



Transports
Canada

Transport
Canada



TP 15204F
(04/2014)

GUIDE DE CONFORMITÉ POUR LES BÂTIMENTS À PROPULSION HUMAINE AUTRES QUE LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE

PREMIÈRE ÉDITION
AVRIL 2014



<p>Autorité responsable</p> <p>Le Directrice, Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens et sécurité nautique, est responsable de ce document, y compris ses modifications, corrections et mises à jour.</p>	<p>Approbation</p> <p style="text-align: center;">« L'original signé par Julie Gascon »</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Julie Gascon Directrice exécutive, surveillance réglementaire des bâtiments canadiens et sécurité nautique Sécurité et sûreté maritime</p> <p>Date : le 22 avril 2014</p>
---	--

Date de diffusion originale : avril 2014

Date de Révision :

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2014.

Transports Canada autorise la reproduction du présent TP 15204F 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 15204F ne contienne pas les modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

TP 15204F
(04/2014)

Canada

INFORMATION SUR LE DOCUMENT

Titre	Guide de Conformité pour les bâtiments à propulsion humaine autres que les embarcations de plaisance		
TP n°	15204F	Édition	Première SGDDI #6106298 v10
N° de catalogue	T29-105/2012F-PDF	ISBN	978-1-100-99617-2
Auteur	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens et sécurité nautique (AMSD) Place de Ville, Tour C 330, rue Sparks, 11e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N8	Téléphone	1-855-859-3123 (Toll Free) or 613-991-3135
		Télécopieur	613-991-4818
		Courriel	securitemaritime-marinesafety@tc.gc.ca
		URL	http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu.htm

TABLEAU DES MODIFICATIONS

Dernière révision

Prochaine révision **avril 2016**

Révision n°	Date de publication	Pages modifiées	Auteur(s)	Courte description de la modification

TABLE DES MATIÈRES

APPLICATION	1
INTRODUCTION	1
LISTE DE CONTRÔLE	3
ABRÉVIATIONS	5
1 PROCÉDURES DE SÉCURITÉ.....	7
QUESTION 1.1.....	7
QUESTION 1.2.....	7
QUESTION 1.3.....	8
QUESTION 1.4.....	8
2 MATÉRIEL DE NAVIGATION	8
QUESTION 2.1.....	8
QUESTION 2.2.....	8
QUESTION 2.3.....	8
3 STABILITÉ ET RÉSISTANCE STRUCTURALE	9
QUESTION 3.1.....	9
QUESTION 3.2.....	9
4 MATÉRIEL DE SÉCURITÉ	10
QUESTION 4.1.....	10
QUESTION 4.2.....	11
QUESTION 4.3.....	11
QUESTION 4.4.....	12
QUESTION 4.5.....	12
QUESTIONS 4.6 ET 4.7	12
QUESTION 4.8.....	13
QUESTION 4.9	13
QUESTION 4.10.....	14

APPLICATION

Les présentes lignes directrices s'appliquent à l'égard des bâtiments à propulsion humaine autres que les embarcations de plaisance

« À propulsion humaine » signifie que le bâtiment n'est pas propulsé par un moteur et n'est pas équipé d'un moteur ou a à bord un moteur pour le propulser.

Il n'est pas exigé d'avoir à bord d'un canot de course, d'un kayak de course et d'une yole qui participent à une course officielle, une compétition ou une régates sanctionnée pour lesquelles des lignes directrices et des procédures de sécurité sont établies par l'organisme dirigeant, l'équipement de sécurité exigé par le [Règlement sur les petits bâtiments](#) et stipulé dans les présentes lignes directrices si le bâtiment est accompagné d'un véhicule de secours ayant à bord un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord.

- Voir les articles 312 à 314 et 518 du [Règlement sur les petits bâtiments](#)
- pour de plus amples détails sur les bâtiments de course.

