

1.0 INTRODUCTION

La présente norme décrit les exigences relatives aux activités maritimes, y compris les rôles et responsabilités du personnel effectuant des travaux maritimes pour le compte d'Énergie NB. Elle fournit des lignes directrices pour protéger la vie, les biens et l'environnement contre les dangers et les risques associés aux activités maritimes.

Énergie NB se conforme au cadre législatif fédéral, provincial et néo-brunswickois régissant la sécurité maritime. Ce cadre comprend la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, les règlements de Transports Canada et les lois connexes qui s'appliquent aux petits bâtiments et à l'équipement connexe effectuant des travaux maritimes pour Énergie NB.

Les travaux maritimes peuvent être effectués dans des conditions difficiles près des baies, des rivières et d'autres plans d'eau, y compris les barrages et les zones inondables où nous exerçons nos activités. La présente norme fournit des lignes directrices pour gérer adéquatement les risques liés aux travaux maritimes, afin d'assurer la sécurité des personnes qui travaillent sur les sites d'Énergie NB. Elle s'applique aux activités de plongée en coordination avec le document [HSEE-03-22 Opérations de plongée et sous-marines](#), ainsi qu'aux procédures et processus de plongée propres à chaque site qui ont été approuvés.

2.0 PORTÉE

Les employés d'Énergie NB et ses entrepreneurs doivent collaborer pour mettre en œuvre les exigences de cette norme de manière efficace. Dans certaines situations, une collaboration peut être nécessaire pour garantir la mise en œuvre efficace de cette norme.

On distingue quatre types de voyages dans le domaine maritime :

1. Voyage en eaux abritées
2. Voyage à proximité du littoral (classe 1)
3. Voyage à proximité du littoral (classe 2)
4. Voyage illimité

Les activités maritimes pour Énergie NB relèveront généralement de la catégorie des voyages en eaux abritées, qui sont définis comme des voyages effectués Canada sur un fleuve ou une rivière au-dessus des eaux de marée ou sur un lac, où il est impossible pour les bâtiments de se trouver à plus de 2,5 milles marins de la rive la plus proche. Voir l'[annexe 1](#) et l'[annexe 2](#) du Règlement sur les certificats de sécurité de bâtiment pour plus de détails.

La présente norme décrit les exigences et les exigences fondamentales en matière de sécurité pour la conduite des activités maritimes, y compris les travaux sur les plans d'eau le long des côtes, les aires de rassemblement maritimes, les mises à l'eau et les quais. Elle couvre également les travaux maritimes effectués dans nos centrales et installations, où nous menons des opérations, notamment les bassins d'amont, les emplacements des vannes et les chambres fortes.

Lors de la planification des activités maritimes, un plan de sauvetage aquatique doit être élaboré. Ce plan doit tenir compte du type de travail, des dangers liés à l'eau et des risques associés au lieu de travail, par exemple, travailler dans la baie de Fundy où les courants sont forts le long d'un littoral rocheux, par opposition à la conduite d'un bateau par temps calme sur le bassin d'amont de Mactaquac. En outre, cette norme couvre les dangers et risques spécifiques liés au travail à bord et à

proximité des bâtiments, y compris les dangers liés à la [ligne de tir](#) résultant des activités maritimes et des activités de gréement, que la flottabilité et le mouvement des bâtiments peuvent encore compliquer.

Cette norme s'applique à toutes les opérations sur les eaux d'Énergie NB à l'aide de petits bâtiments et bateaux. Voici quelques exemples :

- Installation, inspection ou entretien des actifs d'Énergie NB (câble électrique immergé, par exemple)
- Travaux sur petits bâtiments et barges, y compris grues, gréement, mise à l'eau, accostage et amarrage
- Opérations de plongée, telles que la participation à des activités de mise en place de batardeaux, à des relevés hydrographiques et à des travaux de construction sous-marins
- Transport de personnel et de matériel
- Protection et surveillance de l'environnement.

3.0 RÉFÉRENCES

<i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>	Règlement sur les petits bâtiments DORS/2010-91
Règlement général 91-191 établi en vertu de la <i>Loi sur l'hygiène et la sécurité au travail</i>	Partie VII Équipement de sécurité nautique
Règlements de la marine de Transport Canada	Ce règlement a une grande portée et établit des exigences mises à jour en ce qui concerne la résistance structurale, la stabilité, les machines, les systèmes électriques, l'équipement de sauvetage et les logements de l'équipage, ainsi que la protection contre les incendies à bord des bâtiments sans moyen de propulsion mécanique.

4.0 TERMES ET DÉFINITIONS

Capitaine	Personne responsable de la sécurité du bateau, de son exploitation et de son équipage. Non lié à des activités de travail spécifiques (débranchement électrique, par exemple).
Personne qualifiée	Personne qualifiée, sur la base de ses connaissances, de sa formation et de son expérience, pour effectuer le travail qui lui est assigné de manière à garantir la santé et la sécurité des personnes.
Avis de conformité	Confirmation par le fabricant ou l'importateur que le bâtiment est construit conformément aux exigences de construction énoncées dans le Règlement

	sur les petits bâtiments.
Porte à porte	<p>Pour le personnel d'exploitation sur le terrain, le porte à porte désigne le moment où un employé :</p> <ul style="list-style-type: none"> quitte la maison jusqu'à son retour à la maison, lorsqu'en obligation de disponibilité ou pour un remplacement imprévu d'une disponibilité prévue (RWU) ou lorsqu'un appel de service provient d'une région couverte par un préposé au service à la clientèle d'une région éloignée. à partir du moment où il arrive au bureau jusqu'à ce qu'il quitte le bureau, s'il n'est pas en obligation de disponibilité.
Embarquement et débarquement	<ul style="list-style-type: none"> Embarquement : processus par lequel les passagers ou l'équipage montent à bord d'un bâtiment. Débarquement : processus par lequel les passagers ou les membres d'équipage quittent un bâtiment.
Reconnaissance des dangers liés à l'énergie	Énergie NB adopte actuellement un programme de reconnaissance des dangers liés à l'énergie (REDE) comme aide sur le terrain pour aider les employés à identifier toutes les sources d'énergie présentes, tandis que les icônes haute énergie aident à reconnaître les énergies qui, si elles ne sont pas contrôlées, pourraient causer des blessures graves ou des événements qui changent le cours d'une vie.
Modifications importantes d'un petit bâtiment ou d'un bâtiment	Modification ou d'une réparation, ou d'une série de modifications ou de réparations, qui change considérablement la capacité ou les dimensions d'un bâtiment ou la nature d'un système à bord de celui-ci, qui a une incidence sur l'étanchéité à l'eau ou la stabilité de celui-ci ou, à l'exception de la restauration d'une embarcation de plaisance antique en bois, qui en accroît considérablement la durée de vie utile (paragraphe 710(3) du Règlement sur les petits bâtiments).
Passagers	Défini par Transports Canada comme toute personne ne faisant pas partie de l'équipage ou normalement requise pour l'exploitation du bateau. Cela comprend les collègues transportés sur un site de travail. Une personne n'a pas besoin de payer un « tarif » pour être considérée comme un passager.
CCEP	Carte de conducteur d'embarcation de plaisance
Exigences en matière de permis	Avant tout départ, le capitaine est tenu de vérifier auprès de l'installation ou de la centrale si des permis sont requis.
MLT	Monteur de lignes sous tension
À propulsion mécanique	Un bâtiment qui est propulsé par un moteur ou a à bord un moteur pour le propulser.
Immatriculation des bâtiments commerciaux	L'immatriculation d'un bâtiment commercial au Nouveau-Brunswick, au Canada, exige le respect de la réglementation nationale de Transports Canada et le remplissage des formulaires d'immatriculation des bâtiments .
Navire de sauvetage	Un navire de sauvetage désigne un navire conçu pour être utilisé pour le sauvetage de personnes en détresse et le rassemblement d'embarcations de sauvetage et, pour plus de certitude, comprend un bâtiment de secours qui remplit les mêmes fonctions.
Certificat de sécurité	Document délivré par le ministre (Transports Canada) pour un bâtiment qui satisfait aux exigences techniques applicables énoncées dans les



	règlements pris en vertu de la partie 4 de la Loi.
FBSPB	Formation de base en sécurité pour les petits bâtiments
SOLAS	Sauvegarde de la vie humaine en mer
CFCPB	Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments.
Embarcation	Tout bâtiment ou équipement non classé ailleurs qui pourrait être utilisé pendant les opérations sur les eaux.

5.0 RÔLES ET RESPONSABILITÉS

5.1 Employeur

- Veiller au respect de la *Loi sur la marine marchande du Canada* pour les petits bateaux et les embarcations immatriculés à des fins commerciales.
- Veiller à ce que les travailleurs participant à des activités maritimes soient correctement formés et compétents pour accomplir leurs tâches en toute sécurité.
- Le bâtiment doit être immatriculé à des fins commerciales.

5.2 Capitaine

- Le capitaine a l'autorité et la responsabilité globale de tout petit bateau ou bâtiment et doit veiller à ce que les opérations sur les eaux soient exécutées en toute sécurité. L'exception concerne les travaux électriques, mécaniques ou autres, qui incombent à la personne spécialisée à bord (monteur de lignes sous tension, par exemple).
 - Veiller à ce que les inspections des petits bâtiments soient effectuées ; un exemple de liste de contrôle avant utilisation est inclus à l'annexe B.
 - Évaluer les conditions météorologiques et s'assurer que les conditions aquatiques sont sûres pour le voyage prévu. De plus, une surveillance continue et la suspension des activités aquatiques sont mises en œuvre lorsqu'il existe un risque pour la sécurité des personnes, des dommages potentiels à l'équipement ou des impacts négatifs sur l'environnement. Le modèle de plan de vente est fourni à l'annexe I.
 - Veiller à la tenue d'une réunion préalable aux travaux. Tout membre de l'équipe peut mener réunion en fonction du travail à effectuer.
 - Veiller à ce que le poids du personnel et de l'équipement ne dépasse pas la limite indiquée sur l'étiquette de conformité afin de maintenir la stabilité du petit bateau.
 - Veiller à ce que tous les membres de l'équipe soient habillés conformément à la norme [HSEE-03-11 Équipement de protection individuelle \(ÉPI\)](#) d'Énergie NB.
 - Donner l'approbation finale pour le transport par bateau.
 - S'assurer que les conditions sur le pont, dans la timonerie, sur les passerelles et dans les zones d'accès sont sûres, accessibles et exemptes d'obstacles.
 - Interrompre l'opération à tout moment en fonction de la sécurité et de l'intégrité du bâtiment.
-



- Ne jamais amarrer un bateau sous un emplacement où des travaux sont effectués.
- Mettre à l'eau les bâtiments.

5.3 Surveillant des travaux spécialisés

- Responsable de son équipage lorsqu'il travaille sur des bâtiments.
- S'assurer que tous les travailleurs ont la formation et les compétences nécessaires pour exercer leurs fonctions respectives.
- Afin de respecter les exigences en matière de sécurité maritime, cela peut inclure, sans s'y limiter, l'embarquement et le débarquement à bord de bâtiments et les situations de chute par-dessus bord.

5.4 Équipage

L'équipage est responsable des éléments suivants :

- Respecter toutes les règles et pratiques de sécurité (ÉPI, par exemple)
- Respecter les directives du capitaine
- Se comporter de manière à ne pas constituer un danger pour eux-mêmes ou pour les autres occupants de l'embarcation
- Peut refuser un travail non sécuritaire à tout moment (le transport par bateau, par exemple)

5.5 Équipage spécialisé

L'équipage spécialisé en bateau fait référence à du personnel spécialisé ou qualifié (monteur de lignes sous tension, mécaniciens ou inspecteurs) responsable de la sécurité générale des travaux à exécuter.

5.6 Service de santé globale et sécurité

Se réserve le droit de procéder à une inspection/vérification complète et indépendante sur place et à une révision de l'enregistrement du matériel.

6.0 NORME

Les activités d'Énergie NB nécessitent l'utilisation de petits bateaux pour les inspections, les activités d'entretien, la plongée et les interventions en cas d'inondation. L'utilisation de petits bateaux comporte un niveau de risque élevé qui doit être atténué afin d'assurer la sécurité de l'équipage et des passagers qui travaillent et voyagent à bord de petits bateaux et de bateaux plus gros.

Lorsqu'il existe la possibilité de mener des activités plus importantes avec des bâtiments, ceux-ci doivent se conformer à la réglementation fédérale et aux exigences supplémentaires établies par Transports Canada ou Énergie NB.

La présente norme a pour objectif de décrire les exigences relatives à l'exploitation de petits



bateaux.

Le Règlement sur les petits bâtiments est régi par la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Ce règlement précise les exigences relatives aux équipements de sécurité, à la délivrance de permis aux embarcations autres que de plaisance, à la puissance du moteur, à la capacité, aux gilets de sauvetage, aux vêtements de flottaison individuels (VFI), aux signaux de détresse pyrotechniques, aux extincteurs et aux troussees de premiers soins.

Avant le départ, toutes les personnes à bord doivent être parfaitement informées de l'emplacement des équipements de sécurité, de leur utilisation et des procédures à suivre en cas d'abandon de l'embarcation, des procédures de sauvetage des personnes tombées à la mer et de toute menace pour l'intégrité du bateau. Les mesures de sécurité doivent également inclure celles liées à la protection des membres, à l'évitement des cordes et des lignes d'amarrage, ainsi qu'à l'effet des mouvements et du regroupement de personnes par rapport à la stabilité du bâtiment.

