

**CARTE
BATEAU**
.com

Guide d'étude

Pour l'obtention de votre
**carte de conducteur
d'embarcation de plaisance**



www.cartebateau.com
ÉCOLE DE SÉCURITÉ NAUTIQUE DU QUÉBEC

Table des matières

Causes les plus fréquentes des incidents ou des décès sur l'eau	4	Partage des voies navigables	47
Terminologie importante en nautisme	5	Vitesse de sécurité	47
Lois et règlements s'appliquant aux embarcations de plaisance	8	Règles de route	49
Exigences en matière de compétence	8	Responsabilité réciproque des navires	50
Restrictions visant les embarcations de plaisance	10	Emploi de la courtoisie et du bon sens	52
Exigences en matière d'immatriculation, d'enregistrement et d'étiquetage de conformité canadienne	12	Montrer les feux de navigation correspondant à l'embarcation	54
Le permis d'embarcation	13	Reconnaître les bâtiments grâce à leurs feux	57
L'immatriculation	14	Système canadien d'aides à la navigation (SCAN)	60
Numéro de série de la coque (NIC)	16	Les bouées latérales	60
L'avis de conformité	17	Autres bouées retrouvées sur les plans d'eau canadiens	62
Inspection de l'embarcation de plaisance	19	Prévention des situations d'urgence	66
Interdiction de conduite imprudente	19	Connaître les limites du conducteur et de son embarcation	66
Exigence de prêter secours	20	Surveiller les conditions de navigation	66
Règles de navigation sécuritaire	20	Prévention des situations d'urgence	68
Exigences en matière de navigation	22	Réagir aux situations d'urgence	72
Interdiction de rejet de polluants	23	Mesures à prendre dans les situations d'urgence	72
Infractions criminelles	24	Déterminer les urgences médicales et prendre les mesures adéquates	77
Planification et préparation des excursions sur l'eau	25	L'hypothermie	77
Équipement à transporter selon la nature et la taille de l'embarcation	27	L'état de choc hypothermique	78
Meilleures pratiques de planification et de préparation	28	Empoisonnement au monoxyde de carbone	78
Équipement de sécurité obligatoire	30	Le coup de chaleur	79
Équipement de protection individuelle	30	Sommaire de l'équipement à transporter selon la taille de l'embarcation	80
Équipement de sécurité du bâtiment	35	Questions d'examen	94
Équipement de lutte contre les incendies	38		
Équipement de détresse	40		
Équipement de navigation	44		

Ce manuel de cours de sécurité nautique est **approuvé par Transports Canada** uniquement par rapport aux exigences minimales de connaissances de sécurité nautique énoncées dans le Syllabus du cours et d'examen de sécurité nautique de Transports Canada. (TP14932 F).

Causes les plus fréquentes des incidents ou des décès sur l'eau

La noyade occupe la troisième place parmi les principales causes de décès non intentionnels chez les moins de 60 ans. **Le fait de ne pas porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel est le principal facteur de décès lié à la navigation de plaisance au Canada.** La majorité de ces noyades pourraient être évitées en prenant les précautions suivantes lors des activités nautiques. Tout d'abord, la veste de flottaison individuelle doit toujours être portée au moment des excursions sur l'eau. **Les deux tiers des victimes en navigation de plaisance ne portaient pas de VFI lorsque l'incident fatal s'est produit** alors que les trois quarts des incidents mortels en navigation sont causés par un chavirement, la submersion ou une chute par-dessus bord.

Ensuite, ne jamais mélanger l'alcool ou la drogue avec l'activité en embarcation pratiquée. Plus de 40% des décès liés à la navigation de plaisance sont occasionnés par la consommation de boissons alcoolisées. **L'alcool intensifie l'effet de la fatigue, du soleil, du vent et du mouvement du bateau, ce qui affecte l'équilibre, le jugement et le temps de réaction. La fatigue peut aussi occasionner des problèmes, dont l'engourdissement de nos sens, le fait d'être moins alerte et d'avoir une vision tunnel qui diminue la capacité à voir les objets autour de soi.**

Enfin, une conduite prudente doit être adoptée en tout temps, c'est-à-dire de regarder avant d'agir, de maintenir un profil bas, de conduire à une vitesse sécuritaire, d'être à l'affût des changements de température et d'avoir l'éclairage nécessaire après la tombée du jour.



Terminologie importante en nautisme

Proue: partie avant du bateau.

Poupe: partie arrière du bateau.

Tribord: côté droit du bateau en regardant vers l'avant.

Bâbord: côté gauche du bateau en regardant vers l'avant.

Tirant d'eau: profondeur d'eau nécessaire à la flottaison normale du bateau.

Ligne de flottaison: la ligne de flottaison désigne la ligne qui sépare la partie immergée de la coque d'un navire de celle qui est émergée. La ligne de flottaison d'une embarcation de plaisance a la capacité de la charge maximale recommandée.

Coque: corps du bateau excluant le gréement, le mât, les voiles, le moteur et l'armement.

Sillage: masse d'eau agitée autour et en arrière du bateau et mise en mouvement par son passage.

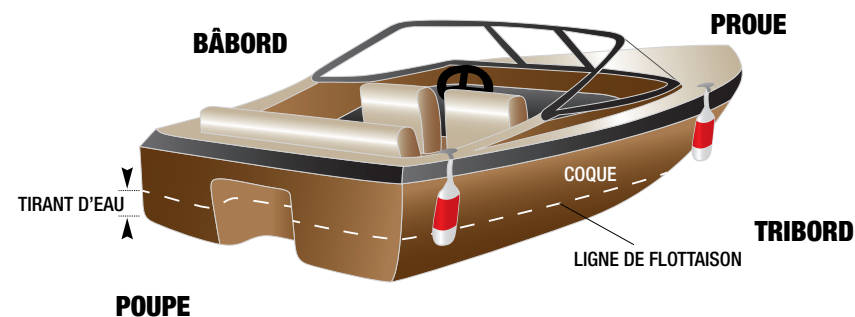
VFI: vêtement de flottaison individuel.