« Excursion guidée » signifie une activité ou une excursion récréative non compétitive tenue à l'extérieur et dirigée par une personne responsable (guide) au cours de laquelle les participants utilisent des bâtiments à propulsion humaine. Le bâtiment à propulsion humaine conduit par le guide est une embarcation autre que de plaisance (bâtiment utilisé à des fins commerciales) alors que le bâtiment du participant est en embarcation de plaisance (bâtiment utilisé à des fins récréatives). Les présentes lignes directrices n'abordent pas les exigences visant les embarcations de plaisance à propulsion humaine.

- Voir l'article 300 du [Règlement sur les petits bâtiments](#) pour de plus amples détails sur les excursions guidées.
- Voir la Partie 2 (Équipement de sécurité pour les embarcations de plaisance) du [Règlement sur les petits bâtiments](#) pour de plus amples détails sur les exigences visant l'équipement de sécurité pour les embarcations de plaisance.

Remarque : Certaines exigences réglementaires s'appliquent de façon rétroactive à l'ensemble des bâtiments, alors que d'autres pourraient n'être applicables qu'aux bâtiments construits après une certaine date. La version actuelle du règlement applicable devrait être consultée pour déterminer l'application d'une exigence donnée à votre bâtiment.

INTRODUCTION

Le présent document a pour objet de fournir une référence organisée et pratique sur les diverses exigences et normes réglementaires du Canada qui visent les bâtiments à propulsion humaine autres que les embarcations de plaisance, et de renforcer la sécurité et la protection des personnes à bord de ces types de bâtiments au Canada.

Le représentant autorisé, le propriétaire, l'exploitant, le concepteur et le fabricant d'un bâtiment à propulsion humaine autre qu'une embarcation de plaisance doivent toujours consulter la version la plus récente de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) (LMMC 2001) et des règlements, car les présentes lignes directrices n'ont pas préséance sur la réglementation et n'intègrent pas nécessairement les modifications les plus récentes apportées aux divers règlements. Les lois et les règlements canadiens prévalent en cas de conflit avec les présentes lignes directrices.

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.

LISTE DE CONTRÔLE

Consultez les notes commençant à la page 5.

1. Procédures de sécurité		Oui	S/O
1.1	Tous les participants et passagers reçoivent-ils un exposé complet sur les mesures de sécurité avant le départ? (RPB 304 , 307)		
1.2	Avant chaque départ, la mention du nombre de passagers et de l'équipage à bord et de la zone d'utilisation est-elle laissée à terre? (RPB 305 , 308)		
1.3	<i>Si la température de l'eau est inférieure à 15° C :</i> Avez-vous de matériel à bord ou des mesures établies pour protéger toutes les personnes à bord contre les effets de l'hypothermie ou du choc dû au froid? (RPB 303 , 306)		
1.4	Y a-t-il des règles d'exploitation sécuritaire du bâtiment, y compris une procédure à suivre en cas d'urgence? (LMMC 2001, article 106)		
Commentaires :			

2. Matériel de navigation		Oui	S/O
2.1	Y a-t-il à bord un appareil de signalisation sonore ou un dispositif de signalisation sonore? (RPB 311)		
2.2	<i>Si le bâtiment est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite :</i> Y a-t-il à bord les feux de navigation appropriés? (RPB 311 , RA Règles 22 et 25)		
2.3	<i>Si le bâtiment est de plus de 8 m de longueur et ne navigue pas en vue d'amers :</i> Y a-t-il à bord un compas magnétique? (RPB 311)		
Commentaires :			

3. Stabilité et résistance structurale		Oui	S/O
3.1	La résistance structurale du bâtiment est-elle suffisante pour que son utilisation prévue soit sécuritaire? (RPB 601)		
3.2	La stabilité du bâtiment est-elle suffisante pour que son utilisation prévue soit sécuritaire? (RPB 601)		
Commentaires :			

