

**Brochure explicative du  
Règlement sur l'inspection  
des  
Petits bateaux de pêche**

Garde côtière  
Direction de la Sécurité des navires  
Ministère des Transports  
Ottawa, Canada  
KIA ON7

## **MATIÈRES**

INTRODUCTION

APPLICATION

DROITS

LONGUEUR

JAUGE

CONSTRUCTION D'UN BATEAU DE PÊCHE NEUF

INSPECTION PÉRIODIQUE

ANCRES ET CÂBLES

ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE, MATÉRIEL DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET  
ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION

ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE ET MATÉRIEL DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE,  
SUIVANT LA JAUGE ET LA LONGUEUR DES BATEAUX

MATÉRIEL D'EXTINCTION D'INCENDIE

INSTALLATIONS AU GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ

FEUX ET SIGNAUX DE NAVIGATION ET RÉFLECTEURS RADAR

RADIOTÉLÉCOMMUNICATIONS

PLAN DE VOYAGE

BUREAUX D'INSPECITON DES NAVIRES

RÈGLEMENTS À CONSULTER

## INTRODUCTION

La présente brochure établie d'après le "Règlement concernant la construction et l'inspection des bateaux de pêche d, une longueur réglementaire d'au plus 24,4 m et d'une jauge brute d'au plus 150 tonneaux", a pour objet de présenter sous une forme plus facile à lire un bonne partie de contenu du règlement en question. Toutefois, ell ne vise aucunement à remplacer ce règlement.

Le pêcheur trouvera la présente brochure particulièrement utile lorsqu'il voudra vérifier si son bateau est muni de l'équipement de sauvetage nécessaire et du matériel approprié de lutte contre les incendies, ainsi que des feux et signaux de navigation.

Tous les règlements et règles énumérés ou mentionnés dans la présente brochure ont été édictés en vue de la sauvegarde de la vie et des biens des pêcheurs et autres personnes qui naviguent en eaux canadiennes. À cette fin, les bateaux doivent être en bon état de navigabilité et avoir à bord l'équipement nécessaire pour faire face à toute éventualité.

Il incombe à toute personne qui a le commandement d'un bateau de pêche de connaître les caractéristiques de stabilité de son bateau et de se familiariser parfaitement avec l'emplacement, l'utilisation et l'entretien de tout l'équipement de sauvetage, de lutte contre l'incendie et de navigation.

L'administration du Règlement sur l'inspection des bateaux de pêche relève, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, de la Direction de la sécurité des navires, de la Garde côtière canadienne, Ministère des Transports. La Direction de la sécurité des navires, mieux connue sous l'ancien nom de Service d'inspection des navires à vapeur du Canada (S.I.N.C.), a établi son administration centrale à Ottawa ainsi que des bureaux d'inspection dans tout le Canada. On trouvera la liste complète des ces bureaux à la fin de la présente brochure.

Des droits sont perçus pour l'inspection des navires. Toutefois les pêcheurs peuvent généralement obtenir gratuitement les services d'un inspecteur pour aider à résoudre leurs problèmes de construction et d'équipement. On remarquera cependant que la mission de ces inspecteurs est d'assurer la sécurité sur l'eau; l'aptitude du navire aux opérations commerciales n'est pas de leur ressort.

On peut se procurer des exemplaires du Règlement concernant la construction et l'inspection des bateaux de pêche d'une longueur réglementaire d'au plus 24,4 m et due jauge brute d'au plus 150 tonneaux, ainsi que du Règlement sur les abordages, pour un prix minime, auprès d'un bureau de sécurité des navires.

## **APPLICATION**

Les articles du Règlement relatifs à la construction ne s'appliquent qu'aux bateaux de plus de 15 tonneaux de jauge brute, construits à partir du 6 janvier 1965, ou aux bateaux pêchant le hareng ou le capelan, à partir du 6 juillet 1977.

Les articles du Règlement relatifs à l'équipement de sauvetage et au matériel de lutte contre l'incendie, aux feux et signaux de navigation et aux précautions contre l'incendie, s'appliquent à tous les bateaux de pêche.

Les articles du Règlement relatifs à l'inspection périodique s'appliquent à tous les bateaux de pêche de plus de 15 tonneaux de jauge brute ainsi qu'à tous les bateaux de pêche mus par la vapeur ayant plus de 5 tonneaux de jauge brute.

## **DROITS**

La Loi sur la marine marchande du Canada prévoit des droits pour l'inspection, le jaugeage et l'immatriculation des navires. Ces frais sont sujets à ajustement. Pour connaître les tarifs en vigueur pour l'inspection et le jaugeage, les armateurs doivent contacter l'un des bureaux de la sécurité des navires énumérés à la fin de ce livret.

## **LONGUEUR**

L'application du Règlement dépend de la longueur du bateau laquelle est désignée comme étant:

- (a) pour un bateau tenu d'être immatriculé, la longueur réglementaire, mesurée par un jaugeur de l'État;
- (b) pour un bateau non tenu d'être immatriculé, la distance horizontale mesurée entre des perpendiculaires tirées aux points extrêmes de la coque, à l'extérieur.

