



TP 15180F  
(01/2013)

# Lignes directrices concernant la construction, l'inspection, la certification et l'exploitation de remorqueurs de moins de 24 mètres de longueur

PREMIÈRE ÉDITION  
JANVIER 2013



<p><b>Autorité responsable</b></p> <p>Le Directeur, Conception, équipement et sécurité nautique est responsable de ce document, y compris ses modifications, corrections et mises à jour.</p>	<p><b>Approbation</b></p> <p><b>« L'original signé par Julie Gascon »</b></p> <hr/> <p>Julie Gascon Directrice, Conception, équipement et sécurité nautique Sécurité maritime</p> <p><b>Date de signature:</b> Le 8 février 2013</p>
---	--

**Première date de diffusion : 7 janvier 2013      Date de révision :**

**© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2013.**

Transports Canada autorise la reproduction du présent TP 15180F au besoin. Toutefois, bien qu'il autorise l'utilisation du contenu, Transports Canada n'est pas responsable de la façon dont l'information est présentée, ni des interprétations qui en sont faites. Il se peut que le présent TP 15180F ne contienne pas les modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

TP 15180F  
(01/2013)

## INFORMATION SUR LE DOCUMENT

<b>Titre</b>	<b>Lignes directrices concernant la construction, l'inspection, la certification et l'exploitation de remorques de moins de 24 mètres de longueur</b>		
<b>TP no</b>	<b>15180F</b>	<b>Édition</b>	<b>1</b> <b>SGDDI no 7912953 v6</b>
<b>Catalogue no</b>	<b>T29-102/2012F-PDF</b>	<b>ISBN</b>	<b>978-1-100-98936-5</b>
<b>Auteur</b>	Directrice, Conception, équipement et sécurité nautique (AMSR) Tour C, Place de Ville 330 rue Sparks, 11e étage Ottawa, (Ontario) K1A 0N8	<b>Téléphone</b>	1-855-859-3123
		<b>Télécopieur</b>	613-990-1879
		<b>Courriel</b>	<a href="mailto:marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca">marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca</a>
		<b>Web</b>	<a href="http://www.tc.gc.ca/MarineSafety">http://www.tc.gc.ca/MarineSafety</a>

## TABLEAU DES MODIFICATIONS

<b>Dernière révision</b>				
<b>Prochaine révision</b>				
<b>Révision no</b>	<b>Date de publication</b>	<b>Pages modifiées</b>	<b>Auteur(s)</b>	<b>Brève description de la modification</b>
0	7 janvier 2013	Tous	Conception, équipement et sécurité nautique	Première édition

## **TABLE DES MATIÈRES**

---

<b>1</b>	<b>GÉNÉRALITÉS</b> .....	<b>1</b>
1.1	PRÉAMBULE.....	1
1.2	APPLICATION .....	2
1.3	RÈGLEMENTS INTÉGRÉS EN RENVOI .....	3
1.4	INTERPRÉTATION.....	6
1.5	INDICATIONS SUPPLÉMENTAIRES.....	9
<b>2</b>	<b>INSPECTION, CERTIFICATION ET APPROBATION</b> .....	<b>11</b>
2.1	DEMANDE D'APPROBATION DE PLANS ET DE DONNÉES .....	11
2.2	IMMATRICULATION DES BÂTIMENTS .....	12
2.3	CERTIFICATION DES BÂTIMENTS .....	12
2.4	APPROBATION DE PRODUITS.....	13
2.5	INSPECTION .....	14
2.6	PROGRAMME DE DÉLÉGATION DES INSPECTIONS OBLIGATOIRES (PDIO).....	16
2.7	BUREAU D'EXAMEN TECHNIQUE EN MATIÈRE MARITIME (BETMM)17	
<b>3</b>	<b>EXIGENCES EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION</b> .....	<b>18</b>
3.1	CONSTRUCTION DES COQUES .....	18
3.2	STABILITÉ À L'ÉTAT INTACT .....	19
3.3	STABILITÉ APRÈS AVARIE ET COMPARTIMENTAGE .....	20
3.4	ARMEMENT GÉNÉRAL .....	21
3.5	MACHINERIE DE PONT.....	23
3.6	MACHINES ET SYSTÈMES.....	24
3.7	ÉLECTRICITÉ.....	25
3.8	SYSTÈMES DE CONTRÔLE, D'ALARME ET DE SURVEILLANCE .....	26
3.9	PRÉVENTION DE LA POLLUTION.....	27
3.10	UNITÉS COMPOSITES .....	28
<b>4</b>	<b>ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ</b> .....	<b>29</b>
4.1	ÉQUIPEMENT DE PROTECTION-INCENDIE ET DE DÉTECTION DES INCENDIES .....	29
4.2	ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE.....	29
4.3	NAVIGATION ET COMMUNICATIONS.....	30

<b>5</b>	<b>EXPLOITATION .....</b>	<b>31</b>
<b>5.1</b>	<b>SÉCURITÉ DU REMORQUAGE .....</b>	<b>31</b>
<b>5.2</b>	<b>PRÉVENTION DE LA POLLUTION.....</b>	<b>32</b>
<b>5.3</b>	<b>ARMEMENT EN ÉQUIPAGE .....</b>	<b>33</b>
<b>5.4</b>	<b>RÈGLES D'EXPLOITATION SÉCURITAIRE .....</b>	<b>34</b>
<b>6</b>	<b>ANNEXE I.....</b>	<b>35</b>
<b>6.1</b>	<b>TABLEAUX D'APPLICABILITÉ.....</b>	<b>35</b>

# 1 GÉNÉRALITÉS

---

## 1.1 PRÉAMBULE

- 1.1.1 Ce document a pour objet de présenter une référence commode et cohérente sur les diverses exigences législatives et réglementaires et les normes s'appliquant au Canada à l'égard des remorqueurs de moins de 24 mètres de longueur. Les présentes Lignes directrices ont été élaborées pour faciliter et simplifier la tâche des concepteurs, constructeurs, propriétaires, exploitants et inspecteurs de remorqueurs, dans le but ultime de renforcer la sécurité et la protection des personnes travaillant à bord de remorqueurs canadiens et de protéger l'environnement.
- 1.1.2 Il faut remarquer qu'étant donné la limite de longueur de moins de 24 mètres, les présentes Lignes directrices ne s'appliquent pas à un remorqueur :
- de plus de 500 de jauge brute (JB) qui effectue des voyages internationaux et est donc assujéti à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), à moins d'être exploité exclusivement dans les Grands Lacs d'Amérique du Nord et sur le fleuve Saint-Laurent;
  - de 24 mètres de longueur ou plus, ce qui assujéti le bâtiment à la réglementation canadienne ou internationale sur les lignes de charge.
- 1.1.3 Les exploitants de remorqueurs doivent porter une attention spéciale aux opérations et aux zones d'exploitation prévues (y compris les facteurs environnementaux et de voyage) dans le choix de la conception la mieux adaptée à l'usage, et les concepteurs et constructeurs doivent spécifier et choisir pour la construction les matériaux et l'équipement qui conviennent le mieux au service prévu pour le bâtiment. La réglementation et les normes en vigueur ne peuvent pas couvrir tous ces éléments, et il serait indiqué de solliciter les conseils de personnes d'expérience bien qualifiées dans la conception, la construction et l'exploitation de remorqueurs pour chaque nouvelle application de bâtiment.
- 1.1.4 Le concepteur, le constructeur, le propriétaire et l'exploitant doivent toujours consulter la version la plus récente de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001, ou la Loi) et les règlements pris en vertu de celle-ci, car les présentes Lignes directrices n'ont pas préséance sur les exigences légales et n'intègrent pas nécessairement les modifications les plus récentes apportées aux règlements ou aux normes. En cas de conflit avec les Lignes directrices, ce sont les textes réglementaires qui prévalent.

1.1.5 L'ultime référence pour toute section des présentes Lignes directrices se trouve dans la plus récente version du règlement pertinent, qu'il faut consulter avant d'entreprendre tout travail. La section 1.2.4 présente une liste de règlements et de normes auxquels font référence les présentes Lignes directrices. Cette liste, bien qu'étendue, ne contient pas nécessairement toutes les références pertinentes. Le lecteur devrait donc consulter les pages Web suivantes de Transports Canada pour une liste complète des règlements découlant de la LMMC 2001 et des normes de Transports Canada (TC) :

- Règlements découlant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

<http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-2001ch26.htm>

- Publications techniques (TP) de la Sécurité maritime :

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm>

1.1.6 Les présentes Lignes directrices comportent également des renvois à la Loi et aux règlements suivants :

- *Code canadien du travail* (CCT) :

<http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1985chl-2.htm>

- *Règlement et la sécurité et la santé au travail (navires)* en vertu du CCT :

<http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-87-183/>

1.1.7 Plusieurs sections des présentes Lignes directrices comportent une rubrique « Indications supplémentaires ». Les indications proposées sous cette rubrique ne sont pas d'application obligatoire, mais l'on estime qu'elles traitent de questions de sécurité supplémentaires et qu'elles incarnent des pratiques exemplaires de l'industrie.

## 1.2 APPLICATION

1.2.1 Sauf indication contraire, les présentes Lignes directrices ne s'adressent qu'aux nouveaux remorqueurs de moins de 24 mètres de longueur, et aux remorqueurs existants d'une jauge brute de moins de 150. Toutefois, par souci de clarté pour mieux comprendre les diverses limites réglementaires, le présent document comporte des renvois à certains règlements qui s'appliquent à des remorqueurs de 24 mètres de longueur et plus.