4. Matériel de sécurité		Oui	S/O
4.1	Les personnes à bord portent-ils un VFI ou un gilet de sauvetage de la bonne taille? (RPB 303 , 310)		
4.2	Les VFI et les gilets de sauvetages qui seront portés par une personne de moins de 16 ans sont-ils fabriqués d'un matériel insubmersible? (RPB 302)		
4.3	<i>Si le bâtiment est utilisé dans des eaux de classe 3 ou plus :</i> Les personnes à bord portent-ils un casque protecteur de la bonne taille? (RPB 303 , 310)		
4.4	Y a-t-il à bord une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur contenue dans un sac de lancement? (RPB 310)		
4.5	Y a-t-il à bord une lampe de poche étanche à l'eau? (RPB 310)		
4.6	<i>Si le bâtiment est d'au plus 6 m de longueur :</i> Y a-t-il à bord trois signaux pyrotechniques de détresse (fusées, type A, B ou C), autres que des signaux fumigènes (type D)? (RPB 310 et 20)		
4.7	<i>Si le bâtiment est de plus de 6 m de longueur :</i> Y a-t-il à bord six signaux pyrotechniques de détresse (fusées, type A, B ou C), autres que des signaux fumigènes (type D)? (RPB 310 et 20)		
4.8	Y a-t-il à bord une trousse de premiers soins? (RPB 309 et 8)		
4.9	Y a-t-il à bord une écope, une pompe de cale manuelle ou des installations d'épuisement de cale? (RPB 311 , 19 et 22)		
4.10	<i>Si la hauteur verticale pour remonter à bord est de plus de 0,5 m (20 po) :</i> Y a-t-il à bord un dispositif de remontée à bord? (RPB 310)		
Commentaires :			

5. Prévention de la pollution		Oui	S/O
5.1	Savez-vous qu'il est interdit de rejeter des hydrocarbures ou des mélanges d'hydrocarbures par-dessus bord? (RPB 1002)		
5.2	Savez-vous qu'il est interdit de rejeter des substances liquides novices (chimiques) par-dessus bord? (RPBPCD 67)		
5.3	Savez-vous qu'il est interdit de rejeter des eaux usées par-dessus bord? (RPBPCD 95)		
5.4	Savez-vous qu'il est interdit de rejeter des ordures par-dessus bord? (LMMC 2001 187 , RPBPCD 4)		
Commentaires :			

ABRÉVIATIONS

ABRÉVIATIONS UTILISÉES DANS CE DOCUMENT

<u>ABYC</u>	American Boat and Yacht Council Standard (www.abycinc.org)
<u>CFCPB</u>	Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments (http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14692-menu-1373.htm)
<u>ISO</u>	Organisation internationale de normalisation (http://www.iso.org/iso/fr/)
<u>LMMC 2001</u>	<i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> (http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/index.html)
<u>NFPA</u>	National Fire Protection Association (http://www.securitepublique.gouv.qc.ca/securite-incendie/publication-statistique-incendie/nfpa-normes.html)
<u>OMPB</u>	Opérateur des machines de petits bâtiments (http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp2293-chapitre33-1155.htm)
<u>ONGC</u>	Office des normes générales du Canada (www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/ongc-cgsb/)
<u>RA</u>	<i>Règlement sur les abordages</i> (http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1416/index.html)
<u>RPB</u>	<i>Règlement sur les petits bâtiments</i> (http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-91/index.html)
<u>RPBPCD</u>	<i>Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux</i> (http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2012-69/index.html)
<u>RPM</u>	<i>Règlement sur le personnel maritime</i> (http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-115/index.html)
<u>SAE</u>	Society of Automotive Engineers (http://fr.sae.org/)
<u>TP 1332</u>	Normes de construction pour les petits bâtiments (http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp1332-menu-521.htm)
<u>TP 1861</u>	Normes concernant les feux de navigation, marques, appareils de signalisation sonore et réflecteurs radar (1991) (http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm)
<u>TP 7301</u>	Normes de stabilité, de compartimentage et de lignes de charge (http://www.tc.gc.ca/fra/publications-maritime-resumes-598.html)

UL Laboratoires des Assureurs (<http://www.ul.com/canada/fra-ca/pages/>)

1 PROCÉDURES DE SÉCURITÉ

QUESTION 1.1

L'objet de l'exposé en matière de sécurité donné avant le départ est d'avertir les passagers quant aux dangers et de leur indiquer les procédures à suivre en cas d'urgence. Votre exposé doit inclure des procédures au cas où la personne qui opère le bâtiment n'est plus capable d'accomplir ses responsabilités en cas d'urgence.

