XI-2 Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime

Note d'information : Le chapitre XI-2 n'est pas incorporé. Consultez la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.

CHAPITRE XII Mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers

Note d'information : Seules les règles 4, 5, 6.2, 12 et 13 sont incorporées sans modifications (se reporter l'article 108 du RCEB). Consultez le *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* pour les exigences additionnelles.

Aucune modification.

CHAPITRE XIII Vérification de la conformité

Note d'information : Le chapitre XIII n'est pas incorporé.

CHAPITRE XIV Mesures de sécurité applicables aux navires exploités dans les eaux polaires

Note d'information : Le chapitre XIV n'est pas incorporé. Consultez le *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique*.

CHAPITRE XV Mesures de sécurité pour les bâtiments transportant du personnel industriel

Aucune modification.

PARTIE 2 : LOGEMENT, LOISIRS, ALIMENTATION ET SERVICE DE TABLE

Règle 3.1 – Installations de logement et de loisirs

Note d'information : La règle 3.1 n'est pas incorporée.

Norme A3.1 – Logement et loisirs

Note d'information : La norme A3.1.6 h) n'est pas incorporée (se reporter à l'alinéa 201a) du RCEB).

- 1 Outre la norme A3.1, les murs intérieurs et les plafonds de toutes les parties des logements de l'équipage doivent être recouverts de peinture, de panneaux ou d'un autre matériau adéquat.
- 2 Pour les besoins de la norme A3.1.6 a), pour ce qui est des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 500, la hauteur de l'espace libre lorsqu'une aisance de mouvement est nécessaire peut être réduite à 190 cm.
- 3 Pour les besoins de la norme A3.1.6 c), pour ce qui est des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 500, la partie inférieure des cabines peut être située en dessous de la ligne de charge ou de la ligne de flottaison la plus profonde telle que déterminée dans le livret de stabilité du bâtiment, pourvu que :
 - (1) les cabines se trouvent directement au-dessous du pont de cloisonnement;
 - (2) le bâtiment est équipé d'un système d'alarme de niveau d'eau élevé situé sur le pont des cabines, qui est audible sur la passerelle, dans les cabines et sur le pont supérieur;
 - (3) il y ait une sortie de secours menant au pont de cloisonnement, à partir du compartiment où sont situées les cabines.
- 4 Outre la norme A3.1.6 g), les critères d'écoulement des eaux et d'électricité suivants doivent être respectés :
 - (1) des tuyaux ou des rigoles d'assèchement assureront efficacement l'écoulement de l'eau de mer embarquée, partout où cela est nécessaire, dans chaque partie du logement de l'équipage donnant sur un pont découvert;
 - (2) de quelque source que ce soit, sauf des installations sanitaires, il n'y aura pas d'écoulement dirigé dans les installations sanitaires faisant partie du logement de l'équipage;

- (3) tout espace utilisé pour des installations sanitaires doit être muni d'un ou de plusieurs dalots qui ne desservent aucun autre espace. Les dalots auront au moins 50 mm de diamètre et seront placés aux endroits où l'eau peut vraisemblablement s'accumuler sur le plancher;
 - (4) dans la mesure du possible, le logement de l'équipage est éclairé à l'électricité au moyen de deux sources d'alimentation indépendantes. S'il est en pratique impossible de fournir deux sources d'alimentation électrique indépendantes, un éclairage supplémentaire de secours doit être installé au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage.
- 5 Pour les besoins de la norme A3.1.8, s'il est impossible de fournir un éclairage naturel adéquat dans un espace, une lumière électrique adéquate doit être disponible dans l'espace en question.
- 6 Pour les besoins de la norme A3.1.9 a), pour les bâtiments d'une jauge brute inférieure à 3 000 autres que les bâtiments à passagers et les bâtiments à usage spécial, il ne peut y avoir plus de deux gens de mer logés dans une même chambre à coucher.
- 7 Pour les besoins de la norme A3.1.9 e), pour ce qui est des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 500, la largeur intérieure minimale des couchettes peut être réduite à 68,5 cm.
- 8 Pour les besoins des normes A3.1.9 h), A3.1.9 i) et A3.1.9 j), pour ce qui est des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 500, la cabine peut être occupée par quatre personnes au plus, et dans un tel cas, la superficie doit être d'au moins :
 - (1) 5 m² pour deux personnes;
 - (2) 7 m² pour trois ou quatre personnes.
- 9 Pour les besoins des normes A3.1.9 k) et A3.1.9 l), pour ce qui est des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 500, la superficie des cabines doit être d'au moins 3,7 m², dans le cas d'une cabine pour une personne.
- 10 Pour les besoins de la norme A3.1.9 m), un salon, une salle de jour ou un espace additionnel équivalent n'est pas requis à bord des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 3 000.
- 11 Pour les besoins de la norme A3.1.10 :
 - (1) les réfectoires des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 3 000 doivent être situés le plus près possible de la cuisine et le plus loin possible des cabines et de tout endroit où il y a une substance dangereuse pouvant contaminer les aliments, la vaisselle ou les ustensiles;
 - (2) une salle unique peut contenir à la fois le réfectoire et la cuisine à bord des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 500.