1.2.2 Lorsque les règlements ou normes sont appliquées à des navires existants, la date d'application doit être vérifiée dans chaque règlement ou norme. Certaines exigences peuvent s'appliquer rétroactivement à tous les bâtiments, certaines autres exigences peuvent être applicables seulement aux bâtiments construits après la date définie dans le règlement ou la norme en question.

- 1.2.3 Le lecteur peut communiquer avec le Centre de Transports Canada local pour obtenir des éclaircissements sur l'application ou l'interprétation des normes et règlements dont il est question dans les présentes Lignes directrices.
- 1.2.4 Les propriétaires et exploitants ayant besoin de conseils techniques devraient communiquer avec un expert-conseil maritime dont l'expertise englobe les remorqueurs et le régime de réglementation canadien.

## 1.3 RÈGLEMENTS INTÉGRÉS EN RENVOI

### 1.3.1 Normes et règlements principaux

- 1.3.1.1 Les normes et règlements qui suivent devraient être consultés pour leurs dispositions s'appliquant directement aux remorqueurs. Leurs exigences s'appliquent en grande partie aux remorqueurs, cette application étant habituellement déterminée par la jauge brute du bâtiment.
- *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*
  - *Règlement sur les abordages*
  - *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*
  - *Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie*
  - *Règlement sur la construction de coques :*
    - *Partie VII pour tous les remorqueurs, sauf les cas indiqués à l'article 79*
    - *Partie VIII pour tous les remorqueurs > 5 JB*
  - *Règlement sur l'inspection des coques*
  - *Règlement sur l'équipement de sauvetage*
  - *Règlement sur les machines de navires*
  - *Règlement sur le personnel maritime*
  - *Règlement sur la sécurité de la navigation*
  - *Règlement sur les mesures de sécurité au travail*
  - *Règlement de 1999 sur les stations de navire (radio)*
  - *Règlement sur les petits bâtiments*
  - *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs*
  - *Règlement sur les certificats de bâtiment*
  - *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*
  - *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments*



- Transports Canada, Sécurité maritime – publications techniques (TP) :
  - *TP127 Normes d'électricité régissant les navires*
  - *TP3685 Normes sur la réduction du bruit et la protection de l'ouïe à bord des remorqueurs canadiens de jauge brute supérieure à 15 tonnes*
  - *TP7301 Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge (STAB 3)*
  - *TP13430 Normes de jaugeage des bâtiments*

### 1.3.2 Autres règlements, normes et lignes directrices

1.3.2.1 En plus des principaux règlements et normes énumérés à la section 1.3.1, les présentes Lignes directrices font référence aux dispositions des règlements et normes qui suivent s'appliquant aux remorqueurs. Certaines dispositions de ces documents s'appliquent aux remorqueurs, en fonction des caractéristiques du remorqueur ou de son exploitation. Certains de ces documents énoncent également des exigences relatives à l'équipement utilisé à bord de remorqueurs, visant surtout le fabricant de l'équipement, mais aussi parfois le propriétaire et l'exploitant. D'autres documents proposent des orientations pour le propriétaire et l'exploitant.

- *Règlement sur le mouillage de navires*
- *Règlement sur le contrôle et la gestion d'eau de ballast*
- *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques*
- *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*
- *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF*
- Transports Canada, publications techniques :
  - *TP1861 Normes concernant les feux de navigation, marques, appareils de signalisation sonore et réflecteurs radar*
  - *TP3231 Bulletins de la sécurité des navires, spécifiques aux remorqueurs et au remorquage :*
    - *06/1980 Interprétation de la règle 3(g)(vi) du Règlement sur les abordages*
    - *06/1981 Recommandations que doivent respecter tous les remorqueurs qui, à l'aide d'une longue touée à l'arrière, tirent un navire*
    - *06/1983 Remorqueurs qui, à l'aide d'une longue touée à l'arrière, tirent un navire*
    - *18/1988 Vedette portuaire - Sécurité opérationnelle*
    - *01/1994 RLS et balises indicatrices de position en cas d'urgence à bord de remorqueurs*
    - *13/1994 Remorqueurs - Dangers reliés à un engagement*

- D'autres bulletins de la sécurité des navires peuvent contenir des renseignements généraux sur la sécurité pouvant s'appliquer aux remorqueurs (p. ex. stabilité, intégrité de l'étanchéité à l'eau, sauvetage, armement en équipage).
- *TP3668 Normes concernant les appareils et le matériel de navigation*
- *TP9878 Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques*
- *TP11960 Normes et principes directeurs sur la construction, l'inspection et l'exploitation des chalands de transport d'hydrocarbures en vrac* (énonce les types et caractéristiques de rendement requis des remorqueurs réputés acceptables pour le remorquage de chalands de transport d'hydrocarbures)
- *TP13617 Guide sur le Règlement sur le contrôle et la gestion d'eau de ballast du Canada*
- *TP14070 Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux*
- *TP14475 Norme canadienne sur les engins de sauvetage*

1.3.3 La version complète de ces règlements, normes et lignes directrices peut être consultée sur Internet aux adresses suivantes :

- <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-2001ch26.htm>
- <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm>
- <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/bulletins-menu.htm>

#### 1.3.4 Autres documents pertinents

1.3.4.1 Les autres documents pertinents qui suivent, d'origine locale, nationale ou internationale, peuvent également être consultés, mais ils ne s'appliquent pas tous aux bâtiments de moins de 24 mètres de longueur visés par les présentes Lignes directrices.

1.3.4.2 Organisation maritime internationale (OMI)

- *IMO Guidelines for Safe Ocean Towing MSC/Circ. 884*
- *IMO Resolution MSC.xxx(91) <sup>1</sup>Application of SOLAS Regulation III/17-1 to ships other than those engaged in international voyages*
- *IMO MSC.1/Circ.xxxx Guidelines for the development of plans and procedures for recovery of persons from the water*

---

<sup>1</sup> Cette résolution et cette circulaire du Comité de la sécurité maritime (CSM) seront probablement approuvées lors de la réunion du CSM du 12 novembre 2012, et un numéro leur sera alors attribué. Les ébauches des documents peuvent être consultées sur le site Web de l'OMI à <http://webaccounts.imo.org/>.

1.3.4.3 Autre administration nationale

- Stabilité à l'état intact, norme australienne : Australian Transport Council National Standard for Commercial Vessels - Part C Design And Construction - Section 6 Stability - Subsection 6A Intact Stability Requirements – Annexes E & F

1.3.4.4 **Organismes d'élaboration de normes**

- *ISO 7547:2002 – Navires et technologie maritime - Conditionnement d'air et ventilation des emménagements - Conditions de conception et bases de calcul*
- *ISO 8862:1987 – Conditionnement d'air et ventilation des salles de contrôle des machines à bord des navires - Conditions de conception et bases de calcul*
- *ISO 8864:1987 – Conditionnement d'air et ventilation de la timonerie à bord des navires - Conditions de conception et bases de calcul*
- *ANSI/ASHRAE Standard 26-2010 - Mechanical Refrigeration and Air Conditioning Installations Aboard Ship*
- *ANSI/ASHRAE Standard 151-2010 - Practices for Measuring, Testing, Adjusting, and Balancing Shipboard HVAC&R Systems*
- *ISO 12215-5:2008 - Pressions de conception pour monocoques, contraintes de conception, détermination de l'échantillonnage (pour les bâtiments voyageant en eaux abritées)*

1.3.4.5 Documents de l'industrie

- GL-Noble Denton : - *Guidelines for the Approval of Towing Vessels 0021/ND*
- GL Noble Denton : - *Guidelines for Marine Transportation, 0030/ND*

1.3.4.6 Finalement, il est fortement conseillé de consulter les règles d'une société de classification pour la conception et la construction de remorqueurs, car il s'agit de règles complètes et détaillées qui correspondent habituellement aux pratiques exemplaires modernes. Pour se renseigner sur l'International Association of Classification Societies (IACS) et les sociétés de classification qui en sont membres, visiter : <http://www.iacs.org.uk/>

## 1.4 INTERPRÉTATION

### 1.4.1 Définitions tirées de la Loi et des règlements

- « Loi » ou « LMMC 2001 » désigne la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.
- L'expression « représentant autorisé » est définie à l'article 14 de la Loi. En bref, il s'agit d'une personne responsable chargée au titre de la

Loi d'agir à l'égard de toute question relative au bâtiment dont aucune autre personne n'est responsable au titre de celle-ci. Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien est, dans la majorité des cas, le propriétaire de celui-ci. Quand un bâtiment étranger est affrété coque nue et immatriculé au Canada, le représentant autorisé est l'affréteur. Dans le cas d'un bâtiment canadien qui appartient à plus d'une personne, les propriétaires sont tenus de nommer l'un d'entre eux à titre de représentant désigné. Si le propriétaire est une société, c'est la société qui est le représentant autorisé. Aux fins des présentes Lignes directrices, l'expression « propriétaire » désigne le représentant autorisé.

- La définition de « longueur » pour l'application de cette norme est celle énoncée à l'article 6 de *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments*. Cette longueur, souvent appelée longueur réglementaire, figure sur le certificat d'immatriculation. Pour l'application de divers règlements, la définition de « longueur » employée est celle énoncée dans le règlement en cause.
- L'abréviation BETMM désigne le Bureau d'examen technique en matière maritime, créé par l'adoption de l'article 26 de la Loi.