L'exposé doit être donné en anglais, en français, ou les deux, et doit inclure

- une démonstration de la manière correcte de porter chaque type de gilet de sauvetage ou vêtement de flottaison individuel (VFI);
- l'emplacement de la trousse de premiers soins;
- l'emplacement des lampes de poche et des fusées;
- l'emplacement des sifflets/avertisseurs pneumatiques;
- l'utilisation des sacs de lancement/ligne d'attrape flottante
- une explication des conséquences d'une mauvaise répartition des passagers sur la stabilité du bâtiment
- une explication des moyens de communication avec les autorités compétentes en cas d'urgence.

QUESTION 1.2

En cas d'urgence, les services de secours doivent connaître la destination de votre bâtiment, l'heure de retour prévue ainsi que le nombre de personnes à bord ou avec le groupe, dans le cas d'une excursion guidée.

Avant le départ, vous devez communiquer le nombre de personnes à bord, ou dans le groupe, à une personne à terre que vous avez désignée à titre de responsable des communications avec les services de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.

Si le bâtiment est utilisé dans une région éloignée et qu'il n'est pas possible de communiquer le nombre de personnes à bord, ou dans le groupe, à une personne à terre, vous devez laisser la mention de ce renseignement et de la zone d'utilisation à un endroit connu à terre qui est accessible aux services de recherche et de sauvetage (par exemple, sur le quai de départ ou dans votre véhicule).

QUESTION 1.3

Quand la température de l'eau est inférieure à 15 degrés Celsius, vous devez élaborer des procédures pour protéger tous les participants contre les effets de l'hypothermie et du choc dû au froid. Pour votre propre protection tant pratique que juridique, vous devez établir et rédiger des procédures appropriées basées sur les conditions locales ou les meilleures pratiques de l'industrie en vigueur pour répondre à cette exigence.

Quelques exemples de procédures qui peuvent être appropriées:

- Avoir à bord des couvertures supplémentaires
- Avoir à bord des vêtements supplémentaires
- Avoir à bord du matériel thermique
- Porter des gilets de sauvetage ou VFI qui offrent une protection thermique
- Voyager avec d'autres bateaux

Soyez au courant des effets du choc dû au froid et de l'hypothermie – pour en savoir davantage, visitez le <http://www.coldwaterbootcamp.com/french/> et lire le TP 13822, La survie en eaux froides, disponible au <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp13822-menu-610.htm>.

QUESTION 1.4

Les urgences surviennent alors qu'on s'y attend le moins. En tant que propriétaire ou exploitant d'un bâtiment à propulsion humaine, vous êtes responsable de cerner les situations d'urgence et d'élaborer des procédures pour intervenir face à ces scénarios. S'entraîner à réagir à un grand nombre de situations d'urgence permet aux membres d'équipage de réagir rapidement et correctement à toute situation. Envisagez les scénarios applicables à votre secteur d'exploitation.

2 MATÉRIEL DE NAVIGATION

QUESTION 2.1

Tous les bâtiments doivent être munis d'un dispositif de signalisation sonore. Il peut s'agir d'un sifflet sans bille, d'une corne à air comprimé manuelle ou d'une corne électrique.



QUESTION 2.2

Au minimum, chaque bâtiment doit être prêt à montrer immédiatement pour prévenir un abordage, une lampe électrique (lampe de poche) ou un fanal allumé à feu blanc.

QUESTION 2.3

Le compas devra pouvoir être ajusté et compensé pour la déviation et éclairé pour permettre la vision de nuit. Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'un bâtiment d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers. Toutefois, même si vous naviguez en vue d'amers, étant donné la possibilité de visibilité réduite (par exemple, en conséquence du brouillard),



avoir un compas à bord est recommandé.