## **JAUGE**

L'application du Règlement dépend aussi de la jauge du bateau.

La jauge brute s'obtient par la mesure du volume de la coque et de la superstructure d'un bateau, un tonneau équivalent à 100 pi. cu.

La jauge au registre est la jauge brute moins les déductions que détermine un jaugeur de navires de l'État pour l'espace des machines, les locaux de l'équipage et les espaces réservés aux appareils de navigation, etc.

Tout bateau ayant une jauge au registre supérieure à 15 tonneaux sera immatriculé à un port d'immatriculation et, à cette fin, le propriétaire fera déterminer la jauge par un jaugeur de navires de l'État qui percevra un droit pour ce service.

Dans le cas d'un bateaux ayant une jauge au registre inférieure à 15 tonneaux et muni d'un moteur de dix chevaux ou plus, il faudra, pour obtenir un permis, que la jauge soit déterminée, ce que le propriétaire peut faire lui-même. Il suffit en ce cas de donner la jauge brute approximative, laquelle peut être obtenue au moyen de la formule suivante:

Jauge brute approximative:

$$\frac{L \times B \times D \times 0.55}{100} + \frac{l \times b \times d}{100}$$

- L = étant la distance, en pieds, mesurée de la partie la plus avancée de l'étrave jusqu'au côté arrière de la tête de l'étambout ou, s'il n'y a pas d'étambot, jusqu'au côté avant de la mèche du gouvernail au niveau du pont;
- B = la largeur extrême du bateau en pieds, mesurée jusqu'à l'extérieur du bordé, à l'exclusion de toute moulure ou ceinture;
- D = le creux, en pieds, mesuré au milieu du bateau à partir du dessous du pont ou, dans le cas d'un bateau non ponté, à partir de la virure supérieure du bordé de la coque jusqu'à la face supérieure des varangues en abord de la carlingue. (Remarque: Les varangues sont les bois transversaux solides du fond qui relient les couples latéraux);
- l = la longueur totale, en pieds, de toutes les superstructures fermées;
- b = la largeur moyenne, en pieds, de toutes les superstructures fermées;
- d = la hauteur moyenne au-dessus du pont, en pieds, de toutes les superstructures fermées.

On remarquera qu'une superstructure qui a une extrémité ou un côté ouvert n'entre pas dans la calcul de la jauge.

## **CONSTRUCTION D'UN BATEAU DE PÊCHE NEUF**

Si le bateau projeté doit avoir une jauge brute supérieure à 15 tonneaux, les articles du Règlement concernant la construction sont applicables et le propriétaire doit suivre les instructions suivantes:

Avant de commencer la construction, le propriétaire devra, si possible, faire parvenir au bureau d'inspection de navires de plus près tous les renseignements mentionnés à l'annexe A du Règlement, y compris des données sur les systèmes électriques du bateau. L'inspecteur lui répondra pour lui faire savoir si le projet est accepté ou refusé. L'inspecteur pourra exiger des modifications propres à rendre le bateau conforme aux normes moyennes de construction, qui, par le passé, ont été jugées satisfaisantes dans la région et aux règles de construction énoncées dans le Règlement.

Le propriétaire doit également prévenir l'inspecteur lorsqu'il commence la construction et à chacune des étapes de la construction mentionnées à l'article 41 du Règlement. L'inspecteur ira voir le bateau au cours de la construction et, lors de ces visites, il expliquera au besoin les prescriptions du Règlement et il obtiendra les renseignements que le propriétaire aura été incapable de fournir dans sa première lettre au bureau de la sécurité.