Il faut signaler que les règlements adoptés avant l'entrée en vigueur de la LMMC 2001 font mention du Bureau d'inspection des navires à vapeur, l'ancien nom du BETMM. Lorsqu'un règlement mentionne le Bureau d'inspection des navires à vapeur pour des questions **d'exemption ou d'équivalence**, il s'agit maintenant du BETMM. Lorsqu'un règlement mentionne le Bureau d'inspection des navires à vapeur pour des questions **d'inspection ou d'approbation**, il s'agit maintenant du ministre des Transports.

- Définition de « remorquer » ou « remorquage »
  - Dans le contexte du *Règlement sur les petits bâtiments* : « sauf pour l'application de la partie 10, s'entend de l'action de tirer un bâtiment ou un objet à l'arrière ou le long de son bord ou de pousser un bâtiment ou un objet à l'avant. La présente définition exclut l'action de tirer ou de pousser, au cours des opérations normales du bâtiment, un objet flottant ou un bâtiment dont le déplacement est nettement inférieur à son propre déplacement ».
  - Dans le contexte du *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs* : « hâler ou pousser tout objet flottant ».
- Définition de « remorqueur »
  - Dans le contexte du *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, du *Règlement sur le personnel maritime*, du *Règlement sur la sécurité de la navigation*, du *Règlement de 1999 sur les stations de navire (radio)*, 1999 et du *Règlement technique de 1999 sur les stations*

*de navires (radio), 1999* : « bâtiment qui est utilisé exclusivement pour des manœuvres reliées au remorquage d'un autre bâtiment ou d'un objet flottant se trouvant à l'arrière ou le long de son bord ou pour pousser un autre bâtiment ou un objet flottant à l'avant ».

- Dans le contexte du *Règlement sur les petits bâtiments* :  
« bâtiment construit ou modifié principalement pour effectuer du remorquage. La présente définition exclut un bâtiment construit ou modifié pour :
  - a) soit récupérer des billes de bois;
  - b) soit manœuvrer un barrage flottant de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et le matériel connexe ».
- Aux fins des présentes Lignes directrices, l'expression « remorqueur » englobe ces définitions.
- « Étanche », appliqué à une structure, signifie propre à empêcher l'eau de passer à travers la structure dans un sens ou dans l'autre sous la pression d'une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion du navire.

#### 1.4.2 Définition d'autres expressions employées dans les présentes Lignes directrices

- « Bâtiment desservi » désigne le bâtiment ou le chaland pour lequel un remorqueur effectue des opérations d'aide ou de remorquage.
- « Propulsion orientable en azimut » désigne un dispositif capable d'orienter la poussée sur 360° pour la propulsion et la gouverne du bâtiment.
- « Escorte » ou « escorter » s'applique à des remorqueurs prêts à intervenir pour appliquer des forces de gouverne ou de freinage d'urgence à des bâtiments dépassant une vitesse de six nœuds dans des chenaux resserrés ou autres espaces restreints similaires (à ne pas confondre avec « aide aux navires »).
- « Société de classification » désigne une société de classification des navires qui publie ses propres règles de classification (y compris des exigences techniques) en matière de conception, de construction et d'inspection, et qui est apte à appliquer et tenir à jour ces règles. Pour de plus amples renseignements sur les principales sociétés de classification, aller à : <http://www.iacs.org/> .
- « Centre de Transports Canada local » désigne le Centre de Transports Canada se trouvant dans la région où le remorqueur sera exploité. Pour obtenir les coordonnées des Centres, aller à : <http://www.tc.gc.ca/fra/regions.htm>.

- « Règles » signifie les règles, les codes et les guides publiés par une société de classification relativement à la construction, l'installation et l'inspection de coques et des machines des navires.
- « Aide aux navires » désigne spécifiquement la fonction des remorqueurs dans les activités d'accostage et d'appareillage de grands bâtiments dans un port, qu'ils soient ou non reliés directement par une remorque au bâtiment desservi.

## 1.5 INDICATIONS SUPPLÉMENTAIRES

- 1.5.1 Bien que les normes et les règlements établis s'appliquent à tous les remorqueurs peu importe leur taille, leur puissance ou leur zone de voyage, il reste que le terme « remorqueur » englobe une grande diversité de bâtiments ayant souvent des fonctions grandement différentes, dont chacune comporte ses risques inhérents propres. Les Lignes directrices tentent d'indiquer les exigences réglementaires précises qui sont les plus importantes pour l'un ou l'autre de ces services particuliers (p. ex. aide aux navires comparativement au remorquage d'un bâtiment ou d'un objet flottant).
- 1.5.2 La réglementation canadienne des remorqueurs a souvent été prise de court par l'évolution technologique de l'industrie du remorquage depuis le début et le milieu des années 1970, en particulier par la dominance de la propulsion orientable en azimut, qui s'est imposée comme système privilégié pour les remorqueurs. C'est pourquoi nous conseillons fortement au lecteur de consulter des sources comme les règles d'une société de classification pour s'assurer que tout nouveau bâtiment canadien reflète les leçons apprises à l'échelle internationale en ce qui concerne la sécurité de la construction et de l'exploitation de tels bâtiments.
- 1.5.3 Il n'existe pas de lignes directrices internationalement reconnues régissant les relations entre la taille et la puissance d'un remorqueur, et la taille ou le type du remorqué. Néanmoins, certains documents méritent d'être consultés, ne serait-ce que pour confirmer de façon au moins empirique que la relation remorqueur-remorqué est appropriée et raisonnable. Bien que certains de ces documents portent sur des bâtiments de taille beaucoup plus grande et des remorquages beaucoup plus longs (transocéaniques), ils contiennent néanmoins une information générale utile. La référence porte sur les versions les plus récentes de ces documents.
- *TP 11960 – Normes et principes directeurs sur la construction, l'inspection et l'exploitation des chalands de transport d'hydrocarbures en vrac (1995), Annexe A*
  - Organisation maritime internationale, *Guidelines for Safe Ocean Towing MSC/Circ. 884*

- GL-Noble Denton : - *Guidelines for the Approval of Towing Vessels 0021/ND*
- GL Noble Denton : - *Guidelines for Marine Transportations, 0030/ND*

1.5.4 Les lignes directrices des sources internationales qui précèdent sont disponibles sur les sites suivants :

- Organisation maritime internationale - MSC Circulars :
  - <http://www.imo.org/OurWork/Circulars/Pages/IMODOCS.aspx>
- Lignes directrices de GL Noble Denton :
  - [http://www.gl-nobledenton.com/en/rules\\_guidelines.php](http://www.gl-nobledenton.com/en/rules_guidelines.php)

## 2 INSPECTION, CERTIFICATION ET APPROBATION

---

### 2.1 DEMANDE D'APPROBATION DE PLANS ET DE DONNÉES

#### 2.1.1 Remorqueurs ≤ 15 JB

2.1.1.1 Bien que les dispositions de certains règlements prescrivent l'approbation des plans sans préciser de limite inférieure de taille, il n'est pas obligatoire que Transports Canada approuve les plans des remorqueurs d'une jauge brute de 15 ou moins qui ne sont pas tenus de détenir un certificat en vertu du *Règlement sur les certificats de bâtiment*. Le propriétaire est cependant tenu de préparer tous les documents prescrits par la réglementation, et sur demande de mettre ces documents à la disposition de toute personne ou organisation autorisée par la Loi à effectuer des inspections.

#### 2.1.2 Remorqueurs > 15 JB

2.1.2.1 Le propriétaire d'un remorqueur d'une jauge brute de plus de 15 doit présenter pour approbation les données et les plans du bâtiment de la façon prescrite par les règlements ci-dessous. Pour un bâtiment assujéti au Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO), voir 2.6), les documents sont présentés à l'organisme reconnu (OR). Pour un bâtiment non délégué les documents peuvent être présentés soit à Transports Canada, soit à un organisme reconnu (OR).

- *Règlement sur l'inspection des coques*, annexe VI, partie 3(c)
- *Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie*, article 7
- *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, article 110
- *TP 7301 Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge*, STAB 1, 2 et 3
- *Règlement sur les machines de navires*, article 6
- *TP 127 Normes d'électricité régissant les navires*, partie I, article 36

2.1.2.2 Il est conseillé de communiquer avec le bureau local de Sécurité maritime de Transports Canada pour obtenir plus de détails sur le processus de présentation des documents. Pour obtenir les coordonnées des Centres, aller à : <http://www.tc.gc.ca/fra/regions.htm>



## 2.2 IMMATRICULATION DES BÂTIMENTS

### 2.2.1 Généralités

- 2.2.1.1 Tout bâtiment qui n'est pas une embarcation de plaisance doit être immatriculé, comme le prévoit l'article 46 de la partie 2 de la LMMC 2001.
- 2.2.1.2 Les normes et règlements suivants s'appliquent à l'immatriculation et au jaugeage :
- *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments*
  - *TP13430, Norme de jaugeage des bâtiments (2007)*
- 2.2.1.3 Pour de plus amples renseignements sur l'immatriculation et le jaugeage, aller à : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-immabatiments-menu-728.htm>.

### 2.2.2 Remorqueurs ≤ 15 JB

- 2.2.2.1 Un remorqueur ne dépassant pas une jauge brute de 15 peut être immatriculé au Registre des petits bâtiments ou au Registre canadien d'immatriculation des bâtiments.

### 2.2.3 Remorqueurs > 15 JB

- 2.2.3.1 Un remorqueur de plus de 15 de jauge brute doit être immatriculé au Registre canadien d'immatriculation des bâtiments.