Conduire: contrôler la vitesse et la direction d'une embarcation de plaisance.

Franc-bord: distance verticale minimale en abord entre le plat-bord et la ligne de flottaison en charge.

Navire privilégié: embarcation qui a le droit de passage sur un autre navire ; elle ne doit pas changer son cap ni sa vitesse.

Navire non privilégié: embarcation qui est tenue de s'éloigner de la route d'une autre embarcation.



Terminologie importante en nautisme (suite)

Gilets de sauvetage : sont de couleur orange, rouge ou jaune, permettant ainsi d'augmenter la visibilité du porteur. Ils ont une plus grande flottabilité que les VFI et ont l'avantage de pouvoir retourner une personne inconsciente sur le dos.



NORMALISÉ

Il est approuvé pour toutes les embarcations, sauf celles assujetties à la convention SOLAS. **Même si la personne est inconsciente, il la renverse sur le dos pour lui maintenir le visage hors de l'eau. Il est disponible dans un modèle à trou de serrure** et se présente en deux tailles, soit une taille «adulte» pour les personnes de plus de 40kg (90lb) et une taille «enfant» pour celles de moins de 40kg. Les gilets de sauvetage normalisés doivent être orange, jaunes ou rouges, et un sifflet doit y être attaché. Il doit être de type approuvé.



POUR PETITS BÂTIMENTS

Il est approuvé pour les petites **embarcations. Ce type de gilet de sauvetage offre une moins grande flottabilité que le gilet de sauvetage normalisé. Il vous renverse sur le dos, mais moins rapidement. Il est offert selon deux modèles (en forme de trou de serrure ou de type veste)** répartis en trois tailles, soit une pour les personnes pesant plus de 40kg (90 lb), une pour les personnes pesant entre 18kg (40lb) et 40kg (90lb) et une autre pour les personnes pesant moins de 18kg (40lb).



SOLAS

Le gilet de sauvetage SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) **répond à des normes de performance très exigeantes et il est approuvé pour toutes les embarcations. Le gilet de sauvetage SOLAS vous renverse sur le dos en quelques secondes pour maintenir votre visage hors de l'eau, même si vous êtes inconscient.** Il se présente en deux tailles, pour les personnes de plus de 32 kg (70 lb) et celles de moins de 32 kg. Il est disponible en modèles gonflables confortables et compacts qui peuvent être gonflés automatiquement, manuellement ou avec la bouche.



Navire à propulsion mécanique : Désigne tout navire mû par une machine.



Visibilité réduite : désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.



Embarcation de plaisance : c'est un bateau, un navire, un bâtiment ou tout autre véhicule marin exploité exclusivement à des fins d'agrément et qui ne transporte pas de passagers ou de marchandises contre paiement, à titre de récompense, moyennant une rémunération ou dans tout autre but lucratif.



Navire à voiles : désigne tout navire fonctionnant à voiles même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

Avertissement de vents forts : vents de 20 à 33 noeuds inclusivement (1 nœud = 1,8km/h).

Lois et règlements s'appliquant aux embarcations de plaisance

Plusieurs lois, règlements et codes régissent la navigation de plaisance. Ils doivent être connus et appliqués par tous les opérateurs d'embarcation. Un opérateur qui enfreint l'un de ces règlements est passible de peines ou amendes.

Voici ces lois, règlements et codes :

- Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
- Loi sur les contraventions
- Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments
- Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques
- Règlement sur les abordages
- Règlement sur les petits bâtiments
- Code criminel du Canada

Exigences en matière de compétence

Depuis le 15 septembre 2009, toute personne exploitant une embarcation de plaisance motorisée doit transporter une preuve de compétence en tout temps (à l'exception des Territoires du Nord-Ouest et de Nunavut). La preuve de compétence n'est pas requise pour les embarcations de plaisance non équipées de moteurs.



Il existe trois formes différentes de preuve de compétence :

- Une carte de conducteur d'embarcation de plaisance
- Une preuve, comme un certificat de cours, que vous avez réussi un cours sur la sécurité nautique au Canada avant le 1er avril 1999
- Une liste de vérification de sécurité pour embarcation de location remplie.

Si vous n'êtes pas résident canadien et visitez le Canada sur votre embarcation, vous n'êtes pas tenu de transporter une preuve de compétence si votre embarcation se trouve au Canada pendant moins de 45 jours consécutifs.

Si vous avez besoin d'une preuve de compétence (parce que ce qui précède ne s'applique pas ou parce que vous souhaitez exploiter une embarcation avec permis canadien ou immatriculée au Canada), vous pouvez soit utiliser une carte de conducteur ou une preuve de compétence semblable émise par votre État ou votre pays d'origine ou vous procurez une preuve de compétence canadienne. Quoi qu'il en soit, vous devez conserver une preuve de résidence à bord de l'embarcation en tout temps.

Il existe certains brevets de capacité, certificats de formation et documents équivalents qui sont reconnus à titre de preuve de compétence lors de l'utilisation d'une embarcation à moteur à des fins récréatives. Pour avoir la liste de ces équivalences, vous pouvez contacter Transports Canada au 1-800-267-6687 ou bien en vous référant au site internet de Transports Canada au www.tc.gc.ca. Si vous possédez l'un des documents de cette liste, assurez-vous simplement de l'avoir avec vous à bord. Vous pouvez emporter l'original ou une copie du certificat.

En ce qui concerne la carte de conducteur d'embarcation de plaisance, le conducteur de l'embarcation doit avoir la carte originale à bord de l'embarcation puisqu'une copie papier n'est pas acceptée.