- 12 Pour les besoins de la norme A3.1.11 a), à bord des bâtiments d'une jauge brute inférieure à 200, des installations sanitaires séparées pour les hommes et pour les femmes sont requises dans la mesure du possible.
- 13 Pour les besoins de la norme A3.1.11 b) :
 - (1) l'exigence de prévoir des installations sanitaires dans un lieu facilement accessible de la passerelle de navigation ne s'applique qu'aux bâtiments d'une jauge brute de 500 et plus;
 - (2) l'exigence de prévoir des installations sanitaires commodément situées à proximité de la salle des machines si elles n'ont pas été installées à proximité de la salle de commande des machines ne s'applique qu'aux bâtiments d'une jauge brute de 1 000 ou plus.
- 14 Pour les besoins de la norme A3.1.11 c), les installations sanitaires ne sont pas obligatoires pour les bâtiments effectuant des voyages d'une durée inférieure à quatre heures.
- 15 Pour les besoins de la norme A3.1.12, un « voyage » fait référence à un voyage illimité, un voyage à proximité du littoral, un voyage à proximité du littoral, classe 1 ou un voyage international.
- 16 Pour les besoins de la norme A3.1.13, l'installation d'une buanderie n'est pas obligatoire si les employés ne sont pas tenus de séjourner à bord du bâtiment.
- 17 Pour les besoins de la norme A3.1.14, le pont découvert n'est pas obligatoire si les employés ne sont pas tenus de séjourner à bord du bâtiment.
- 18 Pour les besoins de la norme A3.1.15, le bureau n'est pas obligatoire à bord des bâtiments de moins de 24 m.
- 19 Pour les besoins de la norme A3.1.17, « règle 4.3 et dispositions connexes du Code relatives à la protection de la santé et de la sécurité et à la prévention des accidents » fait référence au *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*.

Principe directeur B3.1.1 – Conception et construction

Aucune modification.

Principe directeur B3.1.2 – Ventilation

- 1 Outre le principe directeur B3.1.2 :
 - (1) Aucun ventilateur ne peut être placé au-dessus d'une porte, d'un escalier ou en un autre endroit de façon à faire repasser les gaz, les fumées ou les vapeurs à évacuer.
 - (2) Tout espace fermé faisant partie du logement des gens de mer et dont la ventilation n'est pas assurée par un système de ventilation mécanique à conduits d'air ou par un système de climatisation doit être muni d'un système de ventilation naturelle adapté au but des locaux.