3 STABILITÉ ET RÉSISTANCE STRUCTURALE

QUESTION 3.1

Le représentant autorisé, le propriétaire et l'exploitant d'un bâtiment à propulsion humaine doivent s'assurer que la résistance structurale et l'étanchéité à l'eau du bâtiment continuent à être appropriées pour l'utilisation prévue.

Votre bâtiment doit satisfaire aux exigences des normes de construction (TP 1332, section 3), ou si la conception de votre bâtiment a été utilisée pendant au moins cinq ans sans accident maritime ou un défaut de construction, dans une zone où le vent et les conditions environnementales (vent et vagues) ne sont pas moins sévères que celles que l'on peut rencontrer dans la zone d'exploitation prévue pour le bâtiment, la résistance de votre bâtiment est considérée suffisante.

QUESTION 3.2

La stabilité s'entend par la caractéristique qui empêche un bâtiment de chavirer. En vertu du *Règlement sur les petits bâtiments*, le propriétaire et l'exploitant d'un bâtiment à propulsion humaine autre qu'une embarcation de plaisance (bâtiment utilisé à des fins commerciales) doivent veiller à ce que la stabilité de celui-ci soit suffisante pour que son utilisation prévue soit sécuritaire. (RPB 601(2)).

Les normes appropriées pour démontrer la stabilité d'un bâtiment motorisé figurent dans la TP 1332 (chapitre 4 pour les bâtiments d'au plus 6 mètres et chapitre 5 pour les bâtiments de plus de 6 mètres). La TP 1332 peut être consultée à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp1332-menu-521.htm>. Bien que ces normes soient prescrites pour les bâtiments motorisés, elles peuvent également être utilisées pour les bâtiments à propulsion humaine. Comme l'établissement de calculs de stabilité suffisante à l'aide de ces normes est plutôt complexe, il est recommandé que vous communiquiez avec un expert-conseil maritime pour évaluer si la stabilité de votre bâtiment est suffisante pour son utilisation prévue.

En ce qui concerne les bâtiments à propulsion humaine typiques, comme les canots et les kayaks, d'autres normes convenables, comme l'American Boat Yacht Council (ABYC) H-29, peuvent également rendre votre bâtiment conforme. Afin de vérifier si votre canot est conforme en vertu de cette norme, il doit être chargé au point où son franc-bord (la distance entre la partie la plus basse du plat-bord et l'eau) atteint au moins 178 millimètres. Le poids exigé pour obtenir ce franc-bord minimal est la capacité de charge maximale du bâtiment. Dans le cas d'un kayak, celui-ci doit être chargé au point où son franc-bord (la distance entre le haut de l'ouverture où la personne est assise et l'eau) atteint au moins 127 millimètres. Le poids exigé pour obtenir ce franc-bord minimal est la capacité de charge maximale du bâtiment.

Parce qu'il est plus difficile pour les petits bâtiments d'avoir un niveau de stabilité qui leur évite de chavirer, la sensibilisation de l'exploitant à cet égard est particulièrement importante. L'exigence principale est que les bâtiments restent à flot quand ils sont inondés et disposent d'un équipement auquel on peut s'accrocher. Pour ce faire, un matériel de flottaison est mis en place par le fabricant.






Veillez prendre note que la capacité maximale que vous obtiendrez dans le cadre de cet essai comprend le poids de l'ensemble des personnes, des marchandises et de l'équipement transportés

par le bâtiment. Le fabricant du bâtiment pourrait également être en mesure de vous transmettre ces renseignements.

4 MATÉRIEL DE SÉCURITÉ

QUESTION 4.1

Vous êtes exigés d'avoir à bord un gilet de sauvetage ou un VFI de la bonne taille pour chaque personne à bord et de vous assurez que chaque personne à bord *porte* un gilet de sauvetage ou un VFI de la bonne taille. Le tableau ci-dessous décrit les types de gilet de sauvetage et de VFI.