Lois et règlements s'appliquant aux embarcations de plaisance (suite)

Restrictions visant les embarcations de plaisance

Restrictions selon l'âge/puissance du moteur:

Les jeunes âgés de moins de 16 ans ne peuvent conduire une embarcation à moteur dépassant certaines limites de puissance à moins qu'une personne âgée de 16 ans ou plus se trouve à bord de l'embarcation et les supervise directement.



- Une personne de moins de 12 ans sans supervision directe peut conduire une embarcation ayant jusqu'à 10 cv (7,5 kW).
- Une personne âgée de 12 à moins de 16 ans sans supervision directe peut conduire une embarcation ayant jusqu'à 40 cv (30 kW).
- Moins de 16 ans, sans égard à la supervision, la personne ne peut conduire une motomarine.
- À partir de 16 ans, il n'y a plus aucune restriction liée à la puissance du moteur.

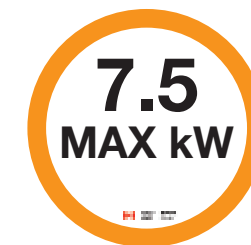
Restrictions liées à la vitesse

Certaines provinces ont adopté des restrictions limitant la vitesse à 10 km/h à une distance de 30 m (98 pi 5 po) de la rive dans les eaux situées à l'intérieur de leurs frontières. Cette limite est en vigueur qu'elle soit annoncée ou non, sauf dans les cas suivants:

- Activités de remorquage de plaisance, lorsque l'embarcation suit une trajectoire perpendiculaire à la rive dans une zone désignée au moyen de bouées pour les activités de remorquage de plaisance
- Cours d'eau de moins de 100 m (328 pi) de largeur, canaux ou chenaux balisés
- Eaux dans lesquelles une autre limite de vitesse est prescrite dans une annexe au règlement



Interdiction aux moteurs à combustion mécanique



Limite de puissance



Limite de vitesse



Ski nautique interdit au nord

D'autres restrictions de vitesse peuvent être en vigueur sur certains plans d'eau au Canada. Il est important de s'en informer. L'utilisateur doit respecter les limites de vitesse affichées et non affichées. Pour connaître les endroits où des restrictions s'appliquent, consulter le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* pour des informations détaillées.

Restrictions liées à la conduite des bateaux

Les plaisanciers ont la responsabilité de connaître et de respecter les restrictions appliquées dans les eaux canadiennes. Il existe plusieurs panneaux indiquant des restrictions visant l'utilisation des bâtiments. Ils se présentent sous cinq formes différentes. L'encadrement est de couleur orange internationale. Les panneaux, dont la bordure comprend une section verte, indiquent qu'une condition particulière s'applique à la restriction. Le symbole sur le panneau indique le type de restriction appliquée. Si le panneau est en forme de flèche, la restriction s'applique dans la direction montrée par la flèche.

Sachez reconnaître ces panneaux.

Lois et règlements s'appliquant aux embarcations de plaisance (suite)

Restrictions liées aux silencieux

Il est interdit d'utiliser un bâtiment à propulsion mécanique ou d'en permettre l'utilisation à moins que le bâtiment ne soit équipé d'un silencieux qui est en bon état de fonctionnement et est utilisé de façon continue durant l'utilisation du bâtiment afin d'empêcher tout bruit excessif ou inhabituel.

Si l'embarcation est munie d'un tuyau d'échappement et qu'il est fermé de façon à ce que les gaz d'échappement soient rejetés par le silencieux ou sous l'eau, s'assurer que le tuyau ne puisse s'ouvrir accidentellement. Les silencieux doivent être utilisés à moins de 5 milles de la rive.

Les embarcations équipées d'un moteur hors-bord n'ont pas l'obligation d'être équipées d'un silencieux.

Exigences en matière d'immatriculation, d'enregistrement et d'étiquetage de conformité canadienne

Tout conducteur d'une embarcation de plaisance qui est munie, en permanence ou provisoirement, d'un moteur d'une puissance de 10 forces ou plus doit avoir en sa possession un permis d'embarcation.



Quelle est la différence entre le permis d'embarcation et l'immatriculation?

Le permis d'embarcation

Le permis d'embarcation aide les agents d'application de la loi et les organismes de recherche et de sauvetage à identifier le propriétaire de chaque embarcation de plaisance. **Le numéro du permis doit être inscrit des deux côtés de la proue et au-dessus de la ligne de flottaison, en caractères d'imprimerie d'une hauteur d'au moins 7,5 cm (3 pouces) et d'une couleur contrastant avec celle de la proue.** Notez qu'au lieu d'avoir un permis d'embarcation de plaisance, vous pouvez immatriculer votre embarcation auprès de Transports Canada.



Le permis d'embarcation de plaisance **est gratuit, valide pour dix (10) ans et peut être transféré aux propriétaires successifs.** Il doit être gardé à bord de l'embarcation en tout temps. **Cependant, le permis ne constitue pas un titre de propriété.** Les documents de propriété doivent être conservés à bord de l'embarcation en tout temps pour éviter les retards aux postes douaniers du Canada et des États-Unis. Vous devrez aussi les présenter en cas d'infraction. L'information inscrite sur le permis doit être maintenue à jour. Tout changement de nom ou d'adresse doit être effectué dans les 90 jours suivant ce changement. Le propriétaire peut utiliser son embarcation durant cette période sans avoir reçu le nouveau permis, mais il doit avoir à bord l'ancien permis ainsi que les documents établissant le nouveau nom ou adresse ainsi que la date du changement.

Pour obtenir un permis pour une embarcation de plaisance, vous pouvez vous référer au site internet de Transports Canada au www.securitenautique.gc.ca

Lois et règlements s'appliquant aux embarcations de plaisance (suite)

L'immatriculation

Le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments est essentiellement un système de vérification de la propriété. Il comporte les renseignements propres à chaque embarcation, comme les renseignements sur son propriétaire et ses caractéristiques (p. ex., jauge, matériel de fabrication et type d'embarcation). L'immatriculation présente certains avantages. Elle garantit par exemple que le nom du bâtiment est unique et permet de battre pavillon canadien, en plus de fournir un numéro d'identification.