- (3) Les bouches d'entrée et de sortie d'air du système de ventilation naturelle qui desservent chaque local à l'usage de l'équipage doivent avoir une ouverture réglable, des positions grande ouverte à hermétiquement close.
- (4) Toutes les parties du système d'admission et d'évacuation d'air, à l'exclusion d'une partie desservant seulement un séchoir, doivent avoir une section :
 - (i) d'au moins 39 cm^2 pour chacune des personnes pouvant utiliser le local en même temps; et
 - (ii) d'au moins 123 cm^2 en tout point du système.
- (5) La cuisine doit être ventilée par un système d'aspiration distinct. Une hotte à évacuation avec un tuyau de ventilation menant à l'air libre doit être placée au-dessus de la cuisinière. Le rythme de renouvellement de l'air dans la cuisine doit être :
 - (i) d'au moins 9 l/s pour chacun des employés qui travaillent habituellement dans la cuisine en même temps;
 - (ii) d'au moins 20 renouvellements d'air par heure pour un bâtiment construit ou transformé pour le remorquage, sauf pour les remorqueurs d'une jauge brute inférieure à 5.
- (6) Dans les cabines et les cuisines, la température, mesurée à 1 m au-dessus du pont au centre de la pièce, est d'au moins $18 \text{ }^\circ\text{C}$ et, dans la mesure du possible, d'au plus $29 \text{ }^\circ\text{C}$.
- (7) Pour les bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 200, la quantité d'air fournie par l'aération mécanique pour les locaux suivants ne doit pas être inférieure à ce qui suit :
 - (i) Vestiaire :
 - a) pour les employés dont les vêtements de travail sont propres : 5 l/s par m^2 ;
 - b) pour les employés dont les vêtements de travail sont mouillés ou imprégnés de sueur : 10 l/s par m^2 ; 3 l/s évacués par case;
 - c) pour les employés travaillant dans un lieu où leurs vêtements absorbent de fortes odeurs : 15 l/s par m^2 ; 4 l/s évacués par case.
 - (ii) Cabinet de toilette : 10 l/s par m^2 de surface de plancher; au moins 10 l/s par compartiment de toilette.
 - (iii) Salle de douches : 10 l/s par m^2 de surface de plancher; au moins 20 l/s par pomme de douche.

Principe directeur B3.1.3 – Chauffage

- 1 Outre le principe directeur B3.1.3 :
 - (1) Un appareil de chauffage capable de maintenir la température à 18 °C au moins, en conjonction avec l'isolation fournie, doit être installé en permanence dans chaque poste de couchage, réfectoire, salle de récréation, cuisine et salle de bains, compte tenu de la zone normale d'exploitation du bâtiment.
 - (2) Nonobstant le point (1) ci-dessus, si la température d'une salle de bains peut être maintenue à 18 °C au moins grâce à la chaleur provenant d'un compartiment voisin, il n'est pas nécessaire d'avoir un appareil de chauffage dans cette salle de bains.
 - (3) La production de chaleur d'un appareil de chauffage installé en permanence dans un local doit pouvoir se régler à volonté au moyen d'un contrôle fixé à demeure.
 - (4) Un espace ne peut pas être chauffé :
 - (i) par un courant d'air en provenance de la cuisine ou d'un appareil de la cuisine; ou
 - (ii) directement par le système d'échappement ou les gaz d'échappement des machines ou d'autres appareils.

Principe directeur B3.1.4 – Éclairage

- 1 Aux fins du principe directeur B3.1.4, pour les bâtiments ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 :
 - (1) toute référence à une norme appropriée d'éclairage artificiel fait référence à l'une des normes suivantes :
 - (i) la norme ANSI/IES RP-7-01 de l'ANSI, intitulée, *Lighting Industrial Facilities*; ou
 - (ii) la norme intitulée *The IESNA Lighting Handbook : Reference and Application, 9th Edition*, publié par la Illuminating Engineering Society of North America (IESNA).
 - (2) Le niveau moyen d'éclairement à un poste de travail de terminal à écran de visualisation (TEV) ne doit pas être supérieur au niveau moyen indiqué ci-dessous :
 - (i) postes de travail auxquels des opérations d'entrée et d'extraction de données sont effectuées de façon intermittente : 500 lx;
 - (ii) postes de travail auxquels ne s'effectuent que des opérations d'entrées de données : 750 lx.