Seuls les bâtiments conformes au [Règlement sur les petits bâtiments de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) doivent être utilisés.

6.1 Planification

La planification est un élément clé pour l'exécution réussie des opérations sur les eaux à l'aide d'un petit bateau. Avant toute utilisation de petits bateaux, un plan pour l'exécution des opérations sur les eaux doit être examiné et approuvé par les parties concernées.

Il faut prendre en compte les conditions qui pourraient avoir une incidence significative sur les opérations sur les eaux, par exemple, les mauvaises conditions météorologiques, le brouillard, la neige, la pluie, les rafales, le vent et les eaux agitées. Des plans d'urgence pour de telles possibilités doivent être mis en place et examinés lors des causeries de marche pied et des réunions de planification, comme le droit de refuser un travail non sécuritaire.

- Au cours de la phase de planification, l'objectif doit être de minimiser le nombre de sorties avec des petits bateaux et de maximiser le rendement de chaque sortie. Il faut prioriser les tâches en fonction des risques.
- Les directives d'urgence claires doivent être examinées lors des réunions préalables aux travaux.
- La durée des sorties en petit bateau doit être évaluée en fonction des conditions (température élevée/basse, rafales, brouillard, lumière du jour restante ou changements d'équipes, par exemple).
- Seul le nombre minimum de personnes doit être à bord d'un petit bateau. Le nombre de personnes à bord ne doit jamais dépasser la cote de sécurité de l'embarcation.

Avertissements de vents forts et les petites embarcations : les vents forts sont définis comme des vents avec des vitesses soutenues de 20 à 33 nœuds (toute vitesse supérieure à 35 km/h). Les conditions à la surface de l'eau lors d'un avis de vent fort sont très rugueuses, avec des vagues de 3 à 6 mètres de hauteur. Il n'est pas sécuritaire de naviguer un bateau dans ces conditions. Dans le cadre de la phase de planification préalable et de l'élaboration du plan de voyage, il convient d'accorder une attention particulière à la foudre et à son incidence sur la sécurité des travaux maritimes : [La foudre - Canada.ca](#).

6.2 Planification en cas d'urgence

Il doit toujours y avoir un plan d'urgence en place en cas de panne, d'un accident ou d'un important changement de situation lors des sorties en petit bateau. Le plan d'urgence doit prendre en compte les éléments suivants.

- Personne tombée à la mer
- Conditions de l'eau (eaux agitées)
- Impacts des travaux en cours, avec un accent particulier sur [la reconnaissance des dangers liés à l'énergie](#)
- Collision (objet ou autre bâtiment)
- Température (élevée/basse/coup de chaleur/hypothermie)
- Panne de communication (radio/mobile)
- Opérations de sauvetage et méthode pour ramener la personne à terre
- Si vous travaillez sur l'eau ou dans un lieu éloigné, vous devez choisir un lieu à terre avec du matériel de secours, afin que le personnel puisse facilement effectuer un sauvetage ou transporter la victime à l'hôpital.

6.3 Critères de sécurité opérationnelle

Montrez et expliquez à vos passagers comment réagir en cas d'urgence. Donnez les consignes à tous les membres d'équipage et à tous les passagers.

Vous devez informer tous les passagers :

- Quand le port d'un dispositif de flottaison individuel est obligatoire.
 - Comment enfiler, attacher et utiliser correctement chaque type de gilet de sauvetage à bord, y compris les gilets gonflables et hybrides.
 - Où se trouvent les radeaux de sauvetage, le cas échéant, et où se rassembler pour monter à bord du radeau de sauvetage (centrales) ; et
 - Comment réduire l'effet de leurs mouvements sur la stabilité du bâtiment et éviter les dangers potentiels, tels que les cordages et les amarres ? Que vous donniez des consignes oralement, distribuez des documents avec des pictogrammes, utilisiez un enregistrement ou montriez une vidéo, vous devez montrer à vos passagers comment enfiler chaque type de gilet de sauvetage à bord. Assurez la sécurité de vos passagers en les tenant informés.
 - Lors de la réunion préalable aux travaux, tous les éléments qui se rapportent à la sécurité et à l'efficacité des opérations sur les eaux doivent être examinés. Les éléments à examiner doivent comprendre, sans toutefois s'y limiter :
 - Plan d'opération
 - Plans d'urgence
 - Sécurité sur le site de travail
 - Conditions d'exploitation (conditions météorologiques, par exemple)
 - Durée
 - Canaux de communication
 - Vérification de l'équipement de protection individuelle (ÉPI)
 - Occasion pour **tout** membre du personnel de faire part de ses préoccupations
-



- Droit de refuser un travail non sécuritaire
- Lorsqu'il y a peu d'appels radio, le capitaine doit faire rapport sur l'état de l'opération par radio/dispositif mobile à des intervalles convenus. Le responsable des communications doit également vérifier les communications radio avec le petit bateau si les intervalles sont plus longs que convenu.
- L'intervalle suggéré pour la communication radio entre le capitaine du bateau et le responsable des communications est d'une heure.
- Il est recommandé que les opérations sur les eaux cessent une heure avant le coucher du soleil.

6.4 Exigences en matière de construction

Les exigences en matière de construction fixent les normes minimales de sécurité. Toute personne qui construit un bateau pouvant être équipé d'un moteur de propulsion, d'un moteur auxiliaire ou d'un appareil à combustion, que ce soit pour son usage personnel ou pour la vente, doit respecter ces normes de construction. Cela s'applique que vous construisiez le bateau pour vous-même ou pour quelqu'un d'autre. De même, les importateurs de bateaux doivent s'assurer que les bateaux qu'ils importent dans le pays sont conformes à ces mêmes exigences.

Le Règlement sur les petits bâtiments exige que le constructeur ou l'importateur d'un bateau destiné à être utilisé au Canada soumette une déclaration de conformité à Transports Canada et appose un avis de conformité sur le bateau, sauf si :

- Il a été construit ou importé pour un usage personnel ou
- Il s'agit d'un bateau ouvert de construction traditionnelle qui n'est pas produit en série et qui ne peut être équipé que d'un moteur hors-bord.

6.5 Avis de conformité

Un avis de conformité doit être joint à tous les petits bateaux commerciaux neufs. Le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur du bateau doit également préparer une déclaration de conformité et en remettre une copie au premier propriétaire du bateau. Les avis de conformité sont des déclarations du constructeur ou de l'importateur attestant que le bateau était conforme aux exigences de construction en vigueur à la date de construction, de fabrication, de reconstruction ou d'importation du bateau.

L'avis de conformité indique le modèle du bateau, le constructeur ou l'importateur, la catégorie des exigences de construction et les limitations de conception, telles que la catégorie de conception ISO (Organisation internationale de normalisation) pour la stabilité.

Il existe trois catégories de bâtiments pour les avis de conformité (voir tableau 6-1) :

- longueur maximale de 6 mètres.
- plus de 6 mètres de long – bateaux de plaisance ; et
- plus de 6 mètres de long – bateaux non de plaisance.

Les exigences de construction pour les bateaux ne dépassant pas 6 mètres de long sont les mêmes pour les bateaux de plaisance et les bateaux non destinés à la plaisance. Les avis de conformité pour les bateaux de cette taille préciseront les limites de sécurité recommandées

pour la capacité maximale en kilogrammes et le nombre de personnes. De plus, si le bateau est conçu pour un moteur hors-bord, les détails de la puissance maximale seront fournis.

Pour les bateaux de plus de 6 mètres de long, les exigences pour les bateaux de plaisance et les bateaux non destinés à la plaisance ne sont pas les mêmes. Sachez que si vous avez l'intention d'utiliser un bateau de plus de 6 mètres de long construit selon les exigences applicables aux bateaux de plaisance, il devra peut-être satisfaire à des exigences de construction supplémentaires avant de pouvoir être utilisé à des fins commerciales. Selon le type et l'utilisation du bateau, ces exigences peuvent inclure une évaluation de la stabilité, des dispositifs de pompage de cale et des équipements supplémentaires de sécurité incendie. Envisagez de faire appel à un expert maritime pour vérifier si votre bateau est conforme aux exigences applicables aux bateaux non de plaisance et déterminer les modifications à apporter si vous avez des doutes. N'oubliez pas que lorsque vous mettez votre bateau en service, vous êtes responsable, en tant que propriétaire, de vous assurer qu'il répond à toutes les exigences réglementaires.

Tableau 6 -1 Informations relatives à l'avis de conformité par catégorie

		Vessel Type	
		Pleasure Craft	Non-Pleasure Vessels
Length of Vessel	More than 6 m	Compliance Notice for Pleasure Craft	Compliance Notice for Non-Pleasure Vessels
		<ul style="list-style-type: none"> contains a statement of compliance with the construction requirements for pleasure craft at the time of construction 	<ul style="list-style-type: none"> contains a statement of compliance with the construction requirements for non-pleasure vessels at the time of construction and indicates that the vessel may be used for both pleasure and non-pleasure purposes
	Less than or equal to 6 m	<ul style="list-style-type: none"> may contain a statement of design limitations that may apply to the vessel 	<ul style="list-style-type: none"> contains a statement of any design or environmental limitations (e.g. ISO design categories¹) that may apply to the vessel
		Generic Compliance Notice for both Pleasure Craft and Non-Pleasure Vessels <ul style="list-style-type: none"> contains a statement of compliance with the construction requirements for small vessels at the time of construction; contains recommended maximum safe limits² of the vessel for load, number of persons and engine power (if outboard powered) and the circumstances in which any of the recommended safe limits may not apply; and may contain a statement of design limitations that may apply to the vessel Note: Construction requirements for pleasure craft and non-pleasure vessels less than or equal to 6 metres are now identical.	

Calculé selon les méthodes définies dans les normes de construction des petits bateaux

Catégories de conception définies par l'ISO L'Organisation internationale de normalisation (ISO) a établi quatre catégories de conception pour les petits bateaux : A, B, C et D. L'évaluation selon la norme **ISO 12217** détermine la catégorie de conception d'un bateau. La catégorie de conception établit les limites environnementales d'exploitation en matière de stabilité et de flottabilité, comme indiqué dans le tableau 6-2 ci-dessous. Déterminez la catégorie de conception de votre bateau auprès du constructeur afin de mieux comprendre ses limites en matière de stabilité.

Tableau 6-2 : Limites environnementales des catégories de conception ISO

Design category	Wind force Beaufort scale (knots)	Wave height
A	exceeding 8 (54 knots)	exceeding 4 m significant*
B	up to, and including, 8 (41 knots)	up to 4 m significant*
C	up to, and including, 6 (33 knots)	up to 2 m significant*
D	up to, and including, 4 (25 knots)	0.5 maximum
* The significant wave height is the mean height of the highest one-third of the waves, which approximately corresponds to the wave height estimated by an experienced observer. Some waves will be double this height. (Not applicable to Design Category D, which uses maximum wave height.)		

6.6 Modification de petits bateaux ou de bateaux

Pour un bateau qui a été mis en service, le propriétaire du bateau est responsable de s'assurer qu'il répond aux exigences de construction de Transports Canada, notamment :

- Les travaux sont conformes aux exigences relatives aux embarcations non de plaisance du Règlement sur les petits bâtiments et
- Le constructeur doit avoir de l'expérience dans le domaine des règlements et des exigences de construction.
- À compter du 29 avril 2011, le constructeur de nouveaux bateaux doit vous fournir une déclaration de conformité et l'avis de conformité joint au bateau. Le constructeur doit également fournir à Transports Canada une copie de la déclaration de conformité et conserver dans ses dossiers la documentation technique ou les renseignements utilisés, y compris les essais ou les calculs effectués, afin de garantir la conformité aux exigences de construction.

Lorsque vous effectuez une modification importante, vous devez en informer Transports Canada, qui peut vous demander de fournir des plans ou d'autres renseignements techniques.

6.7 Vérifications avant la mise à l'eau de petits bateaux

La liste de vérification avant la mise à l'eau de petits bateaux doit être remplie avant le début de la mission. Des vérifications supplémentaires peuvent être nécessaires en fonction du type de petit bateau. Une liste de vérifications détaillée est fournie à l'annexe B.

6.8 Stabilité d'un bâtiment

Un [rapport sur la stabilité d'un bâtiments](#) est requis pour les petits bâtiments et les bâtiments exploités sur les sites d'Énergie NB. Il est conforme aux règlements sur la stabilité des bâtiments de Transport Canada et à d'autres normes de sécurité maritime, et il est nécessaire pour la construction de nouveaux bâtiments, les modifications ou les évaluations périodiques de la stabilité.