L'immatriculation permet en outre au propriétaire d'utiliser son bâtiment comme garantie d'hypothèque maritime.

Conformément à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, l'immatriculation est facultative pour toutes les embarcations de plaisance, quelle que soit leur jauge ou leur longueur.

Des frais sont exigés pour l'immatriculation. Cependant, celle-ci est valide tant que vous êtes propriétaire de l'embarcation. Les documents d'immatriculation doivent être conservés à bord de l'embarcation en tout temps, de même que tout autre document de propriété pouvant éviter les retards aux postes douaniers du Canada et des États-Unis. Vous devrez aussi les présenter en cas d'infraction.

Il est possible de se procurer tous les formulaires nécessaires pour immatriculer l'embarcation dans tous les ports d'immatriculation du Canada ou bien sur le site internet de Transports Canada.

Cette loi ne s'applique pas si l'embarcation provient d'un autre pays, tel les États-Unis, et que cette embarcation n'est pas entretenue et utilisée au Canada. Sont aussi exclus les bateaux de sauvetage faisant partie de l'équipement d'un navire et les véhicules amphibies tenus d'avoir un permis provincial de voiture automobile pour circuler sur les routes.

Si j'achète une embarcation, comment puis-je faire transférer le permis à mon nom?

Pour faire transférer un permis à votre nom, vous devez présenter les documents suivants :

- Le formulaire n° 84-0172F, *Demande de permis d'embarcation de plaisance*
- Le titre de propriété de l'embarcation;
- Une photocopie signée d'une pièce d'identité valide émise par le gouvernement.

Si vous n'avez pas de document prouvant que vous êtes propriétaire de l'embarcation, vous devez présenter une déclaration sous serment expliquant pourquoi vous ne pouvez pas produire l'acte de vente ou le titre de propriété de l'embarcation. Vous pouvez utiliser le modèle de déclaration disponible sur le site de Transports Canada.

Dans votre demande de permis d'embarcation de plaisance, vous devez inclure une photocopie signée de votre pièce d'identité. La photocopie vous sera remise avec votre permis. Vous devez envoyer votre demande et les documents justificatifs au Centre de traitement des permis d'embarcation de plaisance où ils seront traités.



Lois et règlements s'appliquant aux embarcations de plaisance (suite)

Je vends mon embarcation. Puis-je en faire transférer le permis?

Lorsque vous vendez une embarcation, conservez une copie de l'acte de vente, car vous pourriez être tenu de le présenter s'il faut établir qui est le propriétaire de l'embarcation. Remettez au nouveau propriétaire un acte de vente signé. Il devra par la suite demander le transfert du permis en envoyant le formulaire de demande et les documents nécessaires par courrier au Centre de traitement des permis d'embarcation de plaisance. À partir de la date de changement de propriétaire, le nouveau propriétaire a un maximum de 90 jours pour obtenir son nouveau permis. Entre temps, il peut utiliser l'embarcation sans avoir reçu le nouveau permis pourvu qu'il ait à bord les documents établissant le nom et l'adresse du nouveau propriétaire ainsi que la date de transfert de propriété.

Pour toute information additionnelle, il est possible de consulter le site de Transports Canada au www.securitenautique.gc.ca ou les rejoindre par téléphone au **1-800-267-6687**.

Le Numéro de Série de la Coque (NIC)

Toutes les embarcations de plaisance construites au Canada ou importées au pays (avec ou sans moteur) doivent posséder un numéro de série de la coque (NIC). Aucun caractère du NIC ne doit avoir une hauteur et une largeur de moins de 6 mm. **Le NIC aide à trouver les embarcations volées ou perdues et les embarcations faisant l'objet d'un rappel. Le NIC doit être placé en permanence sur le coin supérieur tribord (côté droit) de la surface extérieure du tableau, le plus près possible de cet endroit. Le NIC comprend 12 caractères, dont les premiers sont le code d'identification du fabricant (CIF). Par exemple: ABC2AB41G203**

En aucun cas le propriétaire de l'embarcation ne peut modifier, détériorer ou enlever le numéro de série de la coque. À défaut d'avoir le NIC sur l'embarcation, celui-ci peut être obtenu par le fabricant. Si le propriétaire est dans l'impossibilité de l'obtenir par ce dernier, il pourrait devoir démontrer qu'il a fait les efforts raisonnables pour l'obtenir notamment en fournissant les preuves écrites de ses démarches auprès du fabricant.



L'avis de conformité

Un avis de conformité est apposé sur un bâtiment pour indiquer que son fabricant ou son importateur atteste que celle-ci est construite conformément aux exigences de construction énoncées dans le *Règlement sur les petits bâtiments et les Normes de construction des petits bâtiments*.



Le *Règlement sur les petits bâtiments* exige que sur toutes les embarcations de plaisance de moins de 24 mètres (à quelques exceptions près) équipées ou qui offrent la possibilité d'être équipées d'un moteur, un avis de conformité soit fixé à un endroit bien en vue depuis la barre.

Les avis de conformité sont émis par le fabricant. Il existe trois types d'avis de conformité :

- Avis pour les bâtiments d'une longueur maximale de 6 mètres.
- Avis pour les embarcations de plaisance de plus de 6 mètres.
- Avis pour les bâtiments autres que de plaisance de plus de 6 mètres.



Il est interdit d'enlever, de modifier ou de détériorer un avis de conformité.

L'avis de conformité comporte une attestation indiquant que le bâtiment était conforme aux exigences de construction à la date à laquelle il a été construit ou importé (la plus tardive des deux dates étant prise en compte). L'avis doit également indiquer les limites de sécurité recommandées pour le bâtiment.