- (3) L'éblouissement par réflexion sur l'écran du TEV est réduit de manière que l'employé puisse, à son poste de travail, lire toutes les parties du texte et voir toutes les parties de l'affichage à l'écran.
 - (4) Lorsqu'un travail sur TEV exige la lecture de documents, des appareils d'éclairage d'appoint sont fournis au besoin pour assurer un éclairage d'au moins 500 lx sur le document.
 - (5) Le système d'éclairage de secours doit fournir un niveau d'éclairage de 50 lx ou plus.
- 2 Le présent principe directeur ne s'applique pas :
- (1) à la passerelle de navigation d'un bâtiment;
 - (2) au pont extérieur d'un bâtiment, lorsque le niveau d'éclairage peut créer un danger pour la navigation.
- 3 Outre le principe directeur B3.1.4 :
- (1) Le niveau moyen d'éclairage dans toute aire de travail visée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe ne peut être inférieur au niveau moyen d'éclairage prévu à la colonne 2.

TABLEAU
NIVEAUX MOYENS D'ÉCLAIREMENT À BORD DES BÂTIMENTS

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Aire de travail	Niveau moyen d'éclairage (en lux)
1	Bureau a) en général b) sur le dessus des bureaux	200 500
2	Aires d'entreposage de marchandises sèches	100
3	Ateliers a) en général b) à l'établi, dans les aires où se fait un travail de haute ou moyenne précision à l'établi ou sur les machines placées sur l'établi	300 500
4	Locaux de service – au haut de chaque escalier, échelle ou écoutille	200
5	Cuisines a) en général b) au poste de travail	300 1 000
6	Logement de l'équipage	200
7	Installations sanitaires a) en général b) à chaque miroir	100 200
8	Réfectoires et installations de loisirs a) en général b) sur le dessus des tables et bureaux	100 200
9	Salles des chaudières	200
10	Salles des machines a) en général b) aux stations de commande, tableaux de distribution et tableaux de commande	200 300
11	Salles des génératrices	200

- (2) Le niveau d'éclairage à tout endroit dans une aire donnée ne peut être inférieur au tiers du niveau moyen d'éclairage prévu par le présent principe directeur pour cette aire.
- (3) Le niveau moyen d'éclairage est déterminé dans une aire donnée par la prise de mesures à au moins quatre endroits différents de l'aire et par la division de la somme des résultats des mesures par le nombre de mesures, celles-ci étant prises :
- (i) au niveau où est exécuté le travail, dans les cas où il est exécuté à un niveau plus élevé que le pont du bâtiment;
 - (ii) à 1 m au-dessus du pont du bâtiment, dans les autres cas.
- (4) Le niveau moyen d'éclairage des aires d'entreposage de marchandises sèches est mesuré lorsque l'aire est vide.

- (5) La mesure du niveau d'éclairage est faite par une personne qualifiée.
- (6) À moins d'indication contraire, toutes les aires de travail, de circulation ou de montée doivent recevoir, à la fois :
 - (i) un niveau moyen d'éclairage de 50 lx;
 - (ii) un éclairage d'au moins 30 lx à tout endroit dans ces aires.
- (7) Autant que possible tous les locaux d'habitation de l'équipage, sauf les buanderies, les séchoirs et les cambuses doivent être éclairés à la lumière naturelle.
- (8) L'éclairage naturel d'un poste de couchage, d'un réfectoire, d'une salle de récréation ou d'une salle d'infirmerie sera suffisant, dans l'esprit du présent article, s'il permet à une personne d'acuité visuelle normale de lire un journal durant le jour et par temps clair en tout point du local disponible pour circuler.