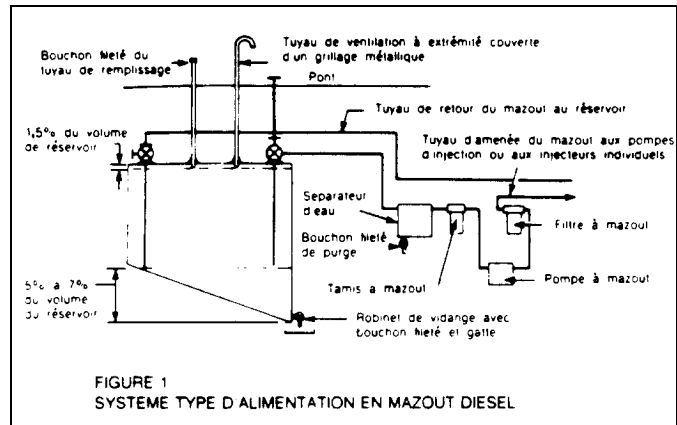


FIGURE 1 - SYSTÈME TYPE D'ALIMENTATION EN MAZOUT DIESEL

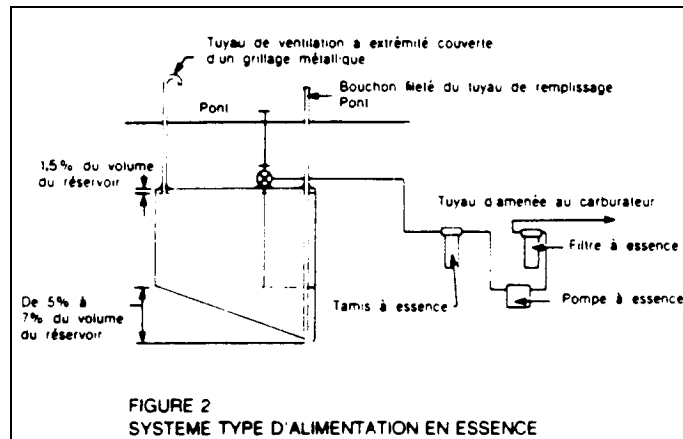


FIGURE 2 - SYSTÈME TYPE D'ALIMENTATION EN ESSENCE

## SCHÉMA ÉLECTRIQUE DES PETITS NAVIRES NOTES

1. Batteries : types, grosseur, capacité, tension et emplacement avec méthode, de branchement et de fixation. Les boîtes de batteries doivent être doublées d'une protection anti-acide, protégées par un couvercle et bien ventilées.
2. Groupe électrogène : normalement fourni par la fabricant du moteur, la puissance nominale en kW, la tension et l'intensité maximale de sortie doivent être indiquées.
3. Le groupe et la batterie doivent être protégés au moyen d'un interrupteur bipolaire avec à fusible ou d'un disjoncteur.
4. Les groupes fournissant moins de 25 kW qui ne sont pas prévus pour fonctionner en parallèle, doivent être protégés par un interrupteur multipolaire combiné comportant un fusible dans chaque pôle isolé.
5. Les groupes prévus pour fonctionner en parallèle ou tout groupe dont la valeur nominale dépasse 25 kW, doivent être protégés par un disjoncteur qui ouvre simultanément tous les pôles indépendants et qui comporte des protections contre les surtensions pouvant être réglées de façon à déclencher le disjoncteur à 150 % du courant à pleine charge continue du groupe électrogène.
6. De par leur taille, la plupart des petits navires ne peuvent être équipés de panneaux de commande. Il faut donc substituer à ces derniers une boîte de dérivation capable de fournir à tous les systèmes la puissance appropriée. Cette boîte doit pouvoir protéger le groupe électrogène, la batterie et tous les circuits de sortie contre les court-circuits.
7. Toutes les lampes et les prises de courant exposées aux intempéries, aux embruns ou aux eqoutures, doivent être du type marine et étanches. Il faut apporter une attention particulière aux montages sur le pont supérieur et aux feux de navigation.
8. Tous les câbles doivent avoir la capacité correcte pour l'intensité limite; leur calibre doit être approprié à la chute de tension et ils doivent être du type marine.
9. Le câblage doit être tenu par des pinces ou des attaches métalliques non ferreuses disposées au moins tous les 24 pouces.
10. Les feux de navigation doivent être commandés séparément et reliés par fusible à un boîtier de distribution séparé réservé à cette fin uniquement et relié directement au panneau de commande principal. (note 6 above).

11. Normalement, le câblage du démarreur, du régulateur de tension, des systèmes de commande et d'alarme sont fournis avec le moteur principal et il faut donc en obtenir un schéma du fournisseur et l'inclure dans le schéma électrique.
12. Il faut prévoir l'installation d'équipement comme des écho-sondeurs, des radars, des radio-téléphones, des systèmes de charge de batterie alimentés en 110 V c.a., le cas échéant, et donc l'installation de circuits supplémentaires. Il n'est pas permis de brancher dans la même boîte des équipements alimentés par des tensions différentes.
13. Lorsque des tensions supérieures à 55 V sont utilisées sur des navires à coque en bois ou de construction mixte, un conducteur continu de mise à la masse doit être installé pour faciliter la mise à la masse à des parties métalliques exposées non conductrices. Le conducteur de masse doit être relié à une plaque de cuivre d'une superficie d'au moins  $2 \text{ pi}^2$ , fixée à l'extérieur de la coque sous la ligne de flottaison légère de façon à être entièrement immergée à tous les angles de gîte.
14. Tout bateau en bois ou de construction mixte doit comporter sur chaque mât un paratonnerre relié à sa propre plaque de mise à la masse, indépendante de celle décrite au paragraphe 13 ci-dessus, mais identique.
15. Les tiges de paratonnerre, les fils et les plaques de mise à la masse doivent aussi être inclus dans les schémas, sans pour autant en faire partie, du système d'alimentation du navire.
16. Des notes accompagnant le schéma doivent donner des renseignements sur le genre d'équipement, de matériel et des conseils d'installations.
17. Les câbles reliés aux feux de navigation doivent être terminés par des prises étanches (type DONDU V-6111 ou l'équivalent). Le câblage intérieur des feux de navigation doit être effectué au moyen d'un câble à deux conducteurs à gaine de caoutchouc reliés à une fiche étanche (type DONDU V6115 ou l'équivalent).
18. Toutes les prises de service doivent être du type "U" avec conducteur de masse.
19. Les groupes de batterie doivent être protégés par un couvercle et comporter des orifices de ventilation protégés par une grillage fin.
20. Les câbles doivent être fixés par des pinces métalliques non ferreuses espacés d'au moins 610 mm.
21. Tous les câbles doivent être du type marine, étanche, sous gaine isolante à tresse croisée.