6.9 Classes de voyage

- Voyage en eaux abritées – voyage effectué au Canada sur un lac ou une rivière au-dessus des eaux soumises à la marée, où un bâtiment ne peut jamais s'éloigner de plus d'un mille marin de la côte, ou sur les eaux énumérées aux annexes 1 et 2 du Règlement sur les certificats de navigation.
-

- Voyage à proximité de la côte, classe 2 – voyage autre qu'un voyage dans des eaux abritées, au cours duquel le bâtiment se trouve toujours à moins de 25 milles marins de la côte dans les eaux côtières du Canada, des États-Unis (à l'exception d'Hawaï) ou de Saint-Pierre-et-Miquelon, et à moins de 100 milles marins d'un lieu de refuge.
- Voyage à proximité des côtes, classe 1 – voyage qui n'est ni un voyage dans des eaux abritées ni un voyage à proximité des côtes, classe 2, qui se fait entre des endroits au Canada, aux États-Unis (sauf Hawaï), Saint-Pierre-et-Miquelon, les Antilles, le Mexique, l'Amérique centrale ou la côte nord-est de l'Amérique du Sud, et au cours duquel le bâtiment se trouve toujours au nord du parallèle 6° N et à moins de 200 milles marins de la côte ou au-dessus du plateau continental.
- Voyage illimité – voyage qui n'est ni un voyage en eaux protégées ni un voyage à proximité de la côte.

6.10 Mise en place et mise à l'eau de petits bâtiments

- Assurez-vous que votre remorque pour bateau a passé l'inspection de sécurité provinciale applicable. Assurez-vous que le véhicule est utilisé pour le remorquage et qu'il répond aux exigences.
 - Les remorques doivent respecter les normes de sécurité énoncées dans le Manuel des postes officiels de vérification des véhicules à moteur du Nouveau-Brunswick. Cela comprend la vérification du bon état du châssis, de la carrosserie, de la suspension, des roues et des pneus.
 - Vérifiez que l'attelage de la remorque ne présente pas de fissures ou d'usure excessive et que les chaînes de sécurité sont de taille appropriée et solidement fixées. L'attelage du véhicule tracteur doit être adapté au poids de la remorque.
 - Avant de déplacer la remorque du bateau sur la rampe d'accès, détachez et retirez les sangles d'arrimage (veillez à laisser la sangle du treuil avant attachée).
 - Avant de descendre la remorque sur la rampe, insérez le bouchon de vidange et assurez-vous qu'il est bien serré et en place.
 - Inspectez la rampe pour détecter tout danger et assurez-vous qu'il y a suffisamment d'espace pour manœuvrer. Positionnez votre véhicule et votre remorque en alignement avec la rampe et utilisez les feux de détresse pour signaler vos intentions aux autres.
 - Lorsque vous reculez la remorque du bateau, utilisez les rétroviseurs latéraux et, si nécessaire, demandez à quelqu'un de vous guider. Veillez à ce que la remorque maintienne une vitesse constante lorsque vous reculez sur la rampe du bateau.
 - Lorsque vous immergez la remorque jusqu'à ce qu'elle soit partiellement submergée, généralement avec les berceaux ou les rouleaux à mi-chemin ou aux deux tiers sous l'eau, selon la conception de la remorque.
-

- Une fois en position, relâchez la sangle du treuil et poussez doucement le bateau hors de la remorque ou demandez à quelqu'un de le faire s'il est motorisé.
- Après la mise à l'eau, déplacez rapidement votre véhicule et votre remorque vers l'aire de stationnement désignée afin de permettre aux autres d'accéder à la rampe.
- Assurez-vous que votre bateau est équipé du matériel de sécurité requis par Transports Canada, notamment des vêtements de flottaison individuels, une trousse de premiers soins et des dispositifs de signalisation.
- Familiarisez-vous avec les pratiques de sécurité nautique, notamment les procédures de remorquage, de mise à l'eau et de chargement.

6.11 Équipement de communication

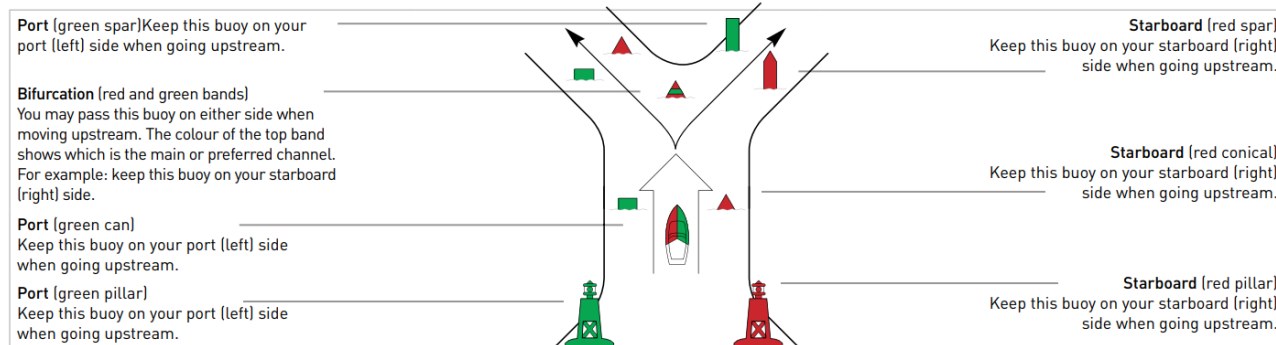
Radio VHF — signal de détresse (MAYDAY) ou d'urgence (PAN PAN)

- La radio est de loin le meilleur équipement d'alerte en cas de détresse en termes de portée et de capacité à fournir des informations détaillées sur le type de problème auquel vous êtes confronté. Si vous n'êtes pas tenu d'avoir une radio à bord, vous pouvez envisager d'en installer une pour cette raison. N'oubliez pas, cependant, que tout équipement dont vous disposez doit être en bon état de fonctionnement, même s'il n'est pas obligatoire.
- Deux types de signaux radio d'urgence sont utilisés : MAYDAY, pour les situations de détresse, et PAN PAN, pour les messages urgents. MAYDAY indique qu'une personne ou un bâtiment est menacé par un danger grave et imminent et demande une aide immédiate. PAN PAN indique un problème de sécurité qui ne nécessite pas d'assistance immédiate.
- Le format d'appel recommandé comprend le mot MAYDAY (ou PAN PAN) prononcé trois fois, suivi du nom du bâtiment (ou d'un autre identifiant unique), également prononcé trois fois, puis MAYDAY (ou PAN PAN) et le nom ou l'identifiant à nouveau. Les informations vitales, notamment la position, la nature de l'urgence, l'aide requise et le nombre de personnes à bord, doivent suivre. Un message type pourrait être :
- « MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, ici TELQUEL, TELQUEL, TELQUEL. MAYDAY, TELQUEL. Position 54 25 Nord 016 33 Ouest. Mon bâtiment est en feu et en train de couler. J'ai besoin d'une assistance immédiate. Quatre personnes à bord ont pris un canot de sauvetage. OVER. »
- Il est fortement recommandé de signaler sans délai toute situation pouvant présenter un danger pour la vie humaine. Une notification rapide peut être cruciale pour une issue favorable. Vous pouvez utiliser le signal radio PAN PAN à cette fin.





6.12 Bouées

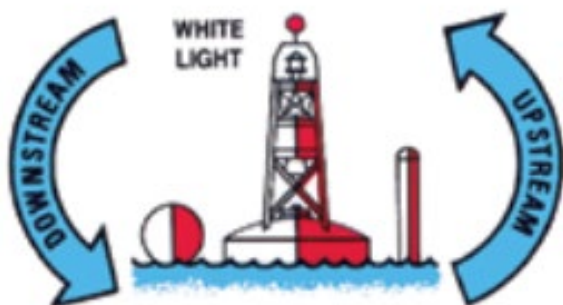
Les bouées sont des aides à la navigation indispensables à la sécurité. Vous trouverez ci-dessous la description et l'explication de certaines des bouées les plus courantes.

LATERAL BUOYS



STANDARD DAYBEACONS

			
Port Hand When going upstream, keep a port hand daybeacon on your port (left) side.	Starboard Hand When going upstream, keep a starboard hand on your starboard (right) side.	Junction (Preferred channel to right) This daybeacon marks a point where the channel divides and you may pass it on either side. If you want to take the channel to your right, keep this daybeacon on your port (left) side.	Junction (Preferred channel to left) This daybeacon marks a point where the channel divides and you may pass it on either side. If you want to take the channel to your left, keep this daybeacon on your starboard (right) side.



Bouées de chenal

Une balise de chenal marque les eaux sûres à l'approche des côtes, à l'entrée des chenaux ou au centre des chenaux. Lorsqu'elle marque le milieu d'un chenal, elle doit être maintenue à bâbord (à gauche) ; sinon, elle peut être dépassée de

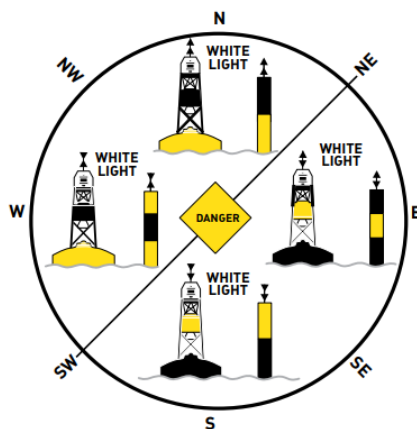


Bouées de danger isolées

Une bouée de danger isolée est amarrée sur ou au-dessus d'un danger isolé entouré d'eaux navigables. Elle peut être utilisée pour signaler des dangers naturels tels que des hauts-fonds ou des obstacles tels que des épaves. Consultez la carte appropriée pour plus de détails, tels que les dimensions et la profondeur du danger.

Bouées cardinales

Une balise cardinale indique la direction vers les eaux sûres (par exemple, une balise cardinale nord indique que les eaux les plus sûres se trouvent au nord).



Description:

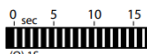
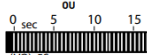
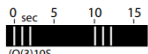
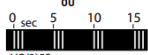
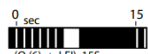
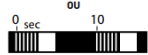

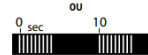
- Yellow and black
- White lights - See light flash characters indicated below (if equipped)
- The points of the two topmark cones tell you where to find safe water
- Topmark cones show where the black bands are placed on the buoy
- Letterhead - no numbers
- White retroreflective material

Topmarks



Les marques supérieures sur les balises indiquent la direction et l'orientation.

Light Flash Characters

NORTH	EAST	SOUTH	WEST
 ou 	 ou 	 ou 	 ou 

6.13 Embarquement sur de petits bateaux

- Rester à l'écart du bateau et du bord du quai pendant les procédures d'accostage. Ne pas essayer de monter à bord tant que l'embarcation n'est pas bien attachée au quai et que le capitaine donne la permission de monter à bord.
- Une seule personne à la fois monte à bord ou débarque du petit bateau.
- Ne jamais placer les bras, les jambes ou toute autre partie du corps entre le bateau et le quai ou entre deux bateaux.
- Ne jamais bloquer l'accès aux cales de l'embarcation. En cas d'incertitude, demander où ranger votre équipement ou tout autre équipement.

6.14 Transfert de personnel et d'équipement

AUCUN transfert de personnel ou d'équipement ne doit être effectué en mer (rivière, lac), sauf en cas d'urgence et à la discrétion du capitaine.

6.15 Dispositifs de flottaison individuels (VFI) et combinaisons de survie

Au Nouveau-Brunswick, les normes de sécurité relatives aux vêtements de flottaison individuels (VFI) sont conformes à la réglementation fédérale et sont précisées dans les directives provinciales. Les principales exigences sont les suivantes :



1. Transport et utilisation obligatoires :

- **Exigence fédérale :** Transports Canada exige que tous les bateaux soient équipés d'un gilet de sauvetage ou d'un VFI approuvé au Canada pour chaque personne à bord, y compris celles qui se trouvent sur des embarcations à propulsion humaine.
- **Règlement provincial :** Travail sécuritaire NB précise que les personnes doivent toujours porter un VFI ou un gilet de sauvetage approprié lorsqu'elles se trouvent sur le pont d'un bateau de pêche commerciale.

2. Normes et spécifications :

- **Flottabilité :** Les VFI et les gilets de sauvetage doivent offrir une flottabilité minimale de 69 newtons (7,03 kg ou 15,5 lb).
- **Homologation :** Les dispositifs doivent porter une étiquette permanente indiquant leur homologation par Transports Canada, la Garde côtière canadienne ou Pêches et Océans Canada.
- **Visibilité :** Afin d'améliorer la visibilité, les dispositifs de flottaison doivent être munis d'un matériau rétro réfléchissant blanc ou argenté sur les surfaces qui restent généralement au-dessus de l'eau.

3. VFI gonflables :

- Les VFI gonflables doivent se gonfler automatiquement et être équipés d'un système de gonflage manuel. Ils doivent être portés par-dessus les vêtements et rien ne doit être attaché à ceux-ci qui pourrait empêcher leur gonflage correct.
- Les dispositifs de flottaison gonflables **ne sont pas recommandés à des températures inférieures à zéro**. Lorsque la température approche du point de congélation, votre dispositif de flottaison gonflable offre moins de flottabilité et se gonfle plus lentement.
- Veillez à ce que les cartouches de CO2 soient inspectées et remplacées si nécessaire.

6.16 Travail à partir de petits bateaux

Explosion : L'utilisation d'essence ou de gaz comprimés à bord d'un bateau présente un risque d'explosion. C'est pourquoi les parties 6, 7 et 10 du Règlement sur les petits bâtiments restreignent l'utilisation et l'installation de systèmes et d'appareils à combustion, tels que les poêles, les appareils de chauffage de cabine et les réfrigérateurs. Veuillez les lire et vérifier votre bateau pour vous assurer qu'il est conforme.