Principe directeur B3.1.5 – Cabines

1 Aux fins du principe directeur B3.1.5 :

- (1) À l'extérieur de toute cabine, à la porte, il doit être clairement indiqué :
 - (i) le nombre de personnes pour lesquelles la cabine est prévue et approuvée;
 - (ii) la personne pour qui la cabine est prévue.
- (2) Chaque cabine doit comprendre :
 - (i) une lampe de lecture électrique placée à la tête de chaque couchette;
 - (ii) un pupitre, une table ou un dessus de table incorporé, coulissant ou abattant, sur les bâtiments mesurant 24 m ou plus;
 - (iii) des sièges permettant d'asseoir en même temps toutes les personnes logées dans la cabine, en plus des lits;
 - (iv) une barre ou un crochet porte-serviettes;
 - (v) un rideau à chaque lit, sauf s'il s'agit d'une cabine pour une personne seulement.
- (3) Dans le cas des bâtiments dont la jauge brute est inférieure à 200, les principes directeurs B3.1.5.7, B3.1.5.8, B3.1.5.9, B3.1.5.10, B3.1.5.12, B3.1.5.13, B3.1.5.14 et B3.1.5.15 ne s'appliquent que dans la mesure où cela est raisonnable et possible.

Principe directeur B3.1.6 – Réfectoires

- 1 Outre le principe directeur B3.1.6, lorsqu'un membre de l'équipage est tenu de manger à bord :
 - (1) le bâtiment doit avoir au moins un réfectoire pour l'équipage.
 - (2) Tous les réfectoires doivent être pourvus d'un nombre suffisant de tables pour offrir un espace d'au moins 685 mm de longueur pour chaque gens de mer, pour autant de gens de mer qui sont susceptibles d'utiliser la pièce en tout temps.
 - (3) Les tables dans les réfectoires doivent mesurer au moins 685 mm de largeur, s'il y a des sièges des deux côtés de la table, ou au moins 510 mm de longueur, s'il y a des sièges seulement d'un côté de la table.
 - (4) Toutes les chaises d'un réfectoire doivent :
 - (i) être munies de dispositifs de fixation au pont;
 - (ii) avoir un siège d'au moins 380 mm de profondeur; et
 - (iii) être munies de sièges et de dossiers faits d'un matériau à l'épreuve de l'humidité, qui se nettoie facilement.
 - (5) Des banquettes ou des canapés conformes aux prescriptions du point (4) ci-dessus peuvent remplacer les chaises.
 - (6) Toute cuisine doit être pourvue de l'équipement qui permettra :
 - (i) de préparer à la fois assez de nourriture pour tout l'équipage;
 - (ii) de nettoyer convenablement les ustensiles de cuisine, la vaisselle, les couverts et les couteaux.

Principe directeur B3.1.7 – Installations sanitaires

- 1 Outre le principe directeur B3.1.7, les installations sanitaires à bord des bâtiments qui effectuent des voyages de plus de quatre heures doivent être équipées de :
 - (1) robinets d'eau douce courante clairement identifiés pour permettre de distinguer le robinet d'eau chaude de celui d'eau froide.
 - (2) de toilettes munies :
 - (i) d'une cuvette en porcelaine vitrifiée ou en tout autre matériau approprié,
 - (ii) d'un siège à charnière,
 - (iii) d'un siphon construit de façon à faciliter le nettoyage,

- (iv) d'un tuyau de renvoi d'une taille adéquate construit de façon à faciliter le nettoyage et à réduire au minimum les risques d'obstruction.
- (3) Chaque douche doit :
- (i) avoir un sol antidérapant ou être dotée d'un lattis ou d'un tapis;
 - (ii) être pourvue d'une main courante;
 - (iii) être pourvue de bordures, de rideaux ou d'écrans rigides pour retenir les eaux dans la douche; et
 - (iv) avoir un sol mesurant au moins 685 mm sur un côté et au moins 0,58 m².
- (4) Chaque douche doit être pourvue :
- (i) de robinets qui permettent à une personne prenant une douche de régler manuellement la température de l'eau qui jaillit de la pomme de douche; et
 - (ii) dans le cas où la température de l'eau chaude qui alimente la douche excède 54 °C, d'une commande automatique destinée à protéger toute personne qui prend une douche contre le risque de s'ébouillanter.
- (5) Les luminaires installés à l'intérieur d'une douche doivent être étanches à l'eau et leurs interrupteurs situés à l'extérieur de la douche.
- (6) Si les gens de mer doivent séjourner à bord d'un bâtiment, l'employeur doit doter celui-ci d'une buanderie ou prendre d'autres mesures de façon que la lessive puisse être faite régulièrement.
- (7) S'il contient plus d'une toilette, chacune d'elles est dans un compartiment distinct fermé par une porte munie d'un dispositif qui se verrouille de l'intérieur.