## 2.3 CERTIFICATION DES BÂTIMENTS

### 2.3.1 Remorqueurs ≤ 15 JB

- 2.3.1.1 Un remorqueur ne dépassant pas une jauge brute de 15 ne reçoit pas de certificat d'inspection.

### 2.3.2 Remorqueurs > 15 JB

- 2.3.2.1 Tous les remorqueurs de plus de 15 de jauge brute doivent détenir un certificat d'inspection délivré par Transports Canada ou un organisme reconnu par le ministère (voir 2.6).
- 2.3.2.2 Le règlement suivant s'applique à la certification des remorqueurs de plus de 15 JB :
- *Règlement sur les certificats de bâtiment*, articles 9 à 11

## 2.4 APPROBATION DE PRODUITS

2.4.1 Tous les bâtiments, y compris ceux pour lesquels un certificat d'inspection n'est pas requis, sont tenus d'avoir à bord de l'équipement et des systèmes approuvés par Transports Canada. Quelques exemples de systèmes et produits devant être approuvés :

- équipement de sauvetage;
- équipement et systèmes de sécurité-incendie;
- feux et marques de navigation;
- aides à la navigation;
- dispositifs de signalisation sonore;
- systèmes de traitement des eaux usées;
- systèmes de traitement des émissions de moteur et d'incinérateur.

2.4.2 Lorsqu'un produit, un équipement ou un système doit être approuvé, le règlement mentionne explicitement l'exigence dans des termes comme approbation ou homologation.

2.4.3 Certains produits, équipements et systèmes peuvent également être approuvés par une société de classification, un organisme reconnu (voir 2.6) ou un organisme d'homologation de produits. Lorsque l'approbation par l'une de ces organisations est acceptable, il en sera fait mention directement dans le règlement, ou dans une entente conclue entre l'organisation et le ministre en vertu de l'article 10 de la Loi.

2.4.4 Le processus d'approbation de l'équipement de sauvetage et des systèmes, équipements et produits de sécurité-incendie est expliqué dans le document suivant :

- *TP 14612, Procédures d'homologation des engins de sauvetage et des systèmes, des équipements et des produits de protection contre l'incendie*

2.4.5 La liste des produits, équipements et systèmes approuvés par Transports Canada peut être consultée à partir de l'Index des catalogues des produits approuvés (ICPA), au site suivant : [http://wwwapps2.tc.gc.ca/saf-sec-sur/4/apci-icpa/fr/APCI\\_Main.asp?](http://wwwapps2.tc.gc.ca/saf-sec-sur/4/apci-icpa/fr/APCI_Main.asp?)

2.4.6 La liste des produits, équipements et systèmes approuvés par les organismes reconnus se trouve sur leurs sites Web respectifs (voir section 2.5 de la TP 14612). Il faut savoir que seuls les engins de sauvetage et les systèmes, équipements et produits de sécurité-incendie énumérés et conformes aux

conditions particulières de la TP14612 peuvent être utilisés à bord de bâtiments canadiens.

## 2.5 INSPECTION

### 2.5.1 Remorqueurs ≤ 15 JB

2.5.1.1 Des dispositions de certains règlements prescrivent des inspections sans préciser de limites inférieures, mais Transports Canada n'exige pas d'inspection obligatoire pour des remorqueurs ne dépassant pas 15 JB qui ne sont pas tenus de détenir un certificat en vertu du *Règlement sur les certificats de bâtiment*. Le propriétaire doit cependant réaliser toute inspection de conformité prescrite par un règlement et tenir des registres appropriés. Sur demande, ces registres doivent être mis à la disposition de toute personne ou organisation autorisée en vertu de la Loi à effectuer des inspections.

2.5.1.2 Les inspecteurs de Sécurité maritime de Transports Canada peuvent réaliser des inspections aléatoires de surveillance pour vérifier la conformité aux règlements pertinents qui s'appliquent aux remorqueurs ne dépassant pas 15 de jauge brute. La non-conformité aux exigences peut entraîner des mesures d'application réglementaire de la part de Sécurité maritime de Transports Canada.

### 2.5.2 Remorqueurs > 15 JB

2.5.2.1 Les normes et règlements qui suivent s'appliquent à l'inspection de remorqueurs de plus de 15 de jauge brute aux fins de délivrance d'un certificat, et dans certains cas comportent également des dispositions d'inspection relevant de la responsabilité du propriétaire, du capitaine, de l'équipage ou d'un tiers.

- *Règlement sur les certificats de bâtiment*, article 10
- *Règlement sur l'inspection des coques*
- *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, partie III, article 113
- *Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie*, articles 9 à 11
- *Règlement sur les machines de navires*, partie IV de chaque annexe pour tous les bâtiments
- *Règlement sur la sécurité de la navigation*, article 17
- *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*, articles 27, 41, 49 à 51
- *Règlement de 1999 sur les stations de navire (radio)*, article 17

- *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs*, articles 46 à 49
- *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*, paragraphes 24(3) et 55(6), article 92 et paragraphe 121(3)
- *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*, articles 24, 25, 33 et 37
- *Normes d'électricité régissant les navires – TP 127*, partie 1, 33 et 34

2.5.2.2 Les règlements suivants peuvent aussi comporter des dispositions d'inspection spécifiques à certaines opérations :

- *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*, articles 116 et 162
- *Règlement sur l'inspection des navires classés*
- *Règlement sur les mesures de sécurité au travail*, articles 6, 30, 42, 84
- *Règlement sur les ascenseurs de navires*, article 4

2.5.2.3 Tous les remorqueurs de plus de 15 de jauge brute font l'objet d'une inspection initiale avant leur mise en service et d'inspections périodiques par la suite. Les remorqueurs ne dépassant pas 150 de jauge brute subissent une inspection périodique aux quatre ans. Les remorqueurs de plus de 150 de jauge brute sont inspectés chaque année. Pour connaître l'intervalle entre les inspections périodiques, consulter l'article 18 du *Règlement sur l'inspection des coques*.

2.5.2.4 Les remorqueurs ne dépassant pas 150 de jauge brute font l'objet d'une inspection de la carène à chacune de leurs inspections périodiques (quatre ans). Les remorqueurs de plus de 150 de jauge brute font l'objet d'une inspection de la carène à tous les deux, quatre ou cinq ans, en fonction de leur zone d'exploitation et de l'âge du bâtiment. L'annexe I du *Règlement sur l'inspection des coques* indique les intervalles entre les inspections de la carène.

2.5.2.5 Les droits relatifs à ces inspections sont indiqués à la disposition d'inspection du règlement en cause, ou dans les règlements suivants :

- *Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur*
- *Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire*

2.5.2.6 Les normes de services de Sécurité maritime pour les inspections peuvent être consultées à la page Web suivante :

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/normes-de-service-menu.htm>

2.5.2.7 En plus de l'inspection devant être réalisée par un inspecteur de la Sécurité maritime, ou d'une société de classification si le bâtiment est visé par une délégation (voir 2.6), certains des règlements susmentionnés

exigent que le propriétaire, le capitaine ou l'équipage effectuent certaines inspections et qu'ils tiennent des registres adéquats de ces inspections. De plus, certains systèmes et équipements dont l'inspection n'est pas prescrite par règlement doivent aussi être vérifiés périodiquement par le propriétaire afin de s'assurer qu'ils satisfont toujours aux exigences réglementaires.

- 2.5.2.8 Les dispositions de certains règlements prévoient certaines inspections à réaliser par des tiers, par exemple l'entretien des embarcations de sauvetage et l'inspection des extincteurs portatifs et des installations radio. Consulter les dispositions d'inspection des règlements pertinents pour un complément d'information.

### **2.5.3 Personnes autorisées à effectuer des inspections**

- 2.5.3.1 Les inspecteurs de Sécurité maritime de Transports Canada sont nommés en vertu de l'article 11 de la LMMC 2001, et leur pouvoir de mener des inspections est établi aux articles 11, 210 et 211 de cette loi.
- 2.5.3.2 L'article 12 de la loi permet également au ministre d'autoriser d'autres personnes à réaliser des inspections, notamment les inspecteurs d'organismes reconnus (voir 2.6). L'article 12 autorise également des agents d'exécution de la loi, comme les membres de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), de la Police provinciale de l'Ontario (OPP) et de la Sureté du Québec (SQ), à effectuer des inspections autres que celles liées à la construction sur des bâtiments de moins de 150 de jauge brute.

## **2.6 PROGRAMME DE DÉLÉGATION DES INSPECTIONS OBLIGATOIRES (PDIO)**

- 2.6.1 Afin de promouvoir un réseau de transport efficace et d'encourager l'harmonisation des pratiques maritimes, Transports Canada a conclu des accords officiels avec certaines sociétés de classification, en vertu des pouvoirs conférés par la Loi. Ces accords visent la délégation de fonctions d'inspection et de certification, ainsi que d'approbation de produits.
- 2.6.2 Lorsqu'une société de classification conclut un tel accord avec Transports Canada, elle est qualifiée d'organisme reconnu (OR). Il existe actuellement cinq organismes reconnus au Canada :
- American Bureau of Shipping (ABS) <http://www.eagle.org/>
  - Bureau Veritas (BV) <http://www.bureauveritas.com/>
  - Det Norske Veritas (DNV) <http://www.dnv.com/>
  - Germanischer Lloyd (GL) <http://www.gl-group.com/>
  - Lloyd's Register (LR) <http://www.lr.org/>

2.6.3 Pour de plus amples renseignements sur le PDIO, visiter le site suivant :

- <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/srdb-cnepav-pdio-1781.htm>

## **2.7 BUREAU D'EXAMEN TECHNIQUE EN MATIÈRE MARITIME (BETMM)**

2.7.1 Le Bureau d'examen technique en matière maritime (BETMM) a été créé en vertu de l'article 26 de la Loi pour examiner des demandes d'équivalence et d'exemption relatives à des exigences réglementaires prises en vertu de la Loi. Ces demandes concernent des bâtiments canadiens pris individuellement ou la délivrance de documents maritimes canadiens à des personnes. Le BETMM ne peut pas prendre une décision qui touche plusieurs bâtiments ou des classes de bâtiment.