Veillez à n'utiliser que des équipements homologués pour la navigation maritime et à faire effectuer tous les travaux par un technicien qualifié en installation maritime.

Remarque : si vous transportez des passagers à bord de votre bateau, il est interdit d'installer des systèmes et des appareils qui utilisent des combustibles gazeux, du gaz de pétrole liquéfié, du gaz naturel comprimé ou du naphte.

6.17 Dangers liés aux inondations

- L'eau est contaminée.
 - Lorsque l'eau s'est calmée et semble stagnante, soyez conscient des courants qui peuvent
-

ne pas être visibles.

- Si vos vêtements et/ou vos bottes sont immergés dans les eaux de crue, veuillez les apporter au bureau dans un sac afin qu'ils soient nettoyés par un professionnel.
- Si votre véhicule a été en contact avec des eaux de crue, veuillez le faire laver.
- Entrer dans l'eau est le dernier recours.
- Ne vous engagez pas seul dans l'eau.
- Si vous entrez dans l'eau, avancez très lentement, en tâtonnant.
- Si vous entrez dans l'eau avec votre véhicule, procédez avec prudence. Si vous conduisez dans l'eau, avancez lentement afin de minimiser le sillage.
- Si vous devez monter à bord d'un bateau, vous devez porter une combinaison de flottaison approuvée par Transports Canada.

6.18 Stabilité des petits bateaux et des bateaux

Énergie NB doit s'assurer que le propriétaire et l'exploitant d'un bâtiment de commerce respectent le *Règlement sur les petits bâtiments*. Le propriétaire et l'exploitant (capitaine) d'un bâtiment de commerce exigent que celui-ci soit suffisamment stable pour mener à bien les travaux prévus.

Bâtiments de 6 mètres ou moins : Les normes acceptables et appropriées pour démontrer l'évaluation de la stabilité figurent dans TP 1332 – Normes de construction pour les petits bâtiments (2010), chapitre 4 et le *Règlement sur les petits bâtiments*, DORS/2010-91.

En général, ces renseignements sont inscrits sur l'étiquette/l'avis de conformité du petit bâtiment. Voir l'exemple à l'annexe « C ».

6.19 Utilisation de barges, assemblage de systèmes balistiques et exploitation de barges

L'exploitation des barges au Nouveau-Brunswick est régie par un cadre réglementaire complet visant à assurer la sécurité du personnel, l'intégrité de l'équipement et la protection du milieu marin. Cette norme englobe divers aspects de l'exploitation des barges, notamment la mobilisation, l'assemblage, les procédures opérationnelles et l'éventail des activités menées à bord des barges.

La mobilisation consiste à préparer et à déployer les barges et l'équipement associé sur les sites de travail désignés. Au Nouveau-Brunswick, ce processus doit respecter les réglementations provinciales et fédérales afin de garantir la sécurité et la conformité environnementale.

Inspection et entretien de l'équipement : Avant leur déploiement, tous les équipements de manutention doivent faire l'objet d'inspections approfondies afin de confirmer qu'ils sont en bon état de fonctionnement. Tout défaut constaté doit être réparé ou remplacé afin de maintenir l'intégrité opérationnelle.

Lorsqu'on travaille avec un système de barges sectionnelles, il faut accorder une attention particulière à l'assemblage de ses composants. Parmi les autres risques inhérents, on peut

citer Un mauvais alignement ou un mauvais raccordement des sections de barges, qui peut entraîner une instabilité, provoquant un déplacement, une inclinaison ou même un chavirement.

Les travailleurs doivent gérer les risques liés à une mauvaise fixation des mécanismes de verrouillage ou des dispositifs de fixation, qui peuvent céder sous la charge.

Utilisez des outils et des procédures d'alignement appropriés pour vous assurer que les sections de la barge sont correctement positionnées avant de les fixer.

Vérifiez que toutes les goupilles de verrouillage, tous les boulons et toutes les connexions sont correctement installés et inspectés par une personne compétente.

Voici les principales exigences de Transports Canada pour le soudage des composants de barges sectionnelles de petits bâtiments commerciaux au Canada :

1. Sélectionner les normes applicables : en fonction du matériau (acier, aluminium), du type de cargaison (pétrole/produits chimiques) et de l'utilisation du bâtiment.
2. Élaborer/approuver les WPS/PQR : conforme aux normes CSA (par exemple, W59.2 pour l'aluminium, W59 pour l'acier).
3. S'assurer que les soudeurs sont certifiés : ils doivent détenir les certifications nécessaires et travailler sous une supervision adéquate.
4. Contrôler l'environnement de fabrication : respecter les exigences relatives à la zone de soudage (couverture, ventilation, température).
5. Documenter tout : consigner les procédures, les qualifications, les matériaux et les résultats des inspections.
6. Planifier les inspections : selon les intervalles réglementaires (annuels, quinquennaux ou après la fabrication).
7. Conserver les dossiers : pendant au moins 7 ans et les présenter pour les inspections/licences de Transports Canada.

Effectuer un test de flottabilité ou un contrôle de stabilité avant l'assemblage complet et le chargement.

Formation des opérateurs : Le personnel chargé de l'utilisation des équipements de manutention doit recevoir une formation adéquate afin de garantir une utilisation compétente et sûre de ces équipements.

La phase opérationnelle comprend l'utilisation de barges pour le transport, le levage et la manutention de matériaux. Les exigences réglementaires pendant cette phase sont axées sur la sécurité et l'efficacité.

Charges de travail sécuritaires : Les appareils de levage à bord des bâtiments doivent respecter les charges de travail sécuritaires spécifiées, en particulier lorsque le bâtiment est soumis à l'action des vagues. Les opérateurs doivent consulter les tableaux fournis par le fabricant ou les règlements applicables afin de déterminer les réductions de charge appropriées dans de telles conditions.

Positionnement de la charge : lors du transport de charges soulevées ou suspendues sur un bâtiment, les opérateurs doivent transporter la charge aussi près que possible du pont afin de maintenir la stabilité.

Un gréement adéquat est essentiel pour garantir la stabilité des charges et la sécurité du personnel pendant les opérations de levage. Les normes et réglementations fournissent des directives détaillées sur les pratiques de gréement.

Plans d'arrimage : les bâtiments doivent disposer de plans d'arrimage complets qui détaillent le positionnement des poulies, des haubans, des charges résultantes, les marques d'identification sur les équipements et la plage de fonctionnement des appareils. Ces plans garantissent que les appareils de levage sont arrimés correctement et en toute sécurité.

Spécifications de l'équipement : les matériaux utilisés pour l'arrimage, tels que les cordes et les suspensions, doivent répondre à des normes spécifiques afin de garantir qu'ils peuvent supporter les charges prévues sans défaillance. Par exemple, les cordes en fibres synthétiques ou en acier utilisées dans les plates-formes de travail suspendues doivent offrir un coefficient de sécurité d'au moins dix, sur la base de la résistance à la rupture nominale indiquée par le fabricant.

Le processus de chargement des équipements sur les barges nécessite une planification minutieuse et le respect des protocoles de sécurité afin d'éviter les accidents et les dommages matériels :

Stabilité pendant le chargement : Les opérateurs doivent s'assurer que les équipements de manutention des matériaux sont immobiles. En même temps, les charges sont soulevées ou placées, sauf si l'équipement est spécialement conçu pour de telles opérations. Cette précaution permet de maintenir la stabilité et d'éviter les accidents.

Normes générales de sécurité pour la sécurisation des barges :

- **Défenses :** lorsqu'une barge est amarrée à un autre bâtiment, à un quai ou à une installation similaire, des défenses appropriées doivent être prévues pour éviter tout contact entre les surfaces métalliques et le risque d'étincelles qui en découle.
- **Matériel d'ancrage :** Les nouvelles barges pétrolières et les barges transportant des produits chimiques dangereux avec un équipage à bord, et qui ne sont pas exclusivement affectées à des voyages spécifiques, doivent être équipées d'au moins une ancre avec des dispositifs de récupération appropriés, conformément aux spécifications reconnues du fabricant et aux règlements de Transports Canada et de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Sécurité des barges à pieux :

Bien qu'il n'existe pas de réglementation canadienne spécifique sur les systèmes de pieux, les meilleures pratiques d'autres juridictions soulignent les points suivants :

- **Sécurisation des pieux relevés :** Lorsqu'une barge est en transit, les pieux doivent être relevés et sécurisés de manière à empêcher leur déploiement ou leur libération accidentels.
-



- **Procédures opérationnelles :** Il est essentiel d'élaborer des procédures opérationnelles normalisées pour l'utilisation sécuritaire des pieux, y compris la formation des employés sur les techniques de fixation appropriées.

Entretien : Afin de prévenir les dangers, les ponts et autres zones des équipements de manutention doivent être exempts de graisse, d'huile, de matériaux, d'outils et d'équipements pouvant présenter un risque pour le personnel.

Le respect de ces normes est essentiel pour l'exploitation sûre et efficace des barges dans la juridiction du Nouveau-Brunswick. Les employeurs et les exploitants doivent rester vigilants dans la mise en œuvre de ces règlements afin de protéger à la fois le personnel et l'environnement marin.

6.20 Bâtiments de travail et bâtiments – Portiques, grues et gréements :

Au Nouveau-Brunswick, l'exploitation des bâtiments commerciaux équipés de portiques et de gréements est régie par un ensemble de règlements fédéraux et provinciaux visant à assurer la sécurité et la conformité. Les principaux cadres réglementaires sont les suivants :

Réglementations fédérales :

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : cette loi constitue la principale législation en matière de sécurité maritime au Canada et couvre divers aspects de l'exploitation, de la construction et des normes d'équipement des bâtiments.

Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation : ce règlement, établi en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, définit les exigences relatives à la sécurité de la navigation des bâtiments, y compris les normes d'équipement et les protocoles opérationnels.

Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux : Publié par Transports Canada, ce guide fournit des informations complètes sur les exigences de sécurité applicables aux petits bâtiments commerciaux, notamment en matière d'équipement et de sécurité opérationnelle.

Réglementations provinciales :

Règlement du Nouveau-Brunswick 91-191 pris en vertu de la *Loi sur l'hygiène et la sécurité au travail* : Au Nouveau-Brunswick, ce règlement établit des normes de sécurité spécifiques pour les lieux de travail, y compris les bâtiments maritimes. La partie XV du Règlement 91-191 traite spécifiquement de l'équipement de manutention, incluant les portiques et le gréement. Les employeurs doivent s'assurer que toutes les opérations de levage sont effectuées en toute sécurité et que l'équipement est correctement entretenu.

Législation du Nouveau-Brunswick : Travail sécuritaire NB fournit des lignes directrices en matière de sécurité pour divers secteurs, y compris l'industrie de la pêche. Étant donné que les bâtiments de pêche sont désormais considérés comme des lieux de travail, toutes les lois sur la santé et la sécurité au travail applicables aux lieux de travail au Nouveau-Brunswick s'appliquent également aux bâtiments de pêche.

Utilisation des couteaux : Un couteau est un outil essentiel pour les activités maritimes. En raison de la nature de l'industrie et de la nécessité d'utiliser des couteaux plus grands pour

couper des cordages de grand diamètre, des couteaux à lame ouverte de grande taille sont généralement utilisés. Les travailleurs doivent porter une protection appropriée pour les mains afin de prévenir les blessures. Lorsque le couteau n'est pas utilisé, il est recommandé d'utiliser un étui pour éviter les blessures.

Normes d'équipement et opérations sécuritaires :

Norme sur les opérations de gréage et de levage : La norme d'Énergie NB les opérations de gréage et de levage définit les procédures et les contrôles à respecter pour les opérations de levage et de gréement, conformément au **Règlement du Nouveau-Brunswick 91-191**. Cette norme s'applique à tout le personnel effectuant des opérations de levage, en mettant l'accent sur l'utilisation d'équipements correctement entretenus et le respect des procédures de sécurité établies.

Principaux éléments de sécurité :

Compétence : Le personnel impliqué dans l'utilisation des portiques et du gréement doit être formé et jugé compétent pour exécuter ses tâches de manière sécuritaire et efficace.

Entretien de l'équipement : L'inspection et l'entretien réguliers de l'équipement de levage sont obligatoires pour garantir une utilisation sécuritaire et conforme aux normes réglementaires.

Procédures de travail sécuritaires : Les employeurs doivent élaborer et mettre en œuvre des procédures de travail sécuritaires pour les opérations de levage, incluant l'utilisation d'équipements de protection individuelle appropriés et le respect des limites de charge.

En respectant ces règlements et lignes directrices fédéraux et provinciaux, les exploitants de bâtiments commerciaux au Nouveau-Brunswick peuvent garantir une utilisation sûre et conforme des portiques et du matériel de gréement.

6.21 Sécurité incendie :

Une exigence essentielle en matière de lutte contre l'incendie est qu'un feu puisse être éteint dans les compartiments moteurs fermés sans avoir à ouvrir la trappe ou la porte d'accès à cet espace.