Principe directeur B3.1.8 – Infirmerie

- 1 Pour les besoins du principe directeur B3.1.8.3, il doit y avoir au moins une couchette dans l'infirmerie.

Principe directeur B3.1.9 – Autres installations

Aucune modification.

Principe directeur B3.1.10 – Articles de literie, ustensiles de table et articles divers

Note d'information : Le principe directeur B3.1.10 n'est pas incorporé dans le RCEB. Consultez le *Règlement sur le personnel maritime*.

Principe directeur B3.1.11 – Installations de loisirs, dispositions concernant le courrier et les visites de navires

Note d'information : Le principe directeur B3.1.11 n'est pas incorporé (se reporter à l'alinéa 201 b) du RCEB).

Principe directeur B3.1.12 – Prévention du bruit et des vibrations

Aucune modification.

PARTIE 3 : EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES

Note d'information : Aux fins de l'article 301 du RCEB, des exemples de normes et pratiques recommandées pour évaluer les caractéristiques de résistance des câbles de remorquage, un facteur de sécurité adéquat par rapport à la résistance à la rupture, ainsi que la puissance de traction d'un bâtiment, comprennent :

- *Guidance Note for the Classification, Safe Design, Construction and Operation of Tugs* de Lloyd's Register
- DNV-SE-0122 *Noble Denton marine services – certification for towing vessel approvability*
- *Bollard Pull Certification Procedures - Guidance Information* de Lloyd's Register
- TP 11960 – Normes sur la construction, l'inspection et l'exploitation des chalands de transport d'hydrocarbures ou de produits chimiques dangereux en vrac
- MSC/Circ.884 Directives pour la sécurité du remorquage en mer
- *Tugs and Tows – A Practical Safety and Operational Guide* du Shipowners' Club (P&I Insurance)

ANNEXE 1 ZONES DE GLACE DE MER DE L'EST DU CANADA

1 Les zones de glace de mer de l'est du Canada sont les zones où l'on peut trouver de la vieille glace et qui sont définies comme suit :

(1) la zone au sud du 60° de latitude nord circonscrite

- (i) à l'ouest, par les côtes est du Labrador et de Terre-Neuve;
- (ii) à l'est, par la ligne délimitant la zone 4 définie par les eaux territoriales et le Décret sur les zones de pêche;
- (iii) au sud,

pour le mois de janvier	par le 50° de latitude nord
pour le mois de février	par le 49° de latitude nord
pour le mois de mars	par le 48° de latitude nord
pour le mois d'avril	par le 47° de latitude nord
pour le mois de mai	par le 48° de latitude nord
pour le mois de juin	par le 48° de latitude nord
pour le mois de juillet	par le 48° de latitude nord
pour le mois d'août	par le 56° de latitude nord
pour le mois de septembre	par le 60° de latitude nord
pour le mois d'octobre	par le 60° de latitude nord
pour le mois de novembre	par le 57° de latitude nord
pour le mois de décembre	par le 59° de latitude nord

(2) la zone connue sous le nom de détroit de Belle-Île jusqu'aux points indiqués ci-après :

- (i) en janvier, février, mars et avril, le nord du 51° de latitude nord;
- (ii) en mai, le nord d'une ligne reliant Port au Choix, Pointe Riche (Terre-Neuve) et le 50° de latitude nord, 59° de longitude ouest, et le 50° de latitude nord, 61° de longitude ouest, et la côte sud du Québec au 61° de longitude ouest;
- (iii) en juin, le nord d'une ligne reliant Green Point, 49°41 de latitude nord, 57°57 de longitude ouest (Terre-Neuve), le 49° de

latitude nord, 60° de longitude ouest, et le 49° de latitude nord, 61° de longitude ouest, et la côte sud du Québec au 61° de longitude ouest;

- (iv) en juillet, le nord du 51° de latitude nord.