2.7.2 Pour demander une exemption ou une équivalence par l'intermédiaire du BETMM, le demandeur devrait d'abord communiquer avec le Centre de Transports Canada (CTC) le plus près, pour ensuite présenter une demande écrite expliquant le caractère équivalent de l'alternative proposée. Avant de traiter la demande, il est possible qu'un inspecteur de Sécurité maritime communique avec le demandeur pour discuter de l'exemption ou de l'équivalence demandée.

2.7.3 Pour de plus amples renseignements sur le BETMM et ses processus, visiter :

- <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-cao-betmm-menu-316.htm>

2.7.4 Pour communiquer avec le CTC le plus près, aller à :

- <http://www.tc.gc.ca/fra/regions.htm>

## 3 EXIGENCES EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION

---

### 3.1 CONSTRUCTION DES COQUES

#### 3.1.1 Exigences réglementaires

3.1.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent à la conception de coques et à la construction de remorqueurs.

- Remorqueurs  $\leq 5$  JB
  - *Règlement sur les petits bâtiments*, partie 5, article 521, et partie 6, articles 601 et 602
- Remorqueurs  $> 5$  JB
  - *Règlement sur la construction de coques*, partie VIII (spécifique aux remorqueurs)
- Remorqueurs de toutes tailles
  - *Règlement sur la construction de coques*, article 7, résistance de la charpente
  - *Règlement sur la construction de coques*, partie VII, article 86, pavois et sabords de décharge
  - *Règlement sur les machines de navires*, annexe IX
  - *Règlement sur le personnel maritime*, partie 3, section 3, article 329

#### 3.1.2 Indications supplémentaires

3.1.2.1 Aucun règlement de TC ne définit de façon quantifiable l'échantillonnage requis pour un remorqueur. Il est recommandé de suivre les exigences d'une société de classification à titre d'orientation générale en la matière. Pour les bâtiments effectuant des voyages en eaux protégées ou à proximité du littoral, classe 2 avec restrictions, la série de normes ISO 12215 *Petits navires – Construction de coques et échantillonnage* peut être appliquée, mais il faut prendre en compte la catégorie de conception appropriée pour la hauteur de vague. De plus, la charpente latérale devrait être renforcée à tout le moins selon les pourcentages énoncés dans les règles des sociétés de classification.

3.1.2.2 De manière générale, les propriétaires de remorqueurs estiment que le degré de solidité nécessaire en exploitation impose une charpente latérale beaucoup plus robuste que ce que prévoient les règles des sociétés de classification.

- 3.1.2.3 Dans les bâtiments de moins de 24 mètres de longueur, les portes étanches peuvent être coulissantes ou à charnières. Certains propriétaires peuvent décider d'installer des portes étanches coulissantes pour qu'elles puissent être contrôlées à distance depuis une position supérieure au pont principal, de façon similaire aux exigences de l'article 111 du *Règlement sur la construction de coques* pour les bâtiments de plus de 24,1 mètres de longueur.

## 3.2 STABILITÉ À L'ÉTAT INTACT

### 3.2.1 Exigences réglementaires

- 3.2.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent aux exigences de stabilité à l'état intact pour les remorqueurs canadiens :

- Remorqueurs  $\leq 5$  JB
  - *Règlement sur les petits bâtiments*, partie 6, article 601
- Remorqueurs  $> 5$  JB
  - *Règlement sur la construction de coques* : partie VIII, articles 105 à 107, exigences d'essai d'inclinaison et de données sur la stabilité
  - *Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge – TP 7301*, STAB 1 pour les exigences d'essai d'inclinaison, STAB 2 pour les exigences de livret de stabilité et STAB 3 pour les critères de stabilité à l'état intact

- 3.2.1.2 Il faudrait porter une attention particulière aux exigences du *Règlement sur la construction de coques*, partie VIII, articles 105 à 107, et des *Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge – TP 7301*, STAB 1 à 3, relativement aux critères minimaux de stabilité à l'état intact pour les remorqueurs et à l'égard des données, de la méthode appliquée et des conditions à consigner dans les documents de stabilité.

### 3.2.2 Indications supplémentaires

- 3.2.2.1 De par la nature même de leur exploitation, les remorqueurs sont soumis à d'importantes forces externes transmises par le câble de remorque depuis le remorqué. Les règlements de TC donnés en référence ne traitent pas actuellement de ces forces externes. Il est donc fortement conseillé aux propriétaires d'appliquer les exigences de stabilité de la remorque énoncées par des sociétés de classification ou d'autres organismes de réglementation, par exemple la norme australienne de l'Australian Transport Council, *National Standard for Commercial Vessels - Part C Design And Construction - Section 6 Stability - Subsection 6A Intact Stability Requirements – Annex F* (<http://www.nmsc.gov.au/>), afin



d'assurer le caractère sécuritaire d'une nouvelle conception pour la tâche de remorquage envisagée.

- 3.2.2.2 Si l'on prévoit qu'un remorqueur remplira des fonctions d'escorte, sa stabilité à l'état intact devrait faire l'objet d'une évaluation approfondie de sa conformité aux exigences de stabilité pour le remorquage en escorte d'une importante société de classification. Jusqu'à maintenant, DNV, GL et BV ont publié de tels critères.
- 3.2.2.3 Si un remorqueur est employé pour d'autres opérations, comme le transport de cargaisons sur le pont ou le levage, la stabilité doit également être évaluée à cet égard. Le livret de stabilité devrait comprendre des renseignements supplémentaires sur les conditions d'exploitation appropriées, les restrictions ou des notes au capitaine. Pour les opérations de levage, consulter la norme australienne de l'Australian Transport Council, *National Standard for Commercial Vessels - Part C Design and Construction - Section 6 Stability - Subsection 6A Intact Stability Requirements – Annex E* (<http://www.nmsc.gov.au/>), ou autre norme équivalente.

### 3.3 STABILITÉ APRÈS AVARIE ET COMPARTIMENTAGE

#### 3.3.1 Exigences réglementaires

- 3.3.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent aux exigences pour le compartimentage des remorqueurs et les caractéristiques de stabilité après avarie (applicables aux remorqueurs > 5 JB) :
- *Règlement sur la construction de coques*, partie VIII, articles 104 et 107, compartiment envahi par l'eau
- 3.3.1.2 Il faudrait également porter une attention particulière au *Règlement sur la construction de coques*, partie VIII, relativement à l'exigence du maintien de la stabilité et d'un franc-bord positif après l'envahissement par l'eau d'un compartiment à l'arrière de la chambre des machines depuis une ouverture dans le pont principal. Il importe de préciser qu'il ne s'agit pas d'un état d'équilibrage et de stabilité après avarie relatif à un envahissement par l'eau, mais plutôt d'un envahissement complet d'un espace sous le pont par le haut. La conformité à cette exigence doit être démontrée par des calculs à l'étape de conception et l'intégration des résultats de l'essai d'inclinaison une fois la construction terminée. Consulter les *Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge – TP 7301, STAB 3*, pour les exigences relatives aux données, à la méthode appliquée et aux conditions à consigner dans les documents de stabilité.

## 3.4 ARMEMENT GÉNÉRAL

### 3.4.1 Exigences réglementaires

3.4.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent à la conception et à la construction des remorqueurs en ce qui a trait à la configuration et la disposition de toutes les aires de locaux d'habitation de l'équipage, de zones communes et d'entreposage, et en particulier aux voies sécuritaires d'accès à ces aires et depuis ces aires.

- Remorqueurs > 5 JB :
  - *Règlement sur la construction de coques*, partie VIII
    - Articles 110 à 128, exigences sur les ouvertures
    - Article 140, surfaces antidérapantes
    - Article 141, mains courantes extérieures
  - *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs*
    - Articles 6 à 10, disposition des locaux d'habitation
    - Articles 11 à 14, construction des locaux d'habitation
    - Articles 15 à 18, postes de couchage
    - Articles 19 à 21, 33 à 34, réfectoires, salles de récréation et cuisines
    - Articles 22 à 32, exigences sanitaires
    - Articles 35 à 36, exigences de provisions
    - Annexe I, sécurité générale
    - Annexe III, revêtements de pont
- Remorqueurs de toutes tailles
  - *Règlement sur la construction de coques*, article VII;
    - Article 84, échappées,
    - Article 86, lisses et chandeliers,
    - Articles 94 et 96, marquage et avis
  - *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* (voir 3.4.1.4)
    - Partie 2, modalités d'accès et sécurité générale
    - Partie 3, logement de l'équipage
    - Partie 4, mesures d'hygiène
    - Partie 6, soins médicaux
    - Parties 7, 9 et 10, sécurité générale du personnel

3.4.1.2 Il faudrait porter une attention particulière aux exigences du *Règlement sur la construction de coques*, partie VIII, et du *Règlement sur les locaux*

*d'habitation de l'équipage des remorqueurs* relatives à l'emplacement, à la taille et à l'armement des locaux d'habitation.