Lois et règlements s'appliquant aux embarcations de plaisance (suite)

Avis pour les bâtiments d'une longueur maximale de 6 mètres

Sur l'avis de conformité des embarcations motorisées d'une longueur maximale de 6 mètres, les informations suivantes s'y retrouvent :

- La charge maximale recommandée incluant le poids du moteur, des personnes, du carburant, des provisions et de tout l'équipement se trouvant à bord.
- S'il est conçu pour être équipé d'un moteur hors-bord, la puissance maximale de celui-ci.
- Ainsi que le nombre maximum de personnes qui peuvent se retrouver à bord.

Si les conditions météorologiques sont difficiles, il est suggéré de naviguer avec un poids raisonnablement plus bas que la charge brute recommandée sur l'avis de conformité de notre embarcation.



Avis pour les embarcations de plaisance de plus de 6 mètres de longueur

Pour les embarcations de plaisance de plus de 6 mètres, l'avis de conformité comporte une attestation indiquant que le bâtiment a été construit conformément aux exigences de construction relatives aux embarcations de plaisance.



Inspection de l'embarcation de plaisance

Les personnes ayant le droit de demander d'inspecter l'embarcation de plaisance d'un individu sont: les policiers, qu'ils soient de juridiction municipale, provinciale ou fédérale, ainsi que les agents de Transports Canada. Les agents de la paix peuvent donner une contravention si vous ne les laissez pas entrer sur votre embarcation pour faire une inspection. Pour le Québec, il peut y avoir aussi les constables spéciaux qui peuvent être mandatés par le ministère de la Justice du Québec.



Interdiction de conduite imprudente

Il est interdit d'utiliser un petit bâtiment de manière imprudente, sans y mettre le soin et l'attention nécessaires ou sans faire preuve de considération pour autrui. Voici des exemples de comportements qui pourraient être considérés imprudents :

- Conduire une embarcation avec moteur tournant à haut régime en effectuant des virages serrés ou entrecroisés pour des périodes de temps prolongées au même endroit;
- Sauter des vagues ou le sillage d'autres embarcations en venant plus près de ces dernières qu'il n'est raisonnable ou de manière à causer un régime excessif du moteur produisant un niveau de bruit inhabituel ou excessif;
- Se faufiler au travers une circulation dense sans réduire sa vitesse en conséquence;
- Attendre à la toute dernière minute pour éviter un abordage en mettant la barre tout d'un côté en catastrophe;
- Conduire une embarcation à une vitesse supérieure à celle requise pour maintenir la gouverne lorsqu'à proximité de baigneurs ou d'embarcations non motorisées.

Lois et règlements s'appliquant aux embarcations de plaisance (suite)

Exigence de prêter secours

Il est de la responsabilité de chacun de toujours prêter assistance à des personnes en danger de se perdre sans, bien évidemment, se mettre dans une position où l'on se met soi-même en danger. Que ce soit une personne en détresse dans l'eau ou en danger de se noyer ou bien un accident qui se produit dans votre entourage, vous avez la responsabilité de toujours porter assistance à une personne en danger.

Règles de navigation sécuritaire

Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* ne spécifie pas de limite de vitesse précise parce que trop de facteurs peuvent amener un conducteur d'embarcation à modifier sa vitesse. Le type d'embarcation, la visibilité, l'ampleur du trafic maritime, les conditions météorologiques, le vent, les obstacles à la navigation sont autant de facteurs qui amèneront un conducteur prudent à naviguer à une vitesse sécuritaire. Une embarcation doit toujours être conduite de façon à en garder le plein contrôle afin d'éviter les risques d'abordage, risquant ainsi des blessures ou même des pertes de vie à bord.



En conduisant un bateau à grande vitesse, la distance de freinage augmente considérablement.

Il importe donc d'être très attentif, car le temps de réaction en est autant diminué. L'opérateur doit faire preuve d'une plus grande attention, car il dispose de moins de temps pour réagir aux conditions environnantes.

Dans le cas de visibilité réduite telles la présence de brouillard ou la navigation de nuit, le règlement exige d'adopter une vitesse sécuritaire selon les conditions. Dans le cas de visibilité restreinte, tout bateau doit émettre des signaux sonores afin de signaler sa présence.

Les régisseurs de certains plans d'eau du Canada adoptent ce type de règlement qui porte sur les points suivants :

- sur l'interdiction de certains types d'embarcation ;
- sur les limites de vitesse ;
- sur les limites de puissance de moteur.

L'opérateur d'une embarcation de plaisance doit **en tout temps naviguer prudemment à une vitesse telle que le sillage et le remous ne produiront aucun effet néfaste** sur :

- les autres navires, notamment les navires au mouillage, les navires échoués, les épaves, les remorqueurs, les chaloupes ou les canots ;
- les aménagements devant lesquels passe l'embarcation, notamment le rivage, les quais, les quais flottants ou les terres humides ;
- les autres utilisateurs des voies navigables, dont les nageurs ;
- les zones de plage récréative, les secteurs où travaillent des plongeurs ou les zones de mouillage.

Il ne faut pas oublier que l'opérateur d'une embarcation de plaisance naviguant à l'intérieur ou à proximité d'une zone de visibilité réduite n'étant pas, conséquemment, en vue d'autres navires, est tenu de naviguer à une vitesse sécuritaire adaptée aux circonstances et aux conditions de visibilité réduite.

En tout temps, utilisez l'ouïe, la vue et tous les autres moyens appropriés aux conditions présentes pour réduire les risques d'abordage.

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores.



Tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, une embarcation de plaisance à propulsion mécanique qui navigue doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes. Si le bateau est arrêté, mais pas à l'ancre, il doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.

Lois et règlements s'appliquant aux embarcations de plaisance (suite)

Exigences en matière de navigation

Le conducteur d'une embarcation de plaisance doit avoir à bord, pour chaque zone où le navire est appelé à naviguer, la dernière édition des cartes marines de l'endroit où il navigue afin d'être informé des récents changements sur le plan d'eau.