22. Tous les instruments doivent être à l'échelle 250°, avec une ligne rouge indiquant le maximum de l'utilisation normale.
23. La paratonnerre doit être composé d'une bande ou d'un fil continu ayant une section d'au moins 0.15 po<sup>2</sup> fixée par des brides ou des rivets en cuivre à une tige de cuivre d'au moins 0.5 po de diamètre, dépassant la pointe du mât d'au moins 6 po. Il doit être relié à l'autre extrémité à une autre plaque de cuivre que celle servant à la mise à la masse; sa superficie ne doit pas être inférieure à 2 pieds carrés et elle doit être fixée à l'extérieur de la coque de façon à être entièrement immergée à tous les angles de gîte.

Les figures 1 et 2 représentent schématiquement des installations types de réservoirs à combustible conformes au Règlement. Les dispositions du Règlement sur les réservoirs à combustible exigent aussi l'installation, à l'extérieur du compartiment des machines, d'une commande d'arrêt des machines, en plus du robinet d'arrêt du réservoir à combustible.

Lorsque le bateau sera achevé et que tout l'armement sera placé à bord, l'inspecteur assistera à un essai au point fixe et à un essai en mer qui constitueront la dernière épreuve de navigabilité du bateau. Si l'inspecteur est entièrement satisfait, il délivrera un certificat d'inspection valable pour quatre ans.

L'illustration dans la figure 3 montre sous forme de diagramme une installation d'épuisement de cale conforme aux exigences minimales du Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche, lorsqu'une seule pompe est utilisée pour l'épuisement de cale et la lutte contre l'incendie.

Remarque : Si toutes les soupapes d'arrêt du branchement de tuyau de cale sont des soupapes de non-retour à vis, il n'est pas nécessaire d'avoir la soupape de non-retour ou le clapet de retenue à battant marqué 'X'.

## **INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES**

L'illustration 4 et le texte associé décrivent les installations électriques typiques d'un petit navire de pêche.



## INSPECTION PÉRIODIQUE

Le certificat d'inspection est valable pour quatre ans et, à l'expiration de cette période, le bateau sera inspecté de nouveau. À cette fin, il sera mis en cale sèche ou tiré à sec. L'inspecteur pourra alors exiger que l'arbre port-hélice soit retiré et la machine révisée si elle ne semble pas en bon état.

Toutefois, comme il est probable qu'avant l'expiration de la période de quatre ans le bateau sera mise en cale sèche ou tiré à sec à d'autres fins que l'inspection, le propriétaire peut à cette occasion demander une inspection et, si l'inspecteur constate que la coque est en bon état, il sera tenu compte de cette inspection intermédiaire lors de la prochaine inspection quadriennale.

Dans tous les cas, le propriétaire doit avertir le bureau de la sécurité des navires au moins une semaine avant l'expiration du certificat, afin que les dispositions nécessaires soient prises en vue de l'inspection.

La méthode que suivra l'inspecteur figure aux articles 44 à 50 du Règlement.

En vue d'éviter tout inconvénient et retard, la personne responsable devra, avant l'arrivée de l'inspecteur, s'assurer de ce qui suit:

- (a) le matériel de sauvetage, de lutte contre l'incendie et de navigation est au complet et en bon état;
- (b) les extincteurs d'incendie sont rechargés;
- (c) les radeaux de sauvetage sont entretenus;
- (d) les pompes et autres accessoires sont en bon état de fonctionnement;
- (e) le bateau est échoué ou mis en cale sèche;
- (f) tous les espaces à l'intérieur du bateau sont ouverts et nettoyés;
- (g) l'hélice est enlevée et l'arbre porte-hélice complètement retiré si cela est nécessaire;
- (h) toutes les prises d'eau à la mer sont ouvertes et nettoyées, et les sièges, etc. sont en bon état; et

- (i) le moteur principal est ouvert pour inspection, si cela est nécessaire, et tous les éléments sont nettoyés. Lorsque le moteur a fait l'objet d'une révision peu auparavant par un mécanicien compétent, on remettra à l'inspecteur pour ses dossiers une lettre ou un certificat signé par ce mécanicien et
  - (i) attestant qu'il a effectué la révision du moteur,
  - (ii) mentionnant les pièces qu'il a remplacées, et
  - (iii) attestant que le moteur est en bon état de fonctionnement.

Lorsque le moteur n'est pas démonté pour l'inspection, il doit être mis en marche afin que l'inspecteur puisse juger de son fonctionnement.