- 3.4.1.3 Il faudrait porter une attention particulière aux exigences du *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs* relatives aux circuits sanitaires, notamment sur l'eau potable, les dalots et les drains.
- 3.4.1.4 Les bâtiments ayant des employés visés par les lois et règlements fédéraux de santé et sécurité seront assujettis à la partie 2 du *Code canadien du travail* (article 123) et au *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*. Les employés de la plupart des bâtiments exploités exclusivement à l'intérieur des limites d'une province seront assujettis aux lois et règlements de santé et sécurité de cette province.
- 3.4.1.5 Pour ce qui est des services à fournir dans les locaux d'habitation d'un remorqueur (plus de 5 JB), consulter les sources suivantes :
- Ventilation
    - *Règlement sur la construction de coques*, article 126,
    - *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs*, article 42
  - Éclairage
    - *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs*
      - Article 41, éclairage d'urgence
      - Annexe IV, niveaux d'éclairage
  - Accès
    - *Règlement sur la construction de coques*, partie VIII
  - Lavabos
    - *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs*, article 22
    - *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*, article 46 (voir 3.4.1.4)  
*Le Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* s'applique aux remorqueurs de toutes tailles.

### 3.4.2 Indications supplémentaires

- 3.4.2.1 En plus de la réglementation, certains bâtiments peuvent être assujettis à des conventions collectives qui traitent des locaux d'habitation de l'équipage, en particulier :
- l'emplacement des postes de couchage par rapport au pont principal, et
  - la taille des aires et les commodités prévues par membre d'équipage.

- 3.4.2.2 L'article 127 du *Règlement sur la construction de coques* énonce les exigences minimales de résistance des fenêtres des remorqueurs, mais il faudrait également consulter les règles des sociétés de classification, qui présentent des exigences plus détaillées. De plus, si les fenêtres sont très près de treuils ou autres dispositifs de remorquage, il faudrait prévoir une protection mécanique adéquate au moyen de grillages très résistants ou autre équipement similaire.
- 3.4.2.3 Lorsque les locaux d'habitation d'un remorqueur comporteront des services de conditionnement d'air, consulter les sources suivantes :
- ISO 7547:2002 – *Navires et technologie maritime - Conditionnement d'air et ventilation des emménagements - Conditions de conception et bases de calcul*
  - ISO 8862:1987 – *Conditionnement d'air et ventilation des salles de contrôle des machines à bord des navires - Conditions de conception et bases de calcul*
  - ISO 8864:1987 – *Conditionnement d'air et ventilation de la timonerie à bord des navires - Conditions de conception et bases de calcul*
  - ANSI/ASHRAE Standard 26-2010 - *Mechanical Refrigeration and Air Conditioning Installations Aboard Ship*
  - ANSI/ASHRAE Standard 151-2010 - *Practices for Measuring, Testing, Adjusting, and Balancing Shipboard HVAC&R Systems*

## 3.5 MACHINERIE DE PONT

### 3.5.1 Exigences réglementaires

- 3.5.1.1 Les normes et règlements suivants traitent de la conception, de l'installation et du fonctionnement de la machinerie de pont sur des remorqueurs.
- Remorqueurs  $\leq$  15 JB :
    - *Règlement sur les petits bâtiments*, partie 5, article 510, exigences pour le matériel de base, et article 521 (spécifique aux remorqueurs), moyen de larguer d'urgence le câble de remorque
  - Remorqueurs  $>$  5 JB :
    - *Règlement sur la construction de coques*, partie VIII (spécifique aux remorqueurs), articles 131 à 138, fonctions de base de l'équipement et caractéristiques de sécurité, et articles 142-143, puits aux chaînes
    - *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs* (spécifique aux remorqueurs), annexe 1, manchons d'écubier traversant des locaux d'habitation

- Remorqueurs de toutes tailles
  - *Règlement sur les machines de navires*, annexe VII, partie II, division 3, guindeaux

### 3.5.2 Indications supplémentaires

- 3.5.2.1 Il est également recommandé que la conception et la construction de la machinerie de pont soient conformes aux règles d'une société de classification, afin d'encadrer la conception, d'établir des charges théoriques et de définir les contraintes admissibles pour des composants critiques.
- 3.5.2.2 Les appareils de mouillage (ancres, chaînes de mouillage, guindeaux, etc.) des remorqueurs devraient être choisis en fonction de la taille du bâtiment, de son service et de sa zone de service. En l'absence d'exigences quantifiées de TC, consulter les règles d'une société de classification. Toutefois, la nature du service du remorqueur ne justifie peut-être pas un tel équipement, et parfois sa présence pourrait en fait constituer un danger à la sécurité des opérations sur le pont de travaux. Ainsi, un remorqueur n'effectuant que des opérations d'aide aux navires à l'intérieur des limites d'un port pourrait, dans certains cas, se passer d'ancres, ou ne garder qu'une petite ancre largable à utiliser en cas d'urgence. Dans un tel cas, il pourrait falloir consulter de façon plus détaillée la société de classification retenue.
- 3.5.2.3 Il est fortement recommandé de procéder à la conception et la construction des machines de remorquage et des appareils connexes (bittes de remorque, crochets de remorquage, etc.) en consultant les exigences d'une société de classification afin d'encadrer la conception et d'établir les charges théoriques les mieux adaptées, les orientations de remorque et les contraintes admissibles pour chaque composant.
- 3.5.2.4 La charge théorique admissible maximale de tous les appareils devant servir au remorquage devrait être marquée de façon claire directement sur chacun des appareils.
- 3.5.2.5 Si un remorqueur doit s'adonner à des fonctions d'escorte, il faudrait évaluer la conformité de ses appareils de remorquage aux exigences de remorquage d'escorte d'une société de classification.

## 3.6 MACHINES ET SYSTÈMES

### 3.6.1 Exigences réglementaires

- 3.6.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent à la conception et la construction des machines de propulsion et des systèmes connexes à bord des remorqueurs (s'applique aux remorqueurs de toutes tailles).

- *Règlement sur les machines de navires* :
  - Annexes I à III, chaudières
  - Annexes IV et V, machines et turbines
  - Annexe VI, mécanismes, arbres et hélices
  - Annexe VII, systèmes de gouverne, éléments de muraille et guindeaux
  - Annexe VIII, systèmes de commande et de contrôle à distance (voir la section 3.8 des présentes Lignes directrices)
  - Annexe IX, citernes non structurelles et tuyauterie de plastique
  - Annexe X, circuits de vapeur, d'eau de chaudière et d'eau de refroidissement
  - Annexe XI, circuits d'air comprimé et de gaz de réfrigération
  - Annexe XII, circuits de mazout
  - Annexe XIII, circuits de gaz de pétrole liquéfié combustible
  - Annexe XIV, circuits d'huile de graissage et d'huile hydraulique
  - Annexe XV, systèmes d'assèchement des cales et des ballasts
  - Annexe XVI, caractéristiques de conception générales

### 3.6.2 Indications supplémentaires

- 3.6.2.1 Il est de plus recommandé que les bâtiments soient conformes aux règles publiées d'une société de classification pour que les exigences relatives aux machines correspondent à la taille du bâtiment, sa zone d'exploitation et son service prévu.

## 3.7 ÉLECTRICITÉ

### 3.7.1 Exigences réglementaires

- 3.7.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent à la conception et l'installation de systèmes électriques à bord de remorqueurs.
- Remorqueurs  $\leq 15$  JB
    - *Règlement sur les petits bâtiments*, partie 6, article 608
  - Remorqueurs de toutes tailles
    - *Normes d'électricité régissant les navires – TP 127*, la plupart des exigences
    - *Règlement sur les abordages* (spécifique aux remorqueurs), annexe 1 et partie C pour les feux de remorquage
    - *Règlement sur les machines de navires*, annexe VIII, partie I, exigences pour les ensembles de génératrices

- *Règlement sur la sécurité de la navigation*, partie 4, projecteurs
- *Règlement de 1999 sur les stations de navire (radio)*, articles 21 et 22 sur les sources d'énergie électrique pour les stations de navire (radio)
- *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*, articles 13 et 14 sur les sources d'énergie électrique pour les stations de navire (radio)
- *Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs* (spécifique aux remorqueurs)
  - Articles 39 à 41, éclairage
  - Annexe I, article 7, emplacement des accumulateurs
  - Annexe IV, niveaux d'éclairage

3.7.1.2 Les normes et règlements suivants s'appliquent au fonctionnement et à la maintenance des systèmes électriques (remorqueurs de toutes tailles).

- *Règlement sur les mesures de sécurité au travail*, articles 61 à 68
- *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*, partie 15 (sous réserve du caractère applicable du Code canadien du travail, article 123)

### 3.7.2 Indication supplémentaire

3.7.2.1 Il est de plus recommandé de se conformer aux règles publiées d'une société de classification.

## 3.8 SYSTÈMES DE CONTRÔLE, D'ALARME ET DE SURVEILLANCE

### 3.8.1 Exigences réglementaires

3.8.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent à la conception, la construction et l'inspection des systèmes de contrôle, d'alarme et de surveillance à bord des remorqueurs.

- Remorqueurs > 5 JB
  - *Règlement sur la construction de coques* (spécifique aux remorqueurs), partie VIII, article 130, appareil à gouverner
- Remorqueurs de toutes tailles
  - *Règlement sur les machines de navires*, annexe VII, partie 1, divisions I et III, appareil à gouverner
  - *Normes d'électricité régissant les navires*, TP 127, partie I, articles 21 et 22 concernant les circuits d'alarme et de contrôle

3.8.1.2 La très grande majorité des remorqueurs sont exploités avec des « tranches de machines faisant l'objet d'une surveillance non continue », et les dispositions suivantes (s'appliquant aux remorqueurs de toutes tailles) définissent clairement les exigences relatives à cette désignation.