Par contre, il n'est pas dans l'obligation d'avoir à bord la dernière carte marine à jour si la sécurité et l'efficacité de la navigation ne sont pas compromises compte tenu du fait que la personne chargée de la navigation connaît suffisamment, dans la zone où le navire est appelé à naviguer, l'emplacement et les caractéristiques des éléments cartographiés suivants :

- les routes de navigation ;
- les feux de navigation, les bouées et les repères ;
- les dangers pour la navigation ;
- les conditions de navigation prédominantes, compte tenu de facteurs tels les marées ; les courants, la situation météorologique, etc.



La consultation des tables des marées (publiées par le Service Hydrographique du Canada (SHC) et disponibles à partir du site web du SHC et par téléphone) et des atlas des courants aidera également à en apprendre davantage sur les niveaux d'eau, les périodes de marée basse, étale et haute, ainsi que la direction du courant.



Interdiction de rejet de polluants

Le Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux traite des risques majeurs qui menacent les voies navigables et les rives, tels les eaux usées, les déchets et les hydrocarbures. Les eaux usées contiennent, entre autres choses, des matières de vidanges humaines ou animales, des eaux d'égouttage et d'autres déchets provenant des toilettes. **Toute personne est tenue de nettoyer et de signaler les incidents de ce genre aux autorités gouvernementales.**



Le règlement interdit l'utilisation de toilettes portatives autonomes. Il exige également que les toilettes des embarcations soient munies soit d'une citerne de retenue, soit d'un appareil d'épuration marine. Si une embarcation a été construite avant le 3 mai 2007, elle doit être rendue conforme à ce règlement avant le 3 mai 2012. Quant aux embarcations construites en date du 3 mai 2007 ou plus tard, elles doivent l'être immédiatement.



Lois et règlements s'appliquant aux embarcations de plaisance (suite)

Infractions criminelles

Il existe différentes situations sur l'eau par lesquelles vous vous rendez coupables d'un acte criminel. Les voici :

- Conduire une embarcation de manière dangereuse pouvant causer des blessures ou pouvant mettre en danger les personnes ou les embarcations autour de vous.
- Conduire une embarcation en ayant les capacités affaiblies par l'alcool ou par la drogue.
- Faire conduire votre embarcation par une personne dont la capacité est réduite.
- Remorquer une personne sur des skis nautiques sans surveillance ou après le coucher du soleil.
- Être témoin d'un accident et omettre de s'arrêter pour aider les gens impliqués dans l'accident.
- Omission ou refus d'obtempérer (demande d'arrêter) : le conducteur doit respecter une demande ou une exigence d'un agent d'application de la loi.
- Envoyer de faux signaux de détresse, tel qu'utiliser des feux pyrotechniques sans être en danger.
- Conduire sciemment un bateau innavigable ayant, par exemple, une fissure sur la coque.
- S'amarrer à une bouée de navigation. Il est interdit de cacher une bouée de navigation, car c'est le seul moyen pour les navigateurs de pouvoir se retrouver sur un plan d'eau.
- Conduire un bateau alors qu'une personne s'en est fait interdire l'utilisation par un législateur ou bien par la police. La conduite d'une embarcation par une personne faisant l'objet d'une interdiction est une infraction pouvant entraîner une amende ou l'emprisonnement.

Si un agent d'application de la loi demande de vérifier le matériel de sécurité nautique à bord de votre embarcation, vous devez coopérer. Vous avez l'obligation de respecter une demande ou une exigence d'un agent d'application de la loi. Il est dans son droit de vous demander une preuve d'identité ainsi que votre preuve de compétence lorsqu'il vous intercepte. Il peut aussi vous poser des questions qu'il juge pertinentes et il est dans son droit de monter dans votre embarcation s'il le juge nécessaire.



Planification et préparation des excursions sur l'eau

Le *Règlement sur les petits bâtiments* régit les normes de sécurité d'une embarcation ainsi que le matériel de sécurité s'y ajoutant. **La nature et la quantité des équipements de sécurité se trouvant à l'intérieur d'une embarcation de plaisance sont déterminées selon la longueur et le type d'embarcation.** Dans le cas contraire, des amendes peuvent être imposées. Il est important d'entretenir le matériel de sécurité de manière à ce qu'il puisse toujours fonctionner convenablement. **Avant de partir en excursion, il est important d'aviser toutes les personnes à bord de l'emplacement et du bon fonctionnement de ces équipements de sécurité et de leur spécifier leur rôle en cas d'urgence.** Dans le cas de location d'embarcation, la responsabilité de la vérification de l'équipement de sécurité à bord incombe également au conducteur de l'embarcation.

Voici la technique pour revêtir un VFI dans l'eau :

1. Ouvrir le vêtement de sorte que son côté intérieur se trouve orienté hors de l'eau.
2. Tourner le vêtement de manière à faire face au col.
3. Passer les bras dans les ouvertures pour les bras.
4. Lever les bras au-dessus de la tête et placer le vêtement autour du corps.
5. Attacher ensuite le vêtement assez serré.



Il est important de vérifier régulièrement le dispositif de flottaison afin de bien connaître ses caractéristiques et de s'assurer qu'il gardera à flot la personne qui le portera au moment opportun. Il est également bon de faire cette démonstration à tous les invités à bord, de manière à ce que les gens soient au courant de la façon d'utiliser les VFI en cas d'urgence.

Il doit toujours y avoir un VFI ou un gilet de sauvetage approuvé pour chaque personne à bord dans une embarcation. S'assurer également que chaque individu qui partira en excursion à bord de l'embarcation aura un VFI ou un gilet de sauvetage de taille appropriée. Les VFI doivent être placés à un endroit accessible en tout temps pour le conducteur et ses passagers à l'intérieur de l'embarcation.