Pour les bâtiments de 6 mètres ou moins, un orifice de décharge (trou avec un dispositif de fermeture) permettant de décharger un extincteur portatif dans le compartiment moteur est requis, sauf si le bâtiment est équipé d'un système fixe d'extinction d'incendie. L'orifice doit être clairement étiqueté comme étant destiné à la lutte contre l'incendie, et un extincteur doit être gardé à proximité, exclusivement pour les incendies dans le compartiment moteur. L'extincteur doit être suffisamment grand pour la taille de l'espace (au moins 1,2 kg de CO₂ par mètre cube).

Les bâtiments de plus de 6 mètres dont le compartiment moteur est suffisamment petit pour permettre l'utilisation d'un extincteur portatif de moins de 23 kg, pouvant être entièrement déchargé dans le délai prescrit par le Règlement sur les petits bâtiments, peuvent également

utiliser l'option de l'orifice de décharge. Par exemple, pour un compartiment moteur de 8 m³, un extincteur typique de 10 kg de CO₂ (pesant moins de 23 kg) peut être utilisé.

Tous les autres bâtiments doivent être équipés d'un système fixe d'extinction d'incendie certifié pour usage maritime, contenant une quantité suffisante de CO₂ ou d'un autre agent approprié pour la taille du compartiment moteur.

Sur tous les bâtiments de plus de 6 mètres, un détecteur de chaleur est requis. Celui-ci doit activer une alarme sonore et visuelle à distance à la position de commande lorsque la température atteint un seuil prédéfini ou augmente rapidement dans le compartiment moteur. Un détecteur de chaleur n'est requis sur les petits bâtiments que si un incendie dans le compartiment moteur ne peut pas être facilement détecté.

Des détecteurs de fumée sont requis dans les espaces d'habitation et de service des petits bâtiments commerciaux. Un panneau d'alarme incendie est requis sur tous les bâtiments de plus de 6 mètres. Les exigences du panneau varient selon la longueur du bâtiment. Selon le Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux, les petits bâtiments peuvent utiliser des détecteurs indépendants avec alarme intégrée. Sur les bâtiments plus grands, tous les détecteurs doivent être connectés au panneau d'alarme incendie.

6.22 Équipement de sécurité et de lutte contre les incendies sur de petits bateaux de 6 mètres ou moins

Les exigences relatives au matériel de sécurité et de lutte contre les incendies sont énumérées ci-dessous dans le tableau 6.14-1.

Tableau 6.14-1 : Équipement de sécurité obligatoire	
Bâtiment d'une longueur de 6 mètres ou moins	
Gilet de sauvetage approuvé par Transports Canada, de la taille pour chaque personne à bord	OUI
Combinaison flottante approuvée par Transports Canada pour une température de l'eau inférieure à 15 °C Transport Canada Approved flotation suit in water temperature less than 15 °C dans les eaux côtières au-delà de deux milles marins.	OUI
Trousse de secours en mer (voir les exigences ci-dessous à l'article 6.9.1 pour le contenu de la trousse de secours)	OUI
Dispositif de rembarquement si la hauteur verticale à gravir est supérieure à 0,5 mètre	Le cas échéant
Ligne d'attrape flottante ou bouée de sauvetage d'au moins 15 mètres de long	OI
Lampe de poche étanche	OUI
Fusées de détresse Remarque : Motomarines et petites embarcations de moins de 6 m (19,7 pi) • Exemptes si elles naviguent sur un plan d'eau où le rivage est toujours visible.	OUI 3 (autre que les signaux de fumée)
Dispositif de propulsion manuelle (rames, par exemple) ou ancre d'au moins 15 mètres de long	OUI
Écope ou pompe d'assèchement manuelle	OUI
Le dispositif de signalisation sonore est un sifflet sans roulette, un avertisseur à gaz comprimé ou électrique.	OUI

Feux de navigation Remarque : Au Canada, en vertu du Règlement sur les abordages (pris en application de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>), la plupart des bâtiments doivent afficher des feux de navigation du coucher au lever du soleil ou en cas de visibilité réduite. Cependant, certaines exceptions s'appliquent à certains types d'embarcations, notamment les embarcations non motorisées ou de petite taille propulsées par l'humain.				OUI – avec exceptions (voir tableau 6.14-1a)
6.14-1a Type d'embarcation	Feux de navcomplets ?	Autre source d'éclairage	Remarques	
Canoë/Kayak/Aviron	Non	Lampe de poche	Doit être visible la nuit	
Planche à pagaie	Non	Lampe de poche	Voir remarque ci-dessus	
Voilier de moins de 7 m (sans moteur)	Non	Lampe de poche	Seulement sous voile	
Bâtiment au mouillage de moins de 7 m	Parfois	Optionnelle	Selon l'emplacement	
Bâtiments motorisés (toute taille)	Oui	S.O.	Obligatoire, même si le moteur est éteint	
Extincteur portable de classe 5B : C Remarque : Sur un bateau d'une longueur maximale de 6 mètres et doté d'un compartiment moteur fermé, un membre d'équipage doit pouvoir décharger un extincteur portable directement dans le compartiment moteur sans qu'il soit nécessaire d'ouvrir l'accès principal à ce dernier.				OUI

6.23 Exploitation des bâtiments la nuit :

L'exploitation d'un bâtiment commercial la nuit au Canada implique le respect de plusieurs exigences réglementaires et de sécurité en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, du Règlement sur les abordages, et des lignes directrices de Transports Canada.

1. Conformité et certification du bâtiment

- Le bâtiment doit être inspecté et certifié par Transports Canada, en particulier s'il transporte des passagers ou du fret.
- Il doit être conforme aux sections pertinentes du :
 - Règlement sur les petits bâtiments
 - Règlement sur les machines de navires
 - Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments
- A valid inspection certificate, a safe manning document, and, if applicable, a passenger certificate are required.

2. Équipage qualifié et certification

- L'opérateur doit détenir un certificat de compétence maritime valide :
 - Pour les bâtiments < 12 m : formation de conducteur de petits bâtiments (CFCPB) + formation aux fonctions d'urgence en mer A3 (MED A3)
 - Pour les bâtiments plus grands ou transportant des passagers : certification de niveau supérieur (ex. : capitaine limité ou capitaine côtier)
- Certificat restreint d'opérateur radio - commercial maritime (CRO-CM) requis si vous utilisez une radio VHF marine.

3. Exigences en matière de feux de navigation (Règlement sur les abordages)

La nuit ou en visibilité réduite, le bâtiment doit être équipé et afficher les feux appropriés selon son type et son mode d'exploitation :

- Bâtiment à moteur < 12 m :
 - feu blanc tout horizon
 - feu de mâ, feu de poupe et feux de côté
- Les bâtiments à passagers doivent afficher des feux supplémentaires et respecter les règles de redondance.
- Les remorqueurs, barges et bâtiments de pêche ont des configurations de feux spécifiques.

4. Équipement de navigation

- Le bâtiment doit être équipé de :
 - Boussole, cartes marines, réflecteur radar
 - Si > 8 m ou transportant des passagers : radar, GPS, sondeur, loch
- Si ≥ 20 m : système d'identification automatique (AIS)

5. Communication et équipement d'urgence

- Radio VHF marine obligatoire.
- Équipement requis : fusées de détresse, gilets de sauvetage, bouées, extincteurs, trousse de premiers soins.
- Dispositifs sonores (ex. : klaxon ou sifflet) obligatoires.
- Projecteur ou phare recommandé pour la navigation et la détection d'obstacles flottants.

6. Gestion de la sécurité

- Un manuel des procédures de sécurité doit être à bord
 - Si des travailleurs sont transportés, le bâtiment doit respecter les Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime
 - Procédures d'urgence requises pour :
 - Homme à la mer
 - Incendie
 - Collision
 - Abandon du bâtiment
 - Des exercices de nuit doivent être intégrés à la formation.
-

7. Équipement de sauvetage

- Required to carry:
 - Gilets de sauvetage homologués pour chaque personne à bord
 - Bouée avec ligne ou lumière
 - Feux de navigation et éclairage de secours
 - Signaux de détresse

8. Remarques supplémentaires :

- Les opérations nocturnes doivent être soigneusement planifiées, en tenant compte de :
 - La fatigue de l'équipage
 - La mauvaise visibilité et les conditions météorologiques
 - Le trafic dans les zones très fréquentées
- Les **Avis aux navigateurs (NOTMAR)** ou **bulletins américains de sécurité maritime (MSIB)** doivent être consultés avant le départ.

Liste de vérification sommaire pour l'exploitation commerciale de nuit

<u>Exigence</u>	<u>Requise ?</u>
Certification valide du bâtiment	Oui
L'opérateur détient un CFCPB ou supérieur	Oui
Feux de navigation fonctionnels	Oui
Radio VHF + certification ROC(M)	Oui
Équipement d'urgence et gilets de sauvetage	Oui
Signaux sonores et boussole	Oui
Procédures de gestion de la sécurité	Oui
Évaluation des risques pour les opérations de nuit	Oui

Tableau 6.14-2 : Équipement requis de lutte contre l'incendie et de détection (ci-dessous)

1. Non requis si le bâtiment n'est pas propulsé mécaniquement et ne possède pas de système électrique.
 2. Le bâtiment doit être muni d'un orifice clairement identifié ou d'un autre moyen permettant de décharger un extincteur de taille appropriée directement dans tout compartiment moteur fermé, sans ouvrir l'accès principal à cet espace. Cet extincteur s'ajoute à tous les autres extincteurs requis dans le tableau (pour plus de détails sur les exigences en matière de construction, voir la partie 2 sur la sécurité incendie). Un système fixe de lutte contre l'incendie peut être installé à la place de l'orifice.
 3. L'orifice peut être utilisé si le compartiment moteur fait moins de 8 m³ (en se basant sur un extincteur au CO₂ contenant 10 kg de gaz), selon le type et la
-

taille de l'extincteur.

4. Une pompe à moteur située à l'extérieur du compartiment moteur, avec un tuyau suffisamment long pour diriger le jet d'eau dans n'importe quelle partie du bâtiment, est requise.
5. Le système doit être connecté à une alarme à distance à la position de commande, conformément au Règlement sur les petits bâtiments. Ce n'est pas requis si le moteur est enfermé de manière à ce qu'un incendie soit immédiatement visible depuis la position de commande.
6. Connexion à un panneau d'alarme incendie selon les normes de construction des petits bâtiments.
7. Installation autonome (alarme et alimentation).
8. Connexion obligatoire au panneau d'alarme incendie pour tous les bâtiments transportant des passagers et les bâtiments de travail avec hébergement de nuit.

Tableau 6.14-2 : Équipement requis de lutte contre l'incendie et de détection

Vessel length	6 metres or less	More than 6 but not more than 9 metres	More than 9 but not more than 12 metres	More than 12 metres
General use fire extinguisher ¹	One 1A:5B:C	One 2A:10B:C	One 2A:10B:C	One 2A:20B:C
Additional extinguishers <ul style="list-style-type: none"> if vessel equipped with fuel burning cooking, heating or refrigerating appliance 	One 1A:5B:C	One 2A:10B:C	One 2A:10B:C	One 2A:20B:C at each access to any space equipped with fuel burning cooking, heating or refrigerating appliance
• at entrance to the engine space		One 10B:C	One 10B:C	One 20B:C
• at entrance to each accommodation space				One 2A:20B:C
Engine space port and dedicated CO ₂ or equivalent fire extinguisher	√ ²			
Fixed fire extinguishing system		√ ³	√ ³	√
Fire axe			One	One
Fire bucket(s)			One	Two
Fire pump, hose and nozzle ⁴				√
Temperature detector – Engine space	√ ⁵			
Temperature and rate of heat rise detector – Engine space		√ ⁶	√ ⁶	√ ⁶
Smoke detectors - Accommodation and service spaces	√ ⁷	√ ⁷	√ ⁷	√ ⁸

6.24 Trousse de premiers soins

La trousse de premiers soins doit respecter ou dépasser les exigences d'Énergie NB (avec l'ajout d'un écran facial pour la réanimation et de deux paires de gants d'examen si la trousse n'en contient pas déjà).

6.25 Communications

- La langue à utiliser doit être convenue pour toutes les communications radio et mobiles.
- Il faut convenir sur le choix d'un canal de communication. Le canal 16 est le canal de secours.

6.26 Travail dans des conditions météorologiques extrêmes

Les recommandations suivantes s'appliquent à tous les travaux effectués dans des conditions de températures extrêmes, chaudes ou froides, et sont destinées à aider les employeurs, les travailleurs et les autres membres du personnel sur le lieu de travail à comprendre les effets des températures extrêmes sur le corps et à prévenir ces effets.

Les plus grands dangers sont l'épuisement en raison de la chaleur, les coups de chaleur, les engelures et l'hypothermie. Bien que les conditions météorologiques et environnementales intérieures et extérieures posent des difficultés au travail, il est toujours nécessaire de respecter les exigences en matière de santé et de sécurité.

- Travail dans des conditions d'extrême froid

À des températures très froides, le risque d'hypothermie ou de refroidissement excessif du corps constitue la principale préoccupation. Une autre conséquence grave de l'exposition au froid est les engelures ou le gel des extrémités exposées comme les doigts, les orteils, le nez et les lobes de l'oreille. L'hypothermie peut être fatale si la personne ne reçoit pas des soins médicaux immédiatement.

Les signes précurseurs d'hypothermie comprennent la nausée, la fatigue, les vertiges, l'irritabilité et l'euphorie. La personne peut également ressentir des douleurs aux extrémités (mains, pieds, oreilles, etc.) et de grands frissons. La personne doit être transférée dans un abri chauffé et un médecin doit être consulté.