### **ANCRES ET CÂBLES**

L'article 43 du Règlement exige que tout bateau de pêche d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux soit équipé d'ancres et de câbles. Il donne à ce sujet tous les renseignements nécessaires, y compris les diverses exemptions. L'inspecteur éclaircira tout point qui porterait à confusion.

### **ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE, MATÉRIEL DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION**

Le Règlement énumère, aux articles 30 à 41, l'équipement et le matériel exigés sur les bateaux de plus de quinze tonneaux de jauge brute et, aux articles 52 à 54, l'équipement et le matériel exigés sur ceux d'au plus quinze tonneaux de jauge brute.

Les listes qui suivent permettent de se rendre compte rapidement de l'équipement de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie exigés, suivant la longueur et la jauge du bateau. Elles ne mentionnent pas l'installation des feux et des signaux prescrits par les Règles pour prévenir les abordages en mer, celles-ci faisant, plus loin, l'objet d'une liste à part.

Toute commande d'équipement ou de matériel doit spécifier que les objets doivent être d'un type approuvé par la Direction de la sécurité des navires.

Les petites pièces d'équipement prescrites pour les embarcations, les doris ou esquifs doivent être rangées dans des caissons convenables incorporés aux embarcations, doris ou esquifs. Toutefois, lorsque cela n'est pas possible, elles seront placées dans des caisses distinctes ou des sacs en toile qui seront gardés à bord des embarcations, doris ou esquifs.

Les récipients en matière plastique de bonne qualité semblent être les meilleurs contenants pour l'eau potable nécessaire en cas d'urgence.

Tout le matériel de secours prescrit pour les radeaux de sauvetage pneumatiques est gardé à bord des radeaux et à portée de la main une fois ces derniers gonflés. Les radeaux de sauvetage pneumatiques doivent être essayés et examinés tous les ans par un préposé accrédité à l'entretien. Il incombe au propriétaire de prendre les dispositions nécessaires pour que les radeaux de sauvetage pneumatiques fassent l'objet d'une révision au moins à tous les 12 mois.

Les extincteurs d'incendie de tous types doivent être examinés régulièrement pour s'assurer qu'ils sont en bon état et prêts à servir en tout temps. Il s'agit là d'un élément très important de l'équipement exigible.

Tous les extincteurs doivent être rechargés aussitôt que possible après un incendie. On peut recharger les extincteurs à mousse à bord du bateau en se fiant aux instructions. Les extincteurs à produits chimiques secs et à gaz carbonique ne peuvent être rechargés et faire l'objet d'entretien que par un personnel qualifié disposant du matériel convenable.

Les extincteurs au tétrachlorure de carbone sont dangereux car ils dégagent un gaz toxique au contact du feu. Ce type d'extincteur, d'une capacité maximale d'une pinte, n'est permis que dans la partie du bateau où se trouvent le matériel de radio et de navigation ainsi que les tableaux électriques.

Tous les membres de l'équipage doivent être familiers avec le fonctionnement et l'utilisation de tous les types d'extincteurs. En cas de doute sur l'entretien, le fonctionnement ou l'utilisation d'un extincteur quelconque, prière de communiquer avec l'inspecteur local des services d'incendie ou les postes de service du fabricant.

Il est recommandé que les seaux soient munis de rides qui doivent être vérifiées régulièrement pour s'assurer qu'elles ne sont pas pourries ou effilochées.

### **ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE ET MATÉRIEL DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE, SUIVANT LA JAUGE ET LA LONGUEUR DES BATEAUX**

Tout bateau de pêche ne dépassant pas 12,2 m de longueur ou 15 tonneaux de jauge brute doit avoir:

- (1) un gilet de sauvetage approuvé pour chaque personne à bord;
- (2) une bouée de sauvetage approuvée munie d'une ligne de 27 m; et

- (3) une boîte métallique étanche contenant six fusées éclairantes approuvées à allumage automatique.

Tout bateau de pêche dépassant 12,2 m de longueur mais moins de 15 tonneaux de jauge brute doit avoir:

- (1) un gilet de sauvetage approuvé pour chaque personne à bord;
- (2) un nombre suffisant d'embarcations de sauvetage, de bateaux, de doris, d'esquifs ou de senneurs pour recevoir toutes les personnes à bord; et
- (3) une boîte métallique étanche contenant six fusées éclairantes rouges approuvées approuvées à allumage automatique.