Planification et préparation des excursions sur l'eau (suite)

Pour qu'un VFI soit approuvé au Canada, il doit afficher une étiquette indiquant qu'il a été approuvé soit par Transports Canada, soit par la Garde côtière canadienne, soit par Pêches et Océans Canada ou par toute combinaison de ces organismes. Les VFI approuvés par la Garde côtière des États-Unis ne sont pas approuvés au Canada. Toutefois, les visiteurs étrangers au Canada peuvent apporter leurs propres gilets de sauvetage sur une embarcation de plaisance, pourvu qu'ils correspondent à la taille de chaque membre de l'équipage et qu'ils soient conformes à la réglementation de leur pays.

L'opérateur d'une radio VHF doit obtenir un certificat restreint d'opérateur maritime (ROC-M) pour pouvoir utiliser sa radio. Industrie Canada a délégué aux Escadrilles canadiennes de plaisance (ECP) la responsabilité des ROC-M. La formation informe sur les différentes fréquences, l'alphabet phonétique international, la priorité d'appel, le protocole pour signaler une détresse en mer, le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), l'appel sélectif numérique (ASN), ainsi que les radiobalises de localisation des sinistres (RLS).

Transports Canada collabore avec la Garde côtière auxiliaire canadienne et d'autres organismes de sécurité nautique pour mener gratuitement des vérifications de courtoisie d'embarcations de plaisance. Il est possible de demander qu'on effectue une vérification sur votre embarcation. Un bénévole formé en sécurité nautique montera à bord pour vérifier l'équipement de sécurité et les autres exigences ainsi que pour déceler les problèmes possibles. Le fait de conduire une embarcation que l'on sait hors d'état de naviguer est contraire à la loi. L'embarcation, le moteur et tout l'équipement à bord doivent être en tout temps en bon état de fonctionnement.



Équipement à transporter selon la nature et la taille de l'embarcation

Avant chaque excursion, il est primordial de s'assurer que l'embarcation est adéquatement équipée et que l'équipement de sécurité requis est facilement accessible.

Un minimum d'équipement de sécurité doit être transporté dans une embarcation de moins de 6 mètres (19'8") munie d'un moteur soit:

- les VFI (en quantité suffisante);
- la ligne d'attrape flottante;
- le dispositif de remontée à bord;
- l'écope;
- le dispositif de propulsion manuelle (ancre ou rame);
- le dispositif de signalisation sonore (sifflet ou corne de brume);
- un extincteur 5BC si le moteur est à l'intérieur (in-board).

Plus l'embarcation augmente de taille, plus les équipements nécessaires sont importants.

Planification et préparation des excursions sur l'eau (suite)

Meilleures pratiques de planification et de préparation

Avant de partir en excursion, il est bon de s'assurer de toujours avoir suffisamment d'essence pour l'excursion que l'on s'apprête à entreprendre. **Un bon truc pour ne jamais manquer d'essence : 1/3 pour partir, 1/3 pour revenir, 1/3 en réserve.**

Avant de quitter pour une excursion, la préparation d'un plan de route est nécessaire. Le but du plan de route est de faciliter les recherches en cas de détresse et/ou de non-retour. Il doit comprendre les renseignements suivants:



- le nom et le numéro de l'embarcation de plaisance;
- genre d'embarcation (voile ou à moteur);
- le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du propriétaire;
- le nombre de personnes à bord;
- la taille, le type et la couleur de l'embarcation de plaisance;
- le type de moteur;
- les caractéristiques distinctives de l'embarcation;
- le type de radiotéléphone ou le cas échéant, le canal surveillé;
- l'équipement de sécurité à bord, y compris les signaux;
- la description du voyage, la date et l'heure de départ, la date et l'heure prévue pour le retour, l'itinéraire à suivre;
- les instructions en cas d'urgence.

Une fois le plan de route établi, **il est important d'en laisser une copie à une personne responsable** comme le maître de port ou un proche, car il est primordial que quelqu'un sache que vous étiez en mer pour intervenir en cas de détresse. Si vous changez votre itinéraire et que vous revenez à la marina plus tôt que prévu, informez le détenteur de votre plan de route **afin que celui-ci ne lance pas des recherches inutilement. Il est donc très important de fermer votre plan de route.**

En ayant l'intention de quitter le Canada vers les États-Unis, il faut toujours vérifier les exigences du Homeland Security pour les excursions en eaux américaines. La réglementation concernant les embarcations de plaisance qui traversent les douanes américaines peut changer et pour éviter tout

désagrément, il est avantageux de connaître toutes les informations nécessaires avant de quitter le pays.

Il est aussi important de vérifier les cartes marines de la région de navigation si elles existent. Les cartes marines permettent de connaître les obstacles surélevés, les ponts et les câbles sous-marins présents dans cette région. La consultation des tables des marées et des atlas des courants aidera aussi à en apprendre davantage sur les niveaux d'eau, les périodes de marée basse, étale et haute, ainsi que la direction du

courant. **S'il n'existe aucune carte marine disponible pour le plan d'eau, le fait de parler aux résidents de l'endroit permet de prendre connaissance des dangers locaux.**

Ces personnes peuvent être en mesure d'indiquer les barrages, les chutes, les rapides et l'eau vive, ainsi que de décrire les conditions de vent locales, les courants et les zones où des vagues dangereuses se forment rapidement.

Les conditions météorologiques et l'état des eaux jouent un rôle important en ce qui concerne la sécurité de tous sur l'eau. Il est donc important de toujours vérifier les conditions météorologiques avant de partir sur l'eau. Environnement Canada utilise un grand nombre

de moyens pour communiquer des prévisions météorologiques. En disposant d'une radio maritime, il est possible d'obtenir des mises à jour météorologiques pendant la navigation. Ces prévisions donnent de l'information sur la vitesse et la direction du vent, les conditions météorologiques, la visibilité et les embruns. Les prévisions sont émises plusieurs fois par jour. Certaines d'entre elles concernent les conditions actuelles, alors que d'autres concernent les conditions à prévoir sur plusieurs jours.