6.27 Bâtiments remorqueurs et remorqués

Les bâtiments peuvent remorquer des barges ou d'autres bâtiments à l'aide d'un long câble de remorquage traînant à l'arrière. Souvent, la longueur du remorquage est telle que le câble est submergé et presque invisible. Si une petite embarcation heurte ce câble immergé, elle pourrait chavirer et être percutée par la barge.

Ne jamais passer entre un remorqueur et sa remorque. Pour éviter cela et ne pas s'emmêler dans le câble (ou pire), il faut être attentif aux formes et feux spéciaux affichés par les bâtiments remorquant des barges, d'autres bâtiments ou objets. Le bâtiment remorqueur est généralement plus visible que sa remorque. Les feux de navigation de la remorque n'incluent pas de feu de mât et sont souvent beaucoup moins lumineux que ceux du remorqueur.

Dans le cas d'un bâtiment à moteur remorquant un autre bâtiment par l'arrière, le remorqueur

doit afficher :

- Écran de feu de côté et feu de poupe.
- Feu de remorquage (lumière jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe).
- Deux feux de mât en ligne verticale — trois si la longueur du remorquage (câble + objet remorqué) dépasse 200 mètres.
- Un losange visible de jour si le remorquage dépasse 200 mètres. Le bâtiment remorqué doit afficher :
- Écran de feu de côté et feu de poupe.
- Un losange visible de jour si le remorquage dépasse 200 mètres.
- Si l'affichage de ces feux est impraticable pour le bâtiment remorqué, il doit avoir un feu blanc tout horizon à l'avant et à l'arrière.

6.28 Entretien des feux de navigation

Les feux de navigation doivent être maintenus en bon état. Vérifiez toujours leur bon fonctionnement avant de quitter le quai. Ayez à bord des ampoules et fusibles de rechange de la bonne taille et puissance.

Intégrer les feux de navigation dans votre programme d'entretien régulier est une bonne pratique. La plupart des feux utilisent un joint en caoutchouc ou en mousse pour empêcher l'humidité de pénétrer. Si vous observez de la condensation à l'intérieur du verre, cela signifie que le joint fuit. Inspectez le joint pour vérifier son bon positionnement, l'absence de fissures ou de déchirures, et remplacez-le si nécessaire. Vaporisez les joints avec du silicone et les connexions électriques avec un produit antirouille pour prolonger la durée de vie des dispositifs. Nettoyez soigneusement le feu, le réflecteur et la lentille au besoin.

6.29 Équipement de signalisation sonore

Le Règlement sur les petits bâtiments exige que vous disposiez d'un dispositif ou appareil de signalisation sonore pour avertir les autres bâtiments de votre présence ou de vos intentions. Les signaux sonores sont nécessaires dans certaines situations de croisement, de dépassement ou d'urgence. Tous les bâtiments doivent émettre le signal approprié (défini dans le Règlement sur les abordages) en cas de brouillard, de fortes pluies ou d'autres conditions de visibilité réduite.

Les bâtiments de 12 mètres ou plus doivent être équipés d'un appareil de signalisation sonore conforme au Règlement sur les abordages, tel qu'un klaxon ou sifflet ayant une portée auditive d'au moins 0,5 mille nautique (ou 1 mille nautique si le bâtiment mesure plus de 20 mètres), et capable d'émettre un signal prolongé de 4 à 6 secondes.

Les bâtiments de moins de 12 mètres peuvent utiliser tout dispositif de signalisation sonore efficace — comme un sifflet sans bille, un klaxon à gaz comprimé ou un klaxon électrique — capable d'émettre un son de 4 à 6 secondes audible à une distance de 0,5 mille nautique.

6.30 Réflecteurs radar

Un réflecteur radar passif peut aider un bâtiment équipé d'un radar à détecter votre embarcation. Les bâtiments de moins de 20 mètres ou construits principalement avec des matériaux non métalliques doivent être équipés d'un réflecteur radar monté au-dessus de la superstructure, si possible, à au moins 4 mètres au-dessus de l'eau. Le réflecteur doit être capable de fonctionner dans toutes les conditions environnementales prévisibles.

Exceptions :

L'exigence relative au réflecteur radar ne s'applique pas si votre bâtiment :

- Est très petit, ou
- N'opère que dans des zones à trafic limité, de jour, par bonne visibilité, ou
- Dans des zones où aucun bâtiment n'utilise de radar.

Pour plus d'information, consultez le [bulletin de sécurité no 07/2008 : Importance de choisir un réflecteur radar efficace à bord des petits bâtiments ou des bâtiments construits de matériaux non métalliques](#).

Rappel : Même avec un réflecteur radar, vous devez toujours assurer une veille visuelle efficace pour repérer les autres bâtiments.

7.0 **FORMATION**

Un capitaine qui exploite un petit bâtiment de commerce doit posséder l'un des certificats suivants :

- Carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP)
- Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments (CFCPB)
- Certificat en fonction des exigences du tableau ci-dessous

CCEP	CFCPB
Moins de 8 mètres (~26,3') de long	Plus de 8 mètres (~26,3') de long
Jauge brute inférieure à 10	Bâtiment exploité à plus de 3,7 km du rivage dans des eaux « près de la côte » de classe 2
Bâtiment exploité dans des eaux abritées. Défini comme toute eau au Canada sur un lac, ou une rivière au-dessus des eaux de marée, où un petit bateau ne peut jamais être à plus de deux kilomètres de la côte la plus proche.	Transport de plus de six passagers * (* voir la définition ci-dessous)
Transport de moins de six passagers * (* voir la définition ci-dessous)	
Ne remorque pas un autre bâtiment.	

Passagers :

Défini par Transports Canada comme toute personne ne faisant pas partie de l'équipage ou normalement requise pour l'exploitation du bateau. Cela comprend les collègues transportés sur un site de travail. Les gens n'ont pas besoin de payer un « tarif » pour être considérés comme des passagers.

Une certification attestant que l'équipage possède au moins le niveau de formation minimum requis est obligatoire pour tous les équipages de bâtiments non destinés à la plaisance dans trois domaines :

1. **Premiers soins** – Au moins un membre de l'équipage doit être titulaire d'un certificat valide en premiers soins de base en mer lorsque le bâtiment effectue un voyage côtier de classe 2 ou un voyage en eaux abritées. Un cours valide de premiers soins avancés en mer est requis pour les bâtiments effectuant un voyage côtier de classe 1. Dans certains cas, un cours de formation en premiers soins (d'au moins deux jours) reconnu par une province ou un territoire est acceptable. Pour plus d'informations, consultez le Bulletin de sécurité maritime 03/2009 : Exigences en matière de formation pour la personne désignée pour prodiguer les premiers soins à bord d'un bâtiment et période de validité des cours de formation en premiers soins reconnus par une province ou un territoire, certificats de formation en premiers soins en mer et en soins médicaux en mer.
2. **Compétences de l'opérateur** – L'opérateur du bâtiment doit être titulaire d'un certificat de compétence correspondant au niveau requis pour la taille et le type du bâtiment, ainsi que pour le voyage effectué. Consultez le tableau 4-1 pour connaître le niveau de certification requis et le calendrier correspondant.
3. **Formation de base en matière de sécurité** – **Le propriétaire et l'opérateur doivent s'assurer que tous les membres d'équipage reçoivent une formation de familiarisation et de sécurité à bord avant d'exercer toute fonction qui leur est assignée** (voir la section 4 : Programme de formation aux fonctions d'urgence en mer - TP4957). À moins que le niveau de compétence requis pour le conducteur soit une carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP), chaque membre d'équipage doit également obtenir un certificat de formation de base en matière de sécurité, également appelé MED ou fonctions d'urgence en mer, au niveau indiqué dans le tableau 6-1 avant d'avoir accompli six mois de service en mer.

Le tableau 6-1 ci-dessous indique, par type de bâtiment, taille en jauge brute (GT) et longueur en mètres (m), et classe de voyage, les exigences minimales de compétence pour le conducteur du bâtiment (en bleu) ainsi que les exigences de formation aux fonctions d'urgence en mer (en rouge) pour chaque personne devant être à bord afin de satisfaire aux exigences relatives à l'effectif minimal fixées dans le Règlement sur le personnel maritime.

Tableau 6-1 : Compétences de l'opérateur/Exigences en matière de formation aux fonctions d'urgence en mer

Vessel		Near Coastal, Class 1	Near Coastal, Class 2		Sheltered Waters	
			More than 2 nautical miles from shore	2 nautical miles or less from shore		
Passenger-Carrying Vessels ⁴	More than 5 GT	Master 150 GT (Domestic) (if endorsed for limited, contiguous waters) MED BST	Limited Master < 60 GT		MED A1, A2 or A3	
	Less than or equal 5 GT and either: <ul style="list-style-type: none">• more than 8 m; or• more than 6 passengers No more than 6 passengers and no more than 8 m		SVOP MED A1, A2 or A3	SVOP MED A1, A2 or A3	SVOP MED A1, A2 or A3	
						PCOC ⁵
Workboats	More than 5 GT	Master 150 GT (Domestic) (if endorsed for limited, contiguous waters) MED BST	Limited Master < 60 GT		MED A1, A2 or A3	
	Less than or equal 5 GT and more than 8 m (except tugs)		SVOP MED A1, A2 or A3	SVOP MED A1, A2 or A3	SVOP MED A1, A2 or A3	
			No more than 8 m (except tugs)		PCOC ⁵	
			Tugs	Limited Master < 60 GT		MED A1, A2 or A3
This table is for easy reference only. If different from the <i>Marine Personnel Regulations</i> , the regulations shall prevail.						

Operator Competency Certificates for Small Commercial Vessels:

PCOC – Pleasure Craft Operator Card
SVOP – Small Vessel Operator Proficiency
Limited Master < 60 GT
Master 150 GT (Domestic)

Refer to TP 10655, 4957, 14692, 13008

Marine Emergency Duties (MED) Training

MED Basic Safety Training (BST) – STCW
(Standard for Training, Certification and
Watchkeeping) Basic Safety
MED A1 – Basic Safety
MED A2 – Small Passenger Vessel Safety
MED A3 – Small Non-Pleasure Vessel Basic Safety
PCOC – Pleasure Craft Operator Card

- A training certificate in marine emergency duties with respect to small seasonal passenger vessel safety (non-certificated personnel) is acceptable for crew members that are not required to hold a certificate if the vessel is a passenger-carrying vessel that operates only between March 31 and December 1 on a sheltered waters voyage, provided it does not have berthed accommodations and it is not a ferry.
- Where a Pleasure Craft Operator Card (PCOC) meets the requirements for operator competency, it also meets the training requirements for marine emergency duties.

8.0 ANNEXES

- Annexe « A » : Procédure pour une personne tombée à la mer (PTM)
- Annexe « B » : Liste de vérification avant la mise à l'eau (de base)
- Annexe « C » : Étiquette/Avis de conformité
- Annexe « D » : Choix d'un gilet de sauvetage et d'un dispositif de flottaison individuel
- Annexe « E » : Priorité de passage en mer
- Annexe « F » : Schéma des petits bâtiments et des remorques de bâtiments
- Annexe « G » : Amarres et nœuds de navigation
- Annexe « H » : Immatriculation des bâtiments commerciaux
- Annexe « I » : Plan de navigation maritime



SUIVI DES MODIFICATIONS/APPROBATIONS

N° de révision	Date jj/mm/aaa	Résumé de la révision	Auteur	Révisé par	Approuvé par
01	30 mars 2019	Norme révisée	Ian Case	Shelley Parker	Robin Condon
02	30 juin 2025	Révision complète	Shawn MacLean	Andrew Munn	Roland Roy

Directeur, service de Santé
globale et sécurité

ANNEXE « A »

Procédure d'urgence

Objectifs de récupération d'une personne tombée à la mer

- Manœuvrer sans perdre de vue la personne tombée à la mer
- Récupérer la personne avec sécurité et le plus rapidement possible

Responsabilités

- Observateur – Ne pas perdre de vue la personne tombée à la mer et lui prêter assistance
- Capitaine – Approcher le bâtiment de la personne avec sécurité et aussi rapidement que la situation le permet

Étape	Personne tombée à la mer
1.	Les personnes qui ont observé la chute d'une personne à la mer crient d'une voix forte « UN HOMME À LA MER » en pointant dans la direction de cette personne.
2.	Les observateurs continuent de pointer dans la direction de la personne tombée à la mer jusqu'à ce que le bâtiment se soit approché de cette personne. <i>Il est essentiel que les observateurs ne quittent pas des yeux la personne tombée à la mer et qu'ils continuent de pointer dans sa direction durant toute la manœuvre de récupération.</i>
3.	Lancer dans l'eau des objets qui sont sous la main et qui pourraient servir à aider la personne à flotter.
4.	Capitaine – Maintenir la poupe (et l'hélice) loin de la personne tombée à la mer en virant du côté de sa chute, et avancer dans la direction indiquée par les observateurs.
5.	Alerter les autres bâtiments dans les environs pour qu'ils apportent leur aide et ne mettent pas en danger la personne tombée à la mer.
6.	Avancer lentement contre le vent avec la propulsion du moteur et ensuite très lentement en approchant de la personne tombée à la mer.
7.	Stopper le moteur (tirer sur le cordon de fermeture du moteur) lorsque la personne est agrippée.
8.	Si la houle est forte, utiliser le filin d'attrape ou une bouée de sauvetage pour récupérer la personne afin qu'elle ne soit pas heurtée par le bâtiment
9.	Embarquer la personne tombée à la mer et administrer les premiers soins au besoin.
	Remplir le formulaire 145 de rapport d'incident et informer le surveillant.