- *Règlement sur les machines de navires*, annexe VIII, partie I, division I

### 3.8.2 Indications supplémentaires

3.8.2.1 Il est de plus recommandé de se conformer aux règles publiées d'une société de classification.

## 3.9 PRÉVENTION DE LA POLLUTION

### 3.9.1 Exigences réglementaires

3.9.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent aux éléments de conception et de construction des remorqueurs touchant la prévention de la pollution.

- *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*
  - Partie 2
    - Section 1 - Hydrocarbures
      - Article 14 - Conteneurs ou ponts fermés destinés aux opérations de soutage
      - Sous-section 4 - Rejet d'hydrocarbures et de mélanges d'hydrocarbures
    - Section 4 - Eaux usées
      - Sous-section 2- Équipement
    - Section 6 - Atmosphère
      - Article 110 - Oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) — moteur diesel
      - Article 111 - Oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>)
    - Section 8 - Systèmes antisalissure

3.9.1.2 Il faut préciser que l'installation obligatoire de matériel de filtrage des hydrocarbures, de dispositifs d'alarme et de dispositifs d'arrêt automatique prescrite à l'article 12 *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* ne s'applique qu'aux bâtiments de plus de 400 JB. Toutefois, peu importe le bâtiment, un rejet autorisé en vertu de la sous-section 4 ne peut s'effectuer que si le rejet est traité par un équipement de filtrage des hydrocarbures conforme aux exigences réglementaires.



## **3.10 UNITÉS COMPOSITES**

### **3.10.1 Exigences réglementaires**

- 3.10.1.1 Si un remorqueur est muni à la construction ou au radoub d'appareux de jonction à un chaland en configuration remorqueur-chaland articulée ou intégrée, l'équipement doit être propre au service conformément au *Règlement sur les machines de navires* (systèmes hydrauliques) et à la norme TP127 (composants électriques).

### **3.10.2 Instructions supplémentaires**

- 3.10.2.1 La coque devrait être construite ou renforcée en fonction de l'utilisation des appareux en configuration remorqueur-chaland articulée ou intégrée et tout autre équipement supplémentaire devrait être propre au service. Les exigences pertinentes d'une société de classification devraient être respectées.
- 3.10.2.2 Transports Canada étudie actuellement les exigences relatives à des unités composites et publiera éventuellement des orientations supplémentaires.

## 4 ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

---

### 4.1 ÉQUIPEMENT DE PROTECTION-INCENDIE ET DE DÉTECTION DES INCENDIES

#### 4.1.1 Exigences réglementaires

4.1.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent à la conception et la construction de l'équipement fixe et portatif de protection-incendie et de détection des incendies à bord des remorqueurs.

- Remorqueurs  $\leq 15$  JB
  - *Règlement sur les petits bâtiments*, partie 5
- Remorqueurs  $> 15$  JB :
  - *Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie*, navires de classe H
- Remorqueurs de toutes tailles
  - *Normes d'électricité régissant les navires*, TP 127, partie I, article 21, alarmes d'incendie pour tous les remorqueurs

#### 4.1.2 Instructions supplémentaires

4.1.2.1 Il est de plus recommandé de se conformer aux règles publiées d'une société de classification correspondant à la taille du bâtiment, à sa zone d'exploitation et à son service prévu.

### 4.2 ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE

#### 4.2.1 Exigences réglementaires

4.2.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent à la présence d'équipement de sauvetage approprié à bord des remorqueurs.

- Remorqueurs  $\leq 15$  JB :
  - *Règlement sur les petits bâtiments*, partie 5
- Remorqueurs  $> 15$  JB :
  - *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, bâtiments de classe IX ou X

4.2.1.2 En plus des exigences réglementaires générales mentionnées en 4.2.1.1, il faudrait porter une attention particulière à divers paragraphes, alinéas et sous-alinéas des règlements, qui prescrivent des exigences spécifiques pour l'équipement de sauvetage devant se trouver à bord des remorqueurs.

- *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, dispositions 20(1)b)(iii), 20(1)e)(ii), 22(1)e), 22(1)h)(ii), 23e), 24d), 25e), 26e), 27c), 27.2(2) et 27.2(3)a)(ii)
- *Règlement sur les petits bâtiments*, articles 509 et 521

#### 4.2.2 Instructions supplémentaires

4.2.2.1 Les systèmes de récupération d'un homme à la mer, sans être obligatoires en vertu des règlements, devraient être envisagés. On peut consulter les sources suivantes :

- IMO Resolution MSC.xxx(91) *Application of SOLAS Regulation III/17-1 to ships other than those engaged in international voyages*
- IMO MSC.1/Circ.xxxx *Guidelines for the development of plans and procedures for recovery of persons from the water.*

### 4.3 NAVIGATION ET COMMUNICATIONS

#### 4.3.1 Exigences réglementaires

4.3.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent à la conception et la construction de l'équipement de navigation et de communications à bord des remorqueurs.

- Remorqueurs > 15 JB :
  - *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, classe IX ou X
- Remorqueurs de toutes les tailles
  - *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques*, application générale
  - *Règlement sur les abordages*, partie D, règle 46 de la partie F, annexes I et III pour les signaux sonores et lumineux
  - *Règlement sur les machines de navires*, annexe XVI, article 4, communications internes
  - *Règlement sur la sécurité de la navigation*, application générale et partie 4, articles 69 à 72 plus spécifiquement pour les remorqueurs, exigences relatives au gyrocompas, au radar et au sondage par écho
  - *Règlement de 1999 sur les stations de navire (radio)*, application générale
  - *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*, application générale
  - *Normes d'électricité régissant les navires – TP 127*, partie I, article 21, communications internes

4.3.1.2 Les normes et règlements suivants s'appliquent au fonctionnement et à la maintenance de l'équipement de navigation et de communications à bord des remorqueurs (de toutes tailles).

- *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques*, application générale
- *Règlement sur les abordages*, application générale
- *Règlement sur le personnel maritime*, partie 2 relativement au personnel de communications
- *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*, application générale
- *Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques*, TP 9878, application générale

## 5 EXPLOITATION

---

### 5.1 SÉCURITÉ DU REMORQUAGE

#### 5.1.1 Exigences réglementaires

5.1.1.1 Les règlements suivants comportent des exigences relatives à certains des risques liés aux remorqueurs et aux remorqués.

- *Règlement sur les mesures de sécurité au travail*
- *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* (voir 5.1.1.2)

5.1.1.2 Les bâtiments ayant des employés visés par les lois et règlements fédéraux de santé et sécurité seront assujettis à la partie 2 du *Code canadien du travail* (article 123) et au *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*. Les employés de la plupart des bâtiments exploités exclusivement à l'intérieur des limites d'une province seront assujettis aux lois et règlements de santé et sécurité de cette province.

#### 5.1.2 Instructions supplémentaires

5.1.2.1 Un examen du récent bilan de sécurité de l'industrie du remorquage indique que les plus grands risques pour le personnel du remorqueur se rapportent aux mouvements entre le remorqueur et le remorqué, par exemple entre un remorqueur et un chaland ou un remorqueur et une estacade flottante, et que les accidents les plus graves surviennent lorsqu'un membre d'équipage tombe directement du remorqué. Il est impossible de prévenir de tels incidents par la réglementation, il faut plutôt implanter une culture de la sécurité à bord du remorqueur, en insistant pour sensibiliser l'équipage au risque que représente un

déplacement vers le remorqué à partir de la sécurité relative du remorqueur.

5.1.2.2 Il y a néanmoins des risques inhérents à chaque aspect du remorquage ou de l'aide aux navires. Les propriétaires doivent bien connaître ces risques et favoriser la sécurité par une conception soignée, une construction bien exécutée, une maintenance attentive et l'implantation et le respect de pratiques de travail sécuritaires, plus particulièrement dans les domaines suivants :

- opérations à proximité de machines à mouvement rotatif et alternatif;
- opérations avec de l'équipement électrique;
- manutention de carburants et d'hydrocarbures;
- utilisation des gros appareils de pont, des remorques et des amarres;
- jonction appropriée du remorqueur et du remorqué, en tenant compte des conditions et de l'endroit du remorquage.

## 5.2 PRÉVENTION DE LA POLLUTION

### 5.2.1 Exigences réglementaires

5.2.1.1 Les normes et règlements suivants s'appliquent à la prévention de la pollution à bord de tous les remorqueurs.

- *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*
  - Partie 1, dispositions générales
  - Partie 2, dispositions particulières :
    - Section 1, hydrocarbures
    - Section 2, substances liquides nocives et produits chimiques dangereux
    - Section 3, polluants marins
    - Section 4, eaux usées
    - Section 5, ordures
    - Section 6, atmosphère
    - Section 7, substances polluantes
    - Section 8, systèmes antisalissures
  - Partie 3, comptes rendus des rejets polluants
- *Règlement sur le contrôle et la gestion d'eau de ballast, pour tous les bâtiments conçus ou construits pour transporter de l'eau de ballast :*
  - Articles 4 et 5, gestion de l'eau de ballast
  - Articles 6 et 7, renouvellement de l'eau de ballast

- Articles 8 et 9, normes de traitement et de renouvellement de l'eau de ballast
  - Article 10, élimination des sédiments
  - Articles 11 et 12, plan de gestion de l'eau de ballast
- 5.2.1.2 Les normes et règlements suivants s'appliquent spécifiquement au fonctionnement et à la maintenance d'équipement de prévention de la pollution.
- *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux, partie 2*
  - *Règlement sur le contrôle et la gestion d'eau de ballast*
- 5.2.1.3 Il faudrait porter une attention particulière aux rejets d'eaux usées dans des zones désignées pour les eaux usées, indiquées à l'annexe 2 du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*. L'article 96 du même règlement énonce les exigences en la matière.