Tout bateau de pêche d'une longueur de plus de 12,2 m ou 15 tonneaux de jauge brute doit avoir:

- (1) un gilet de sauvetage approuvé pour chaque personne à bord;
- (2) deux bouées de sauvetage approuvées, l'une munie d'une ligne de 27 m et l'autre d'un feu de bouée de sauvetage approuvé;
- (3) si sa quille a été posée après le janvier 1965
  - (i) une embarcation, un doris ou un esquif pouvant recevoir au moins quatre personnes,
  - (ii) un radeau de sauvetage pneumatique pouvant recevoir
    - (A) 50 pour cent du nombre de personnes à bord, ou
    - (B) s'il effectue des voyages autres que des voyages en eaux intérieures et s'il va au-delà des limites des voyages de carbotage classe III, 75 pour cent du nombre de personnes à bord, et
  - (iii) si l'équipement prescrit aux sous-alinéas (i) et (ii) ne peut recevoir 1½ fois le nombre de personnes à bord, les embarcations, doris, esquifs ou radeaux de sauvetage pneumatiques supplémentaires nécessaires pour que l'ensemble de l'équipement puisse recevoir 1½ fois le nombre de personnes à bord; et
- (4) si sa quille a été posée avant le janvier 1965,

- (i) soit l'équipement décrit à l'alinéa (3),
- (ii) soit une embarcation, un doris ou un esquif pouvant recevoir au moins quatre personnes, ainsi que des radeaux de sauvetage pneumatiques pouvant recevoir toutes les personnes à bord,
- (iii) soit un nombre suffisant d'embarcations de sauvetage ou autres, de doris ou d'esquifs pour recevoir toutes les personnes à bord. Toutefois, un bateau muni de l'équipement prévu au présent sous-alinéa qui effectue des voyages en eaux intérieures et qui va au-delà des limites de voyages de cabotage classe III devra avoir, en sus en l'équipement qu'il a déjà, un radeau de sauvetage pneumatique pouvant recevoir 75 pour cent du nombre de personnes à bord.

NOTE 1 : Par doris ou esquif on entend une embarcation pouvant recevoir au moins quatre personnes et dont la capacité est d'au moins 106 pieds cubes. Le plaque mentionnant la charge sur les bateaux déjà achetés n'est pas exigible sur les bateaux inspectés.

NOTE 2: Par gilet de sauvetage approuvé on entend le gilet normalisé portant la mention: "Normalisé par le MDT, adulte de plus de 90 livres". Les gilets approuvés pour " Petits bâtiments" ne sont pas permis.

Tout bateau de pêche long de plus de 12,2 m ou ayant plus de 15 tonneaux de jauge brute aura, pour chaque embarcation de sauvetage ou autre, doris ou esquif dont il sera muni conformément au présent règlement, l'armement suivant qui devra, en cas d'urgence, pouvoir être facilement placé à bord de l'embarcation de sauvetage ou autre, de doris ou de l'esquif:

- (1) un nombre suffisant d'avirons pour former un rang entier et un jeu complet de dames de nage ou de tolets;
- (2) si le bateau de pêche est utilisé en eaux salées, un récipient convenable contenant au moins 1 L d'eau douce pour chaque personne que l'embarcation est censée pouvoir transporter;
- (3) une boîte étanche contenant 12 fusées éclairantes rouges à allumages automatique;
- (4) un seau et un écope;

- (5) deux couteaux ou hachettes à gaine, sauf que dans le cas d'un doris un seul couteau ou hachette à gaine sera nécessaire;
- (6) un croc de marinier ou une gaffe;
- (7) une lampe-tempête avec une quantité de pétrole suffisante pour au moins 7 heures, ainsi qu'une boîte d'allumettes étanche à l'eau;
- (8) une bosse fixée à l'avant de l'embarcation;
- (9) un compas de doris; et
- (10) une ancre flottante, sauf dans le cas d'un doris.

### **MATÉRIEL D'EXTINCTION D'INCENDIE**

Tout bateau de pêche de 15 tonneaux de jauge brute ou plus doit être pourvu d'extincteurs selon le tableau I ci-dessous, ou d'extincteurs équivalents selon le tableau II.

**TABLEAU I**

Longueur de bateau	Extincteurs
1. Au plus 12,2 m, bateau ponté	un extincteur à mousse de 4,5 L
2. Plus de 12,2 m mais au plus 19,8 m	un extincteur à mousse de 9 L et un extincteur à mousse de 4,5 L
3. Plus de 19,8 m mais au plus 24,4 m	deux extincteurs à mousse de 9 L

TABLEAU II

No.	Mousse	CO <sub>2</sub>	Poudre extinctrice
	litre	kilogrammes	kilogrammes
1.	4,5	2,25	1
2.	9	4,5	2,55

En outre, si un bateau de pêche est muni d'appareils de cuisson ou de chauffage, il doit avoir un extincteur à mousse de 4,5 L ou un extincteur équivalent.

Tout bateau de pêche d'une jauge brute de 15 tonneaux ou plus doit, lui aussi, avoir des seaux d'eau conformément au tableau suivant.

Longueur de bateau	Nombre de seaux
Au plus 12,2 m, bateau non ponté	un
Au plus 12,2 m, bateau ponté	deux
Plus de 12,2 m mais au plus 19,8 m	trois
Plus de 19,8 m mais au plus 24,4 m	quatre

Tout bateau de pêche d'une jauge brute d'au plus 15 tonneaux non ponté doit avoir un seau, et, s'il est ponté, il doit avoir en plus un extincteur à mousse de 4,5 L ou un extincteur équivalent. S'il est équipé d'appareils de cuisson ou de chauffage, il doit être muni d'un extincteur supplémentaire de 4,5 L.