Transport Canada Version 1.0

Date modifiée : 2018-03-06

Nous avons adopté la procédure de Transports Canada pour récupérer une personne tombée à la mer. Pour de plus amples renseignements ou pour obtenir la version la plus récente, veuillez consulter le site suivant : <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/personne-tombee-mer>.

ANNEXE « B »

Liste de vérification avant la mise à l'eau

✓	Mesures à prendre
	Le capitaine doit avoir à bord un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments ou une carte de conducteur d'embarcation de plaisance.
	Vérifier le niveau de carburant et d'huile.
	Vérifier le fonctionnement du levier de marche avant/arrière et de la commande des gaz.
	Vérifier le rayon de braquage du moteur et la liberté de mouvement.
	Vérifier que tout l'équipement de sauvetage est à bord.
	Apporter un coffre à outils de base comprenant les outils convenant à votre bateau et veiller à ce qu'il soit bien maintenu en place.
	Vérifier les communications avec une radio ou un dispositif mobile.
	Vérifier les feux de navigation, les projecteurs et l'avertisseur sonore, le cas échéant.
	Vérifier que les connexions de la batterie sont bien serrées, propres et entièrement graissées.
	Veiller à ce que le bateau soit propre et en bon état (fuites, cale propre, par exemple).
	Veiller à la tenue d'une réunion préalable aux travaux afin d'examiner les éléments suivants : _____ Plan d'opération _____ Plans d'urgence _____ Sécurité sur le site de travail _____ Conditions d'exploitation (conditions météorologiques, par exemple) _____ Plan d'opération _____ Durée _____ Canaux de communication _____ Vérification de l'équipement de protection individuelle (ÉPI) _____ Occasion pour tout membre du personnel de faire part de ses préoccupations _____ Droit de refuser un travail non sécuritaire.
	Veiller à ce que le poids du personnel et de l'équipement ne dépasse pas la limite indiquée sur l'étiquette de conformité afin de maintenir la stabilité du petit bateau.
	Veiller à ce que tous les membres de l'équipe soient habillés conformément à la norme HSEE-03-11 Équipement de protection individuelle (ÉPI) d'Énergie NB.
	Appeler le coordonnateur de l'établissement des communications du centre de commandement local ou la salle de commande pour une mise à jour avant la mise à la mer, toutes les heures et à votre retour à terre à la fin du quart.
	Donner l'approbation finale pour le début du transport par bateau.



Capitaine de
bateau :

Date :

ANNEXE « C »

Étiquette/Avis de conformité

AVIS DE CONFORMITÉ CANADIEN
LES BONNS BATEAUX INC. (MIC) VILLE, PROVINCE, PAYS MODÈLE : RUNABOUT 555X
<i>* RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES</i>
Le fabricant atteste que ce bâtiment est conforme aux exigences de construction des embarcations autres que de plaisance du Règlement sur les petits bâtiments, en vigueur à la date du début de sa construction ou à la date de son importation. Ce bâtiment peut aussi être utilisé comme embarcation de plaisance.

CANADIAN COMPLIANCE NOTICE AVIS DE CONFORMITÉ CANADIEN	
MAXIMUM RECOMMENDED SAFE LIMITS LIMITES MAXIMALES DE SÉCURITÉ RECOMMANDÉES	
	4 300 kg 660 lbs/lb
 +  + 	578 kg 1273 lbs/lb
	37 kW 228 kg 50 HP 502 lbs/lb
THE MAXIMUM RECOMMENDED SAFE LIMITS MIGHT HAVE TO BE REDUCED IN ADVERSE SEA AND WEATHER CONDITIONS. LES LIMITES MAXIMALES DE SECURITE RECOMMANDEES PEUVENT DEVOIR ÊTRE RÉDUITES DANS LES CONDITIONS DE MER ET DES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DIFFICILES.	
SAFEBOAT COMPANY INC. (MIC) CITY, PROVINCE, COUNTRY	
MODEL / MODÈLE: RUNABOUT 555X	
THE MANUFACTURER DECLARES THAT THIS PRODUCT COMPLIES WITH THE CONSTRUCTION REQUIREMENTS OF THE SMALL VESSEL REGULATIONS AS THEY READ ON THE DAY ON WHICH THE CONSTRUCTION OF THE VESSEL WAS STARTED OR ON THE DAY ON WHICH THE VESSEL WAS IMPORTED. LE FABRICANT ATTESTE QUE CE PRODUIT EST CONFORME AUX EXIGENCES DE CONSTRUCTION DU RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS EN VIGUEUR À LA DATE DU DÉBUT DE SA CONSTRUCTION OU DE SON IMPORTATION.	

Appendix D

Choosing a lifejacket and Personal Flotation Devices

Lifejackets provide more flotation in water than most PFDs. Lifejackets come only in red, orange, and yellow so you are more visible while in the water. There are three Canadian-approved types:



1. **Safety of Life at Sea (SOLAS)** lifejackets meet very high-performance standards and are approved for all vessels. They:

- turn you on your back in seconds to keep your face out of the water, even if you are unconscious
- come in two sizes — over 32 kg (70 lbs.) or less than 32 kg
- are available in comfortable and compact inflatable styles that can be automatically, manually, or orally inflated.



2. **Standard Type** lifejackets are approved for all vessels, except [SOLAS vessels](#). They:

- turn you on your back to keep your face out of the water, even if you are unconscious
- come in two sizes — over 40 kg (88 lbs.) or less than 40 kg



3. **Small Vessel lifejackets** are approved for small vessels. They:

- have less flotation than Standard Type lifejackets
 - turn you on your back, but may do so more slowly
 - come in two models — keyhole and vest
 - come in three sizes
-

A PFD differs from a lifejacket because:

- It may be more comfortable because it is designed for constant wear
- is lighter, less bulky, and may be designed for specific sport activities
- usually offers less flotation than a lifejacket
- has limited capability to turn you in the water
- usually offers less thermal protection than a lifejacket
- If inflatable, must be used and maintained correctly in order to work

If you choose an inflatable PFD, check which boating activities they are approved for under the [Small Vessel Regulations](#). Inflatable PFDs are prohibited for:

- people under 16 years of age, or weighing under 36.3 kg (80 lbs.)
- operators of personal watercraft



Inflatable PFDs come in two styles:

1. Vest types inflate automatically or are inflated orally or manually with a CO2 system.
2. **Important!** Cold temperatures that can affect the operation of the CO2 cartridges

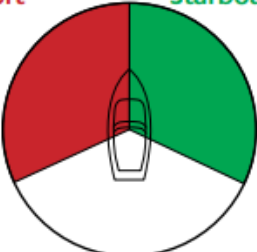

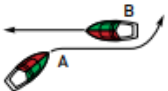




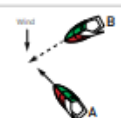


2. Pouch types can be orally inflated or manually inflated by pulling a toggle to activate CO2 inflation.

All Canadian-approved inflatable PFDs have an oral inflation tube in case the CO2 inflation mechanism fails.

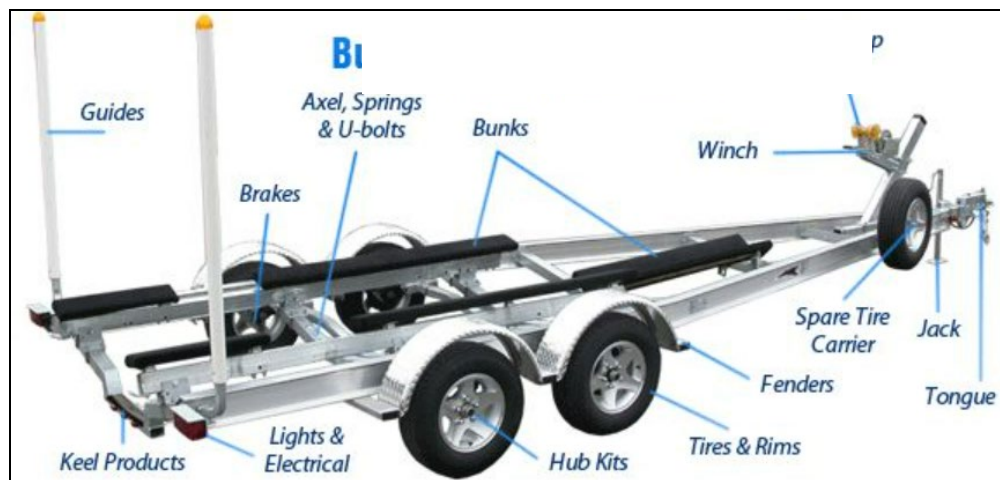
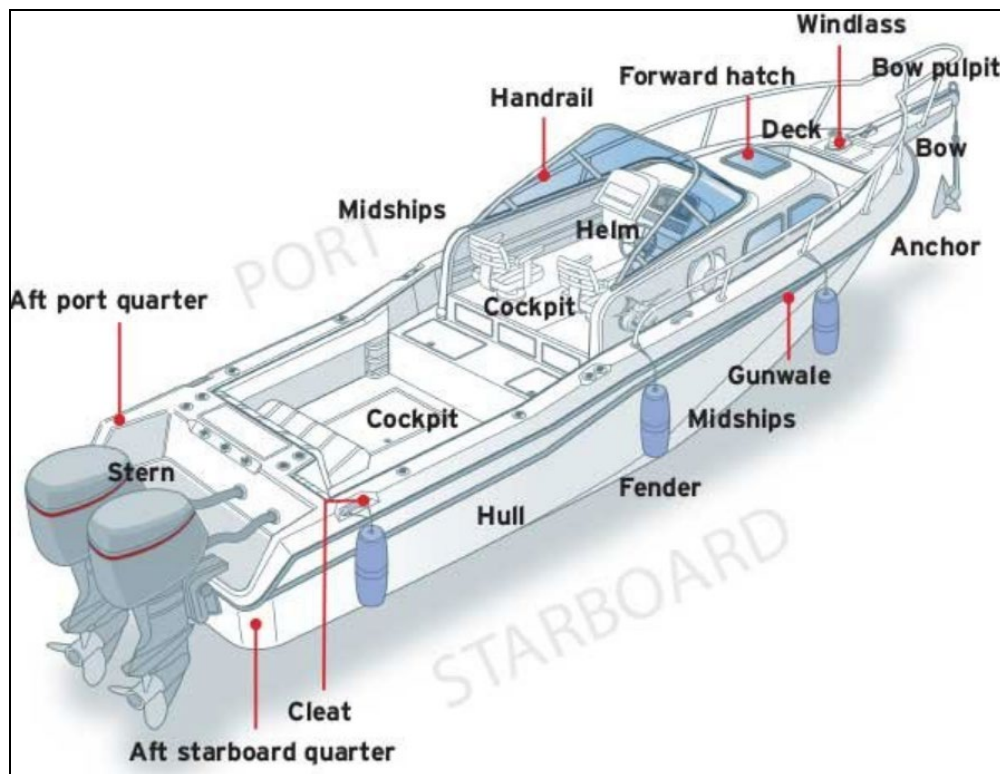
Annexe « E » Priorité de passage en mer

RULES OF THE ROAD

<div style="text-align: center;">  <p>Port</p> <p>Starboard</p> <p>Stern</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> * Port : If a power-driven vessel approaches within this sector, maintain your course and speed with caution. * Starboard : If any vessel approaches within this sector, keep out of its way. (Note: This rule may not always apply if one or both vessels are sail boats.) * Stern : If any vessel approaches this sector, maintain your course and speed with caution. 	<div style="text-align: center;">  </div> <p>A blows one blast and alters course to starboard. B blows one blast and alters course to starboard.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>A keeps clear of and must avoid crossing ahead of B.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Any vessel overtaking another must keep clear.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>A keeps clear of B B keeps clear of D C keeps clear of A and B D keeps clear of A and C</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>A power-driven vessel keeps clear of a sailing vessel.</p>	
<p>1. When sailing vessels have the wind on different sides, the vessel with the wind on its port (left) side must keep out of the way of the other</p> <p><i>Note : If a sailing vessel has the wind on its port (left) side and the operator is not sure if the other vessel has the wind on its port or starboard (right) side, the first boat must keep out of the way of the other.</i></p> <p>2. When both sailing vessels have the wind on the same side, the vessel to windward* must keep out of the way of the vessel to leeward.</p> <p><i>* The windward side is opposite to the side that carries the mainsail or, in the case of a square-rigged vessel, the side opposite to the side that carries the largest fore-and-aft sail.</i></p>	<p>Vessel A keeps clear of vessel B.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>As you can see, vessel B. keeps clear of vessel A.</p> <div style="text-align: center;">  </div>	