	Gilets de sauvetage			Vêtements de flottaison individuels (VFI)	
Types	Gilet de sauvetage standard 	Gilet de sauvetage SOLAS 	Gilet de sauvetage du Règlement sur les petits bâtiments 	VFI d'un matériau insubmersible 	VFI gonflable 
Styles	À trou de serrure	À trou de serrure	À trou de serrure ou gilet	Gilet, manteau, combinaison ou à trou de serrure	Gilet ou en pochette
Couleurs	Orange, rouge ou jaune	Orange, rouge ou jaune	Orange, rouge ou jaune	N'importe quelles (couleurs vives recommandées)	N'importe quelles (couleurs vives recommandées)
Approbation	TC	TC	TC	TC, MPO, GCC	TC, MPO, GCC
Tailles	Moins de 40 kg (90 lbs); Plus de 40 kg	Moins de 32 kg (70 lbs); Plus de 32 kg	Moins de 18 kg (40 lbs); 18 kg jusqu'à 40 kg; Plus de 40 kg (90 lbs)	Choix de tailles - enfant jusqu'à adulte	Adulte de plus de 36 kg (80 lbs); ajustable
Capacité de renversement? (Garde votre visage hors de	Oui	Oui	Pour la plupart des personnes	Non, fournit la flottaison seulement	Pas garantie, mais, quand elle est gonflée, a la tendance

l'eau, même si vous n'êtes pas conscient)					de renverser la personne
---	--	--	--	--	--------------------------

QUESTION 4.2

Les VFI et les gilets de sauvetage *d'un matériel insubmersible* n'ont pas besoin d'action afin d'activer leur capacité de flottaison. Ils sont souvent fabriqués d'un mousse unicellulaire ou d'éléments macro-cellulaires. Ceci représente une différence avec les VFI et gilets de sauvetage gonflables, où la flottaison est activé par tirer sur la tirette, par souffler dans un tube ou par l'immersion dans l'eau.

Exemples de gilets de sauvetage d'un matériel insubmersible:



Exemple d'un VFI d'un matériel insubmersible:



QUESTION 4.3

Exploiter un bâtiment dans des eaux de classe 3 ou plus augmente la probabilité de chutes par-dessus bord. Pour ces voyages, chaque personne doit porter un casque protecteur de la bonne taille. Porter un casque protecteur sauve des vies et protège contre les blessures graves à la tête.

« *Eaux de classe 3 ou plus* » (tel que défini à la section [300](#) du *Règlement sur les petits bâtiments*) – eaux comportant, selon le cas :

- a) des rapides avec des vagues irrégulières et modérées;
- b) des rapides qui sont plus puissants, dans lesquels se trouvent plus d'obstacles ou qui sont par ailleurs plus difficiles à naviguer que des rapides avec des vagues irrégulières et modérées.

« *Casque protecteur* » (tel que défini à la section [300](#) du *Règlement sur les petits bâtiments*) – casque qui est muni d'un système d'attache et qui est conçu pour protéger la personne qui le

porte contre les blessures à la partie de la tête qui est comprise entre la ligne du milieu du front et l'arrière du sommet de la tête.

QUESTION 4.4

Une ligne d'attrape flottante est lancée vers une personne dans l'eau pour qu'elle puisse la tenir pendant que vous la traînez le long du bâtiment. Le sac de lancement protège la ligne des nœuds et la rend plus facile à lancer.



Un exemple d'une ligne d'attrape flottante est une ligne flottante de polypropylène de 15 m x 7 mm avec un sac fabriqué de nylon et polyester qui peut se vider de l'eau et qui est muni de ruban adhésif réfléchissant.

QUESTION 4.5

Vous devez vous assurer que les batteries de votre lampe de poche étanche sont complètement chargées avant chaque trajet. C'est une bonne idée de vérifier la lampe de poche régulièrement et d'avoir des batteries de rechange disponibles.



Mise à part son utilisation comme éclairage d'urgence, votre lampe de poche étanche peut être votre seul moyen pour demander de l'aide.