## 5.3 ARMEMENT EN ÉQUIPAGE

### 5.3.1 Exigences réglementaires

- 5.3.1.1 Les exigences d'armement en équipage pour tous les bâtiments canadiens sont énoncées aux articles suivants de la partie 2 du *Règlement sur le personnel maritime* :
- Formation et familiarisation, articles 205 et 206
  - Effectif minimal, articles 207 à 210
  - Exigences relatives aux effectifs de sécurité, article 211
  - Capitaines et officiers de pont, article 212
  - Quart à la passerelle, articles 213 à 216
  - Officiers mécaniciens, articles 217 à 222
  - Quart dans la salle des machines, articles 223 à 225
  - Cumul des fonctions, article 226
  - Cuisiniers, article 227
  - Veille radioélectrique, articles 264 à 267 (lorsqu'une station de navire est prescrite par le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*)
  - Examens médicaux des navigants, section 8
- 5.3.1.2 Les normes du travail maritime sont énoncées à la partie 3 du *Règlement sur le personnel maritime*.

### 5.3.2 Instructions supplémentaires

- 5.3.2.1 Il faut savoir que certaines conventions collectives un peu partout au Canada peuvent exiger un nombre supérieur de membres d'équipage à celui prescrit par les règlements.

## 5.4 RÈGLES D'EXPLOITATION SÉCURITAIRE

- 5.4.1 L'article 106 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* exige du représentant autorisé d'un remorqueur qu'il élabore des règles d'exploitation sécuritaire du bâtiment ainsi que la procédure à suivre en cas d'urgence, et qu'il veille à ce que l'équipage reçoive une formation en matière de sécurité. Le représentant autorisé doit également, en vertu de l'article 206 du *Règlement sur le personnel maritime*, fournir par écrit au capitaine des instructions pour s'assurer que chacun des membres de l'effectif du bâtiment s'est familiarisé avec les procédures d'exploitation du matériel de bord et peut s'acquitter efficacement des tâches liées à la sécurité et à la prévention de la pollution.

\* \* \*

## 6 ANNEXE I

### 6.1 TABLEAUX D'APPLICABILITÉ

Tableau A – Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada - Tableau d'applicabilité des règlements

Règlement	Tonnes de jauge brute			Nouveau remorqueur (Note 1)	Remorqueur existant (Note 1)
	<5	>5 <15	>15		
<b>Règlement sur le contrôle et la gestion d'eau de ballast</b>	X	X	X	X	X
<b>Règlement sur les abordages</b>	X	X	X	X	X
Règles 24, 27, 35, 46	S	S	S	S	S
<b>Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques, 1995</b>	X	X	X	X	X
<b>Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation</b>	-	-	X	X	X
<b>Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie</b>					
Articles 1 à 20	-	-	X	X	X
Articles 21 à 84	-	-	-	-	-
Articles 85 à 95 (classe H < 45,7m)		-	X	X	X
Articles 96 à 109	-	-	-	-	-
Annexes I à IV	-	-	X	X	X
Annexes V à VI	-	-	-	-	-
Annexe VII	-	-	X	X	X
<b>Règlement sur la construction de coques</b>					
Parties I à VI	-	-	-	-	-
Partie VII (sauf articles 80,81, 84 et 98)	X	X	X	X	X
Partie VIII	-	S	S	S	S
Partie IX	-	-	-	-	-
Partie X	-	-	-	-	-
<b>Règlement sur l'inspection des coques</b>	-	-	X	X	X
<b>Règlement sur l'équipement de sauvetage</b>					
Articles 1 à 5	-	-	X	X	X
Partie I (bâtiments existants)					
Article 6	-	-	X	-	X
Articles 7 à 19	-	-	-	-	-
Articles 20 à 22 (classe IX) (long cours, VC I, VC II)	-	-	X	-	X



Règlement	Tonnes de jauge brute			Nouveau remorqueur (Note 1)	Remorqueur existant (Note 1)
	<5	>5 <15	>15		
Dispositions 20(1)b)(iii), 20(1)e)(ii), 22(1)e), 22(1)h)(ii)	-	-	S	-	S
Articles 23 à 27 (classe X) (VC III et IV, EI I et II, ES I et II)	-	-	X	-	X
Dispositions 23e), 24d), 25e), 26e), 27c), 27.2(2), 27.2(3)a)(ii),	-	-	S	-	S
Articles 28 à 31	-	-	-	-	-
Partie II (nouveaux bâtiments)					
Articles 32 à 81	-	-	-	-	-
Articles 81 à 93 (classe X) (long cours, VC I, VC II)	-	-	X	X	-
Articles 94 à 103 (classe X) (VC III et IV, EI I et II, ES I et II)	-	-	X	X	-
Partie III	-	-	X	X	X
Annexes I à III	-	-	X	X	X
Annexe IV (entretien de l'équipement de sauvetage gonflable)	X	X	X	X	X
Annexe V	-	-	X	-	X
Annexe V.1	-	-	X	X	-
Annexes VI à IX	-	-	X	X	X
Annexes X à XI	-	-	-	-	-
Annexes XI à XIV	-	-	X	X	X
Annexe XV	-	-	X	-	X
Annexes XVI à XVII	-	-	-	-	-
<b>Règlement sur les machines de navires</b>	X	X	X	X	X
Annexe VIII, division IV, navires du groupe 3, article 46	S	S	S	S	S
<b>Règlement sur le personnel maritime</b>					
Partie 1 (certification de l'équipage)	X	X	X	X	X
Partie 2 (armement)	X	X	X	X	X
Alinéa 216(3)a) (quart à la passerelle)	S	S	S	S	S
Article 221 (officiers mécaniciens)	S	S	S	S	S
Partie 3 (normes du travail maritime)	X	X	X	X	X
<b>Règlement sur la sécurité de la navigation</b>					
Partie 1	X	X	X	X	X
Partie 2	X	X	X	-	X
Partie 3	X	X	X	X	-
Articles 69 à 72	S	S	S	S	-

Règlement	Tonnes de jauge brute			Nouveau remorqueur (Note 1)	Remorqueur existant (Note 1)
	<5	>5 <15	>15		
<b>Règlement de 1999 sur les stations de navire (radio)</b>	X	X	X	X	X
Alinéa 2(3)c)	S	S	S	S	S
Article 3	S	S	S	S	S
Paragraphe 13(2) et (3) (RLS)	-	S	S	S	S
Article 14 (NAVTEX)	-	-	-	S	S
Article 22	-	-	S	S	S
<b>Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio), 1999</b>	X	X	X	X	X
Article 21	-	-	S	S	S
<b>Règlement sur les petits bâtiments</b>					
Parties 1 à 3, et 11	-	-	-	-	-
Partie 4	(Note 2)	(Note 2)	-	-	-
Partie 5	X	X	-	X	X
Articles 509 et 521	S	S	-	S	S
Partie 6	X	X	-	X	X
Parties 7 à 9	-	-	-	-	-
Partie 10	X	X	-	X	X
<b>Règlement sur les mesures de sécurité au travail</b>	X	X	X	X	X
Articles 74 et 86	S	S	S	S	S
<b>Règlement sur les locaux d'habitation de l'équipage des remorqueurs</b>	-	S	S	S	S
<b>Règlement sur les certificats de bâtiment</b>	-	-	X	X	X
<b>Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF</b>	X	X	X	X	X
<b>Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux</b>	X	X	X	X	X
<b>Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments</b>					
Partie 1 (immatriculation)	X	X	X	X	X
Partie 2 (jaugeage)	X	X	X	X	X
Section 1 (> 24 mètres)	-	-	-	X	X
Section 2 (bâtiments étrangers)	-	-	-	-	-
Section 3 (< 24 mètres)	X	X	X	X	X

Notes	
1	Pour application à un bâtiment existant, vérifier dans le règlement en cause la définition d'un nouveau bâtiment et d'un bâtiment existant.
2	Si un remorqueur ne dépassant pas 15 JB transporte des passagers, la partie 4 du <i>Règlement sur les petits bâtiments</i> s'applique et le bâtiment ne doit pas procéder à des opérations de remorquage pendant que des passagers se trouvent à bord (paragraphe 404(3)). D'autres règlements peuvent également imposer des exigences supplémentaires lors du transport de passagers.

Symbole ou abréviation	Signification
X	Règlement applicable en tout ou en partie à tous les bâtiments, y compris les remorqueurs.
S	Règlement applicable en tout ou en partie spécifiquement aux remorqueurs. Certaines exigences applicables aux remorqueurs ou aux opérations de remorquage dans des conditions très particulières ou limitées ne figurent pas dans la liste.
-	Règlement ne s'appliquant pas en tout ou en partie aux remorqueurs.
Long cours	Voyages de long cours tels que définis dans la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> , L.R.C. (1985), ch. S-9
VC I, VC II, VC III, VC IV	Voyages de cabotage des classes I, II, III et IV, tels que définis dans le <i>Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires</i>
EI I, EI II	Voyages en eaux intérieures des classes I et II, tels que définis dans le <i>Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires</i>
ES I, ES II	Voyages en eaux secondaires des classes I et II, tels que définis dans le <i>Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires</i>