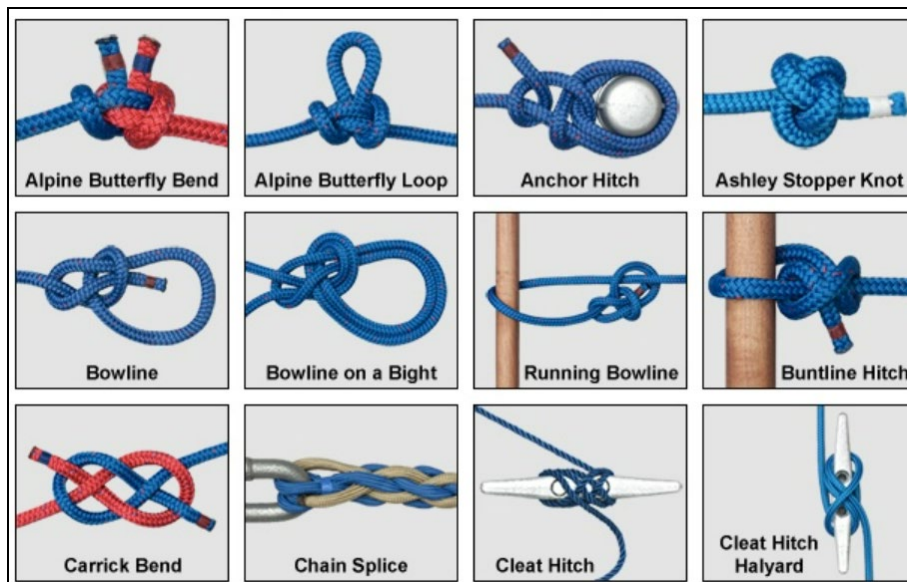
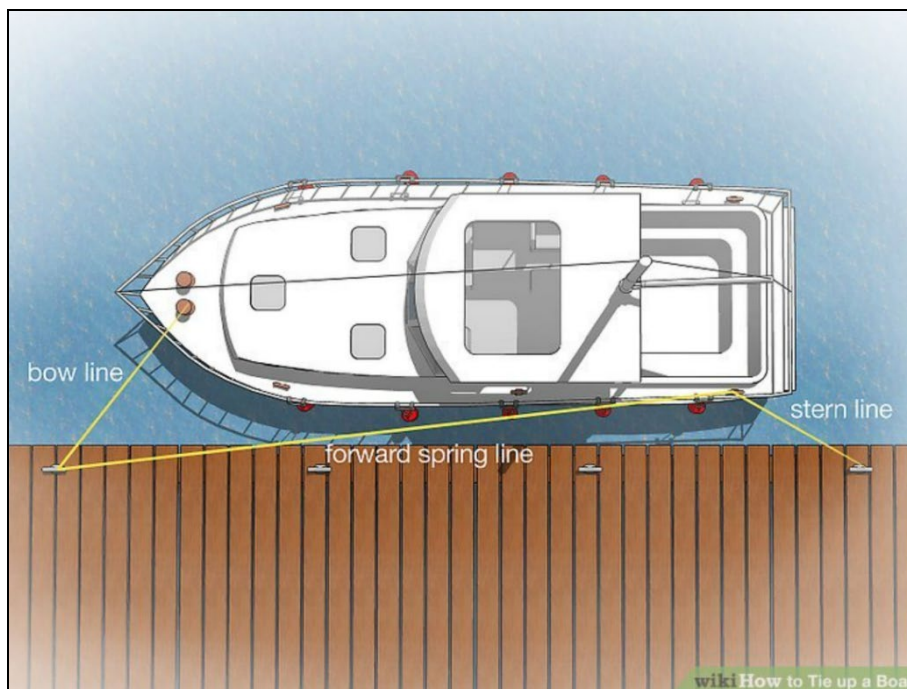
Annexe « F »

Schéma des petits bâtiments et des remorques de bâtiments



Annexe « G »

Amarres et nœuds de navigation





Annexe « H »

Immatriculation des bâtiments commerciaux

L'immatriculation d'un bâtiment commercial au Nouveau-Brunswick, au Canada, nécessite le respect des règlements nationaux de Transports Canada. La procédure est la suivante :

1. Déterminer l'admissibilité :
 - Propriétaires admissibles : Les bâtiments peuvent être immatriculés par des citoyens canadiens, des résidents permanents, des sociétés canadiennes, des gouvernements canadiens (provinciaux ou fédéraux), des sociétés étrangères (avec un représentant autorisé au Canada) et des bandes autochtones.
 2. Évaluer la nécessité de l'immatriculation :
 - Immatriculation obligatoire : Tous les bâtiments commerciaux doivent être immatriculés, y compris les embarcations à propulsion humaine telles que les kayaks et les radeaux de descente utilisés par les guides pour les excursions guidées. Toutefois, depuis mars 2011, l'immatriculation n'est plus obligatoire pour les embarcations à propulsion humaine, les petits voiliers et les petits bâtiments équipés d'un moteur de propulsion de moins de 10 chevaux (7,5 kW). Les propriétaires de ces bâtiments peuvent néanmoins choisir de les immatriculer volontairement.
 3. Choisir le registre approprié :
 - Registre des petits bâtiments : pour les bâtiments commerciaux d'une jauge brute inférieure ou égale à 15, qui ne souhaitent pas enregistrer une hypothèque ou réserver un nom de bâtiment. Les frais d'enregistrement sont de 50 \$ pour une période de cinq ans.
 - Registre canadien des bâtiments : pour les bâtiments d'une jauge brute supérieure à 15 tonnes ou tout bâtiment souhaitant enregistrer une hypothèque ou réserver un nom. Cela nécessite des frais d'enregistrement uniques de 250 \$.
 4. Préparer les documents requis :
 - Preuve de propriété : par exemple, un acte de vente ou un certificat du constructeur.
 - Mesure du tonnage : pour les bâtiments ne dépassant pas 15 mètres, le tonnage peut souvent être calculé à l'aide d'une formule simple sans faire appel à un mesureur de tonnage.
 - Formulaires de demande : Remplissez les formulaires d'immatriculation nécessaires disponibles sur le site web de Transports Canada. [Formulaire d'immatriculation des bâtiments](#)
 5. Marquer le bâtiment :
 - Nom et port d'immatriculation : pour les bâtiments commerciaux, le nom du bâtiment doit être inscrit sur chaque proue, et le nom du bâtiment et le port d'immatriculation doivent être inscrits sur la poupe. Les lettres doivent être d'au moins 10 cm de hauteur, d'une couleur contrastante et clairement lisibles.
 - Numéro officiel et tonnage : Affichez le numéro officiel et le tonnage enregistré sur une partie structurelle intérieure visible de la coque, avec des caractères d'au moins 4 cm de hauteur.
-

6. Soumettre la demande :

- Online or Mail : En ligne ou par courrier : Soumettre tous les documents requis et s'acquitter des frais exigés via le portail en ligne de Transports Canada ou par courrier au bureau d'immatriculation des bâtiments.

7. Maintenir la conformité:

- Inspections : Les bâtiments commerciaux peuvent être inspectés par Transports Canada afin de vérifier leur conformité avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et ses règlements.
- Signalement des changements : Tout changement de propriétaire, toute modification du bâtiment ou tout changement d'adresse doit être signalé au registraire des bâtiments dans les 30 jours afin de maintenir la validité de l'immatriculation.

Exemple de formulaire d'immatriculation de bâtiment : utilisez ce lien pour obtenir la dernière version des [formulaires de Transports Canada](#).



Demande d'immatriculation

Information importante			
Je comprends qu'il s'agit d'une infraction pour une personne de faire sciemment une déclaration fautive ou trompeuse par écrit et que la peine peut être une amende ou l'emprisonnement, ou les deux s'il est reconnu coupable par un tribunal de droit (article 37 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada).			
Raison de la demande (choisissez un)			
<input type="radio"/> 1 ^{ère} Immatriculation <input type="radio"/> Reimmatriculation <input type="radio"/> Transfert de propriété <input type="radio"/> Renouvellement			
Identification du bâtiment (Si applicable)			
Numéro matricule		Numéro OMI	
Applicable pour renouvellement seulement			
<input type="radio"/> Je/Nous confirme(ons) que toute information indiquée dans cette « Demande » est identique au « Certificat d'immatriculation » original. (Procéder à la section C)			
<input type="radio"/> J'ai/Nous avons fait les changements appropriés dans les « Renseignements sur le bâtiment » « TROUVÉ CI-DESSOUS » changeant l'information du « Certificat d'immatriculation » original.			
A – Nom du bâtiment et port d'immatriculation			
1 ^{er} choix		2 ^{ème} choix	
Le nom proposé pour le bâtiment		Le nom proposé pour le bâtiment	
3 ^{ème} choix		Port d'immatriculation / Port d'immatriculation prévu	
Le nom proposé pour le bâtiment			
B – Renseignements sur le bâtiment			
Type de propulsion (choisissez un)		Mode de propulsion (choisissez un)	
<input type="radio"/> Autopropulsé <input type="radio"/> Voile <input type="radio"/> Auxiliaire <input type="radio"/> Aucune		<input type="radio"/> Une hélice <input type="radio"/> Deux hélices <input type="radio"/> Trois hélices <input type="radio"/> Jet <input type="radio"/> Autre :	
Détails des moteurs à propulsion			
Description machine (choisissez un)		Puissance de propulsion (choisissez un)	
<input type="radio"/> Gaz <input type="radio"/> Diesel <input type="radio"/> Autre :		<input type="radio"/> CV <input type="radio"/> kW Puissance du moteur :	
Vitesse en noeuds			
Longueur : La longueur de votre bâtiment est la distance mesurée à l'extérieur de la coque de l'extrémité avant (A) jusqu'à l'extrémité arrière (B) (voir la figure 1). La longueur est définie en vertu du Règlement sur les petits bâtiments, paragraphe 1(1).			
Longueur (m.cm)		Jauge brute	
		Jauge nette	
Type de jaugeage (choisissez un)		Mesure de la jauge et calculs effectués par (choisissez un)	
<input type="radio"/> Jauge assignée formelle (voir remarque 1 jauge non-calculée) <input type="radio"/> Jauge calculée		<input type="radio"/> Propriétaire du bâtiment (Simplifiée - Formulaire 4A ou Formulaire 4B) <input type="radio"/> Jaugeur accrédité (Certificat de visite - Formulaire 4)	
Type de construction (choisissez un)		Matériaux de construction de la coque (choisissez un)	
Nom du constructeur		Lieu (Ville) et année de construction	
Province/État		Pays	
Utilisation prévue du bâtiment (si ce n'est pas une embarcation de plaisance, le Descripteur de bâtiment doit être rempli. (choisissez un))			
<input type="radio"/> Plaisance <input type="radio"/> N'est pas une embarcation de plaisance			
Descripteur de bâtiment (choisissez un)			
<input type="radio"/> Pêche (exclut la pêche sportive) <input type="radio"/> Passager <input type="radio"/> Remorqueur <input type="radio"/> Cargo <input type="radio"/> Bateau de travail <input type="radio"/> Autre (spécifier) :			
Poids total admissible (Kg) Désignation du modèle			
Si votre bâtiment est un véhicule à coussin d'air (VCA), donner les détails			
Le bâtiment est ou a été antérieurement immatriculé au Canada ou dans un pays étranger (choisissez un)			
<input type="radio"/> Non <input type="radio"/> Oui (le cas échéant, donner les détails ci-dessous)			
Numéro matricule		Port d'immatriculation	
Le bâtiment est inscrit en tant que bâtiment en construction (choisissez un)			
<input type="radio"/> Non <input type="radio"/> Oui (le cas échéant, donner les détails ci-dessous)			
Numéro d'inscription		Port d'inscription	

Annexe « I » Plan de navigation maritime

SAIL PLAN

To make filing your sail plan easy, photocopy this card and fill in the blanks.

OWNER INFORMATION			
Name: <input type="text"/>			
Address: <input type="text"/>			
Telephone Number: <input type="text"/>		Emergency Contact Number: <input type="text"/>	
BOAT INFORMATION			
Boat Name: <input type="text"/>		Licence or Registration Number: <input type="text"/>	
Sail: <input type="text"/>	Power: <input type="text"/>	Length: <input type="text"/>	Type: <input type="text"/>
Colour: <input type="text"/>	Hull: <input type="text"/>	Deck: <input type="text"/>	Cabin: <input type="text"/>
Engine Type: <input type="text"/>		Distinguishing Features: <input type="text"/>	
Radio Channels Monitored: <input type="text"/>	HF: <input type="text"/>	VHF: <input type="text"/>	MF: <input type="text"/>
MMSI (Marine Mobile Service Identity) Number: <input type="text"/>			
Satellite or Cellular Telephone Number: <input type="text"/>			
SAFETY EQUIPMENT ON BOARD			
Lifejackets and PFDs (include number): <input type="text"/>			
Liferafts (include type and colour): <input type="text"/>			
Flares (include number and type): <input type="text"/>			
Other Safety Equipment: <input type="text"/>			
TRIP DETAILS (UPDATE THESE DETAILS EVERY TRIP)			
Number of People on Board: <input type="text"/>		Search and Rescue Telephone Number: <input type="text"/>	
Proposed Route			
Leaving From: <input type="text"/>		Date and Time of Departure: <input type="text"/>	
Heading To: <input type="text"/>		Estimated Date and Time of Arrival: <input type="text"/>	
Stopover Points (indicate date and time): <input type="text"/>			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	