En outre, tout bateau de pêche d'une jauge brute de 15 tonneaux ou plus et de plus de 12,2 m de longueur doit être équipé d'une pompe à incendie manuelle ou motorisée avec une lance et un ajutage.

## INSTALLATIONS AU GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ

Étant donné la nature explosive du gaz de pétrole, un règlement spécial a été établi concernant l'installation des systèmes à gaz de pétrole liquéfié. Il a pour titre: "Règlement sur le gaz de pétrole liquéfié", et les personnes qui se proposent d'installer un tel système pourront en obtenir une exemplaire en s'adressant à un inspecteur.

### **FEUX ET SIGNAUX DE NAVIGATION ET RÉFLECTEURS RADAR**

La conduite des navires dans les eaux canadiennes est principalement régie par les Règles internationales pour prévenir les abordages en mer, avec modifications canadiennes. Tous les navires doivent observer ces règlements pour qu'ils puissent naviguer en toute sécurité et avec assurance dans toutes les conditions, et la sécurité des bateaux de pêche dépend, tout comme pour les autres navires, de la stricte observation de ces règlements.

Le règlement en question porte sur le sfeux et formes de navigation, les signaux de brume, les réflecteurs radar, les règles de barre et de route, et les signaux de manoeuvre et de détresse. Il s'applique aux navires de toute taille et de tout genre. Le conducteur d'une embarcation de quelque type qu'elle soit doit savoir quels feux utiliser, c'est-à-dire savoir interpréter les feux des autres navires, à quelle vitesse aller et quels signaux sonores déclencher lorsqu'il fait une manoeuvre ou lorsque la visibilité est restreinte, comment croiser ou doubler un autre navire, quand s'écarter de la route d'un autre navire, quand poursuivre sa route, etc.

Pour se rendre compte rapidement des feux et signaux minimaux à utiliser pour observer les règles susmentionnées, on a établi les listes suivantes pour les bateaux de pêche de différents tonnages, longueurs et types. À remarquer que l'armement doit être conforme aux normes établies dans les règles appropriées.

## **RADIOTÉLÉCOMMUNICATIONS**

### **Installation:**

La Règlement canadien sur les stations radio de navires prescrit que tout navire de plus de 20 mètres de longueur doit être muni d'au moins une installation radiotéléphonique VHF entre passerelles.

Le minimum de voies VHF à installer est la suivant:

Canal 16 (156,8 MHz), fréquence internationale de détresse, de sécurité et d'appel;

Canal 6 (156,3 MHz), entre navires;

Canal 21B (161, 165 MHz) ou 83B (161,9 MHz), communications publiques.

**Quart:**

Tout navire équipé d'appareils radiotéléphoniques VHF doit maintenir une écoute sur le canal 16.

Toute navire équipé d'appareils radiotéléphoniques doit maintenir une écoute sur le canal 51 (2182 kHz), fréquence internationale de détresse et d'appel.

Les canaux 16 et 51 NE DOIVENT PAS servir pour les communications autres que celles qui concernent la détresse, la sécurité et les appels.

**Détresse:**

Un appel de détresse ("MAYDAY") et un message de détresse provenant d'un navire doivent être transmis sur les voies 16 et 51. Si l'on ne reçoit aucune réponse, il faut répéter 1 appel et le message de détresse sur fréquence correspondant au secteur.

**Journal de bord radio:**

Le Règlement technique sur les stations radio de navires canadiens stipule que tout navire tenu d'être équipé d'une installation radiotéléphonique doit tenir un journal de bord radio dans lequel l'opérateur radio doit inscrire, dans la mesure du possible, les renseignements suivants:

- toute communication se rapportant à un appel de détresse, de sécurité ou d'urgence;
- de bref détails sur les communications navire-terre; et
- l'heure et son nom.

**Délivrance des licences:**

Toutes les stations radio ou le matériel radiotéléphonique installés ou exploités sur des navires canadiens de toute taille, doivent avoir reçu un permis du ministère des Communications (MDC).

**Inspections:**

Tous les appareils radiotéléphoniques installés sur les navires de plus de 20 mètres de longueur doivent être inspectés par un représentant de la radio du MDC au moment de l'installation et une fois par année par la suite.

**Certificats:**

Le matériel radiotéléphonique installé sur tout navire immatriculé au Canada ne peut être exploité que par les titulaires d'un certificat de compétence approprié délivré par le MDC. Dans la plupart des cas, un certificat restreint de radiotéléphoniste suffira.

**PLAN DE VOYAGE**

Outre les exigences d'inspection des installations radio, on recommande à tous les pêcheurs de dresser un plan de voyage. Il ne s'agit pas là d'un règlement, mais plutôt d'une mesure préventive et une bonne façon de protéger votre bateau.

On peut dresser le plan de voyage dans un simple carnet de notes et le laisser à la maison ou chez une personne pouvant communiquer avec le service de recherche et sauvetage. En cas d'urgence, il aide énormément le service de recherche et sauvetage et peut faire gagner un temps précieux.