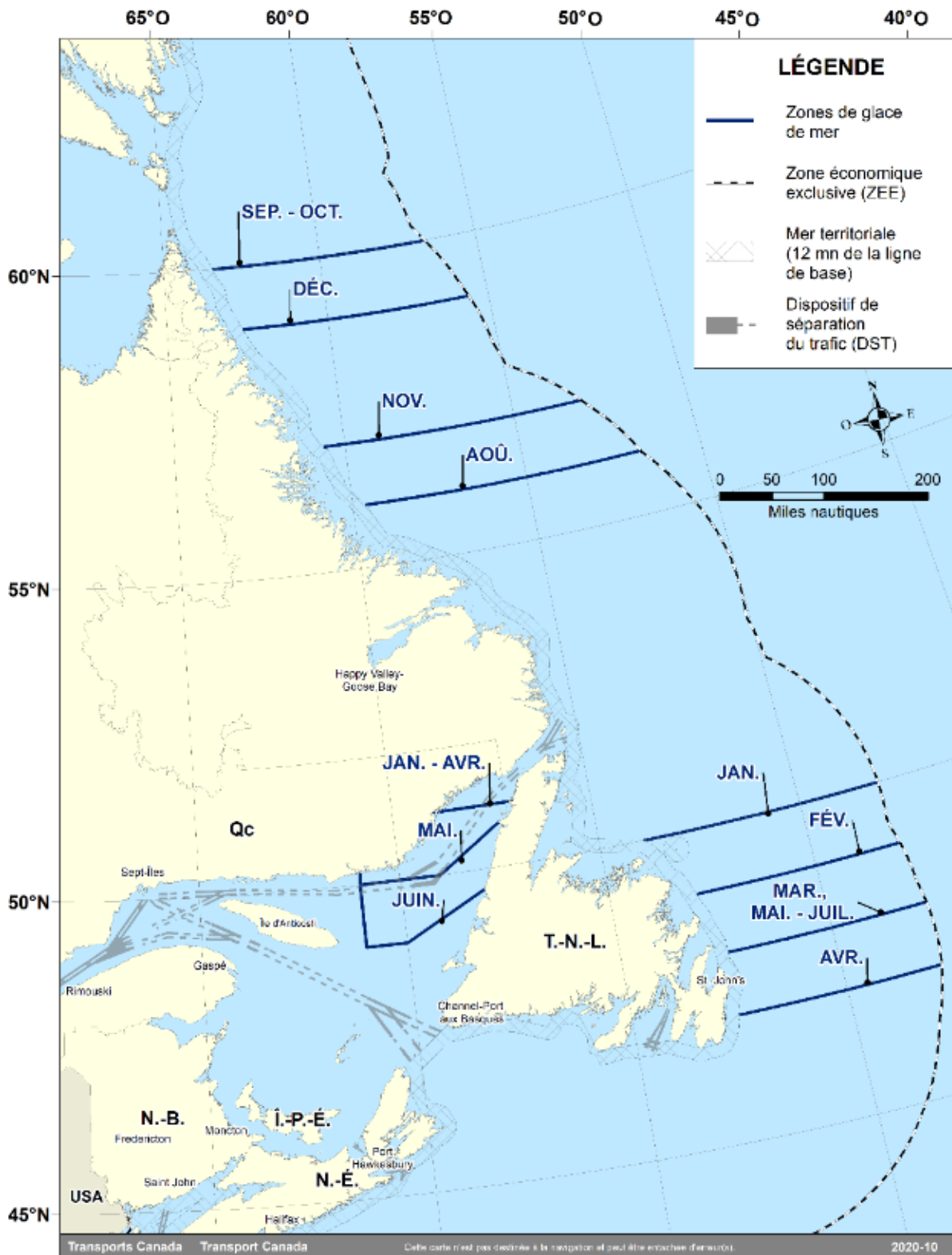


Image : Carte des Zones de glace de mer de l'est du Canada, telles que décrites au point 1 ci-dessus.