QUESTIONS 4.6 ET 4.7

Quand vous achetez des fusées éclairantes de détresse pour usage en mer, vous devez vérifier qu'elles portent bien le tampon ou l'étiquette Transports Canada. Il y a quatre types de fusées éclairantes : A, B, C et D.



- Type A : fusée à parachute
- Type B : fusées à étoiles multiples
- Type C : feux à main
- Type D : signaux fumigènes (flottant ou manuel).

Vos fusées éclairantes doivent être de type A, B ou C.

N'oubliez pas que les fusées éclairantes ne sont fiables que pendant quatre ans à partir de leur date de fabrication (pas leur date d'achat), qui figure sur chaque fusée éclairante. Vous devez aussi vous informer auprès du fabricant de la manière de disposer des fusées éclairantes arrivées à expiration.

Les fusées éclairantes doivent être faciles d'accès et entreposées à la verticale dans un endroit sec et frais (par exemple un conteneur étanche) afin de demeurer en bon état de fonctionner.

QUESTION 4.8

Vous devez avoir une trousse de premiers soins à bord votre bâtiment. Cette trousse de premiers soins doit être placée dans un contenant étanche à l'eau pouvant être fermé hermétiquement après usage et doit s'agir

1) d'une trousse de premiers soins pour urgence en mer qui contient ce qui suit :

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Un manuel de premiers soins à jour et des instructions de premiers soins à jour, en anglais et en français | <input type="checkbox"/> 10 applications de préparations antiseptiques |
| <input type="checkbox"/> 48 doses d'analgésiques de type non narcotique | <input type="checkbox"/> 12 applications de préparations pour les brûlures |
| <input type="checkbox"/> Six épingles à nourrice ou un rouleau de bande adhésive de premiers soins | <input type="checkbox"/> 20 emplâtres adhésifs de tailles assorties |
| <input type="checkbox"/> Une paire de ciseaux pour bandage ou à bouts ronds | <input type="checkbox"/> 10 bandes de compression stériles de tailles assorties |
| <input type="checkbox"/> Un masque de réanimation | <input type="checkbox"/> 4 mètres de bande élastique |
| <input type="checkbox"/> Deux paires de gants d'examen | <input type="checkbox"/> Deux compresses de gaz stériles |
| | <input type="checkbox"/> Deux bandes triangulaires |
| | <input type="checkbox"/> Une liste étanche du contenu, en anglais et en français |

NOTE: Vous pouvez satisfaire à cette exigence soit en achetant une trousse qui contient les articles ci-dessus soit en achetant les articles ci-dessus séparément. Dans tous les cas, les articles doivent être placés dans un contenant étanche à l'eau.

OU

2) d'une trousse de premiers soins conforme aux exigences du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* ou de la réglementation provinciale sur l'indemnisation des accidentés de travail, ainsi qu'un masque de réanimation et deux paires de gants d'examen si la trousse n'en contient pas.

QUESTION 4.9

Les écopés doivent contenir au moins 750 ml (un peu plus que 1½ pinte), posséder une ouverture d'au moins 65 cm² (10 po²) et être en plastique ou en métal.

Si vous possédez une pompe de cale manuelle, la pompe et le tuyau doivent être suffisamment longs pour qu'il soit possible d'atteindre le fond de l'embarcation et de vider l'eau par-dessus bord.



QUESTION 4.10

Si le franc-bord dépasse 0,5 m (1'8") vous aurez besoin d'un dispositif de remontée à bord.

Le franc-bord est la hauteur verticale qu'une personne doit monter afin de remonter à bord à partir de l'eau.

Un « dispositif de remontée à bord » (tel que défini à [l'article 1](#) du *Règlement sur les petits bâtiments*) est une échelle, un harnais de levage ou autre dispositif, à l'exclusion de toute partie de l'unité de propulsion du bâtiment, qui aide les personnes à remonter à bord à partir de l'eau.

Si votre bâtiment possède des échelles d'imposte de tableau ou des plateformes de bain avec échelle, il répond déjà à cette exigence.