Assurez un quart d'écoute strict en tout temps. Il arrive souvent qu'on ne peut communiquer avec un navire tout simplement parce qu'il n'y a personne à l'écoute. Rappelez-vous enfin que la Garde côtière canadienne ne contrôle pas les fréquences CB.

Vous trouverez ci-dessous pour votre gouverne un plan de voyage typique. Il est important de noter qu'il se compose de deux parties. La première devrait être placée à l'intérieur de la couverture supérieure de votre carnet, et la seconde changera à chaque voyage. Il faudrait réserver une page à chaque voyage.

**PLAN DE VOYAGE POUR LES BATEAUX DE PÊCHE**  
**(On peut garder un plan de voyage dans un simple carnet de notes)**

PARTIE 1

(Cette partie contient les détails permanents et pourrait être placée à l'intérieur de la couverture supérieure).

Numéro de téléphone du CCS ou du CRS

le plus proche \_\_\_\_\_

Nom du bateau \_\_\_\_\_ No. d'embarcation  
de sauvetage

(s'il y a lieu) \_\_\_\_\_

No. de pêche \_\_\_\_\_ No. de radeaux de  
sauvetage

(s'il y a lieu, et taille \_\_\_\_\_

Longueur \_\_\_\_\_

Type \_\_\_\_\_ No. d'engins

pyrotechniques approuvés \_\_\_\_\_

Coeleur: coque \_\_\_\_\_

pont \_\_\_\_\_

cabine \_\_\_\_\_

Équipé de fréquences radio

Réflecteur radar oui-non

(pour les plus petits navires autres que  
ceux de construction métallique)

VHF

MF

MF/HF

CB

Embarcation de sauvetage

Autres

## PARTIE 2

(Cette partie change à chaque voyage et pourrait être gardée dans le même carnet de notes en utilisant une page différente pur chaque voyage)

Date et heure de départ \_\_\_\_\_

Capacité d'autonomie de bateau en heurs

et en jours \_\_\_\_\_

Zones de pêche envisagées \_\_\_\_\_

Date et heur prévues de retour \_\_\_\_\_

Nombre de personnes à bord \_\_\_\_\_

Heures d'appels radio réguliers avec la  
personne détenant le plan du voyage \_\_\_\_\_

Autres renseignements \_\_\_\_\_

Port probable de refuge \_\_\_\_\_

Heure à laquelle il faudrait prévenir  
l'organisme de recherche et sauvetage, si  
l'appel radio régulier prévu n'est pas reçu \_\_\_\_\_

**BUREAUX D'INSPECTION DES NAVIRES****Terre-Neuve:**

Saint-Jean	(709) 772-5167
Marystown	(709) 279-2201
Lewisporte	(709) 535-2503
Corner Brook	(709) 637-4390

**Île-Prince-Édouard:**

Charlottetown	(902) 566-7987
---------------	----------------

**Nouvelle-Écosse:**

Sydney	(902) 564-7002
Port Hawkesbury	(902) 625-0803
Dartmouth	(902) 426-2060
Yarmouth	(902) 742-9161

**Nouveau-Brunswick:**

Saint John	(506) 648-4748
Bathurst	(506) 548-7491

**Québec:**

Gaspé	(418) 368-2444
Rimouski	(418) 722-3040
Sept 1 les	(418) 968-4991
Québec	(418) 648-3234
Sorel	(514) 743-1259
Montréal	(514) 238-7056
Baie Comeau	(418) 296-3524
Port Cartier	(418) 766-2758
Trois-Rivieres	(819) 379-5971

**Ontario:**

Kingston	(613) 548-4451
Toronto	(416) 231-8890
Collingwood	(705) 445-3320

St. Catharines	(416) 688-4360
Sarnia	(619) 336-8130
Thunder Bay	(807) 345-2951

### **Colombie-Britannique:**

Vancouver	(604) 666-3636
New Westminster	(604) 666-0445
Prince Rupert	(604) 627-0340
Nanaimo	(604) 754-0201
Victoria	(604) 388-3646

### **RÈGLEMENTS À CONSULTER**

“Règle concernant la construction et l’inspection des bateaux de pêche d’une longueur réglementaire d’au plus 24,4 m et d’une jauge brute d’au plus 150 tonneaux.”

“Règles pour prévenir les abordages en mer” (avec modifications canadiennes).

“Règlements sur le gaz de pétrole liquéfié”.

“Barème de droits. Bureau d’inspection des navires à vapeur”.

On peut se procurer ces différentes publications en s’adressant au bureau de sécurité des navires le plus proche ou à l’adresse suivante:

Carge Côtière  
 Direction de la  
 sécurité des navires  
 Ministère des Transports  
 Ottawa, Canada  
 KIA ON7

On peut se procurer le Guide du radiotéléphoniste (terre, mer, air) du ministère des Communications à l’adresse suivante:

Imprimerie et publications  
 Approvisionnements et Services Canada  
 Ottawa, Canada  
 KIA OS9