Enfin, il est important de déterminer le chargement acceptable de l'embarcation en fonction de la capacité de chargement maximale sécuritaire qui est inscrite sur l'avis de conformité de l'embarcation. Toujours s'assurer que la ligne de flottaison du bateau, qui représente le poids maximal qu'il est possible de mettre dans le bateau, reste à l'extérieur de l'eau.



Équipement de sécurité obligatoire

Équipement de protection individuelle

Le Vêtement de flottaison individuel (VFI)



Le VFI signifie Vêtement de Flottaison Individuel. Il doit y avoir un VFI par personne à bord de l'embarcation. Le VFI ou le gilet de sauvetage qui doit être transporté à bord de l'embarcation doit être approuvé par Transports Canada. Les VFI(s) peuvent aussi être approuvés par la Garde côtière canadienne. Le VFI doit être de taille appropriée à chaque individu qui se trouve dans l'embarcation et lors d'une excursion nautique, il doit être disponible en tout temps à l'intérieur de l'embarcation. Il est important qu'un enfant porte un VFI correspondant à sa taille et à son poids. L'enfant peut facilement sortir d'un VFI trop grand. Dans le cas contraire, un VFI trop petit ne peut assurer une bonne flottaison et dans les deux cas, l'enfant risque de se noyer.



Il existe des VFI(s) spécialisés pour plusieurs sports tels que le kayak, le canot, la pêche, la voile, etc. Lors de l'achat d'un VFI, choisir le modèle approprié à l'activité pratiquée. Le vêtement de flottaison individuel doit être porté bien ajusté tout en permettant une liberté de mouvement des bras et des jambes. Le gilet de sauvetage doit, quant à lui, être ajusté de façon à laisser passer l'eau entre le corps et le dispositif, c'est-à-dire pas trop serré pour faire renverser l'utilisateur sur le dos. Le gilet de sauvetage doit assurer un degré de flottabilité suffisant pour permettre de ramener une personne inconsciente hors de l'eau, et ce, en la maintenant constamment face vers le haut.

Bien que les VFI(s) puissent être plus confortables qu'un gilet de sauvetage, parce qu'ils sont conçus pour être portés en permanence, leur protection est généralement moins grande que celle d'un gilet de sauvetage en ce qui concerne la capacité de flotter et la capacité de vous tourner sur le dos pour pouvoir respirer. Les avantages et les inconvénients du choix d'un VFI par rapport à un gilet de sauvetage sont nombreux, mais n'oubliez pas qu'un VFI ne vous retourne pas nécessairement sur le dos si vous tombez à l'eau.

Plusieurs plaisanciers négligent de prendre soin de leur VFI. **Il est recommandé de s'abstenir de les utiliser comme coussins pour le bateau ou de défenses pour protéger la coque lors de l'amarrage au quai. L'entretien d'un VFI est primordial. Un savon doux et de l'eau fraîche suffisent pour les nettoyer.** Ne jamais utiliser de détergent fort ni de gaz en cas de tache. On doit le laisser sécher en plein air, donc ne jamais les mettre dans la sècheuse, ni au soleil, ni près d'une source directe de chaleur. Il doit être rangé proprement dans un endroit sec lorsqu'il n'est pas utilisé. En laissant le VFI directement au soleil, les rayons ultraviolets peuvent endommager les tissus. À bord d'une embarcation de plaisance, l'opérateur doit ranger les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage non utilisés dans un endroit sec, bien aéré et facile d'accès.

Tous les soins apportés au VFI permettent de le conserver longtemps. Par contre, un VFI brisé, réparé ou altéré perd son approbation, donc il n'est plus utilisable et doit être remplacé. Cette mesure semble rigoureuse, mais elle s'explique par le fait qu'aucun contrôle n'est exercé sur la qualité du travail de réparation. Une réparation ou une modification peut compromettre la flottabilité du VFI et par conséquent, l'approbation de Transports Canada n'est donc plus valide. C'est une bonne habitude de vérifier périodiquement la flottabilité d'un VFI et de le faire selon les normes du fabricant. Il doit maintenir la tête hors de l'eau.

Les vestes de sauvetage conventionnelles et les vêtements de flottaison individuels (VFI) ont tous les deux la même utilité. Chacun comporte des avantages et des inconvénients. Le VFI est confortable. Il est disponible dans une grande variété de couleurs et de styles avec des modèles adaptés spécialement à plusieurs types d'activités nautiques. Le principal inconvénient du VFI est qu'il offre un degré de flottabilité moindre. Quant au gilet de sauvetage conventionnel, en raison de sa conception, il peut avoir comme effet de replacer la tête d'une victime inconsciente hors de l'eau et à la verticale, ce qui pourrait la maintenir dans cette position jusqu'à son sauvetage.

Équipement de sécurité obligatoire (suite)

Le VFI gonflable approuvé



Il est aussi possible d'acheter un VFI gonflable, mais pour qu'il soit efficace, il est nécessaire de connaître ses exigences d'entretien et de fonctionnement et également de savoir pour quelles activités et dans quelles conditions il est approuvé. **Le VFI gonflable doit être porté pour être approuvé sur une embarcation non pontée. Si l'embarcation est pontée, le VFI gonflable est approuvé s'il est porté sur le pont ou dans le poste de pilotage.**

Les VFI gonflables ne sont PAS approuvés pour:

- Les personnes de moins de 16 ans;
- Les personnes qui pèsent moins de 80 lb;
- L'utilisation d'une motomarine; ou
- Les activités de kayak en eau vive.

Les VFI gonflables sont offerts en deux styles :

- Le type veste peut être gonflé par la bouche, manuellement (mécanisme au CO₂) ou automatiquement.
- Le type à pochette peut être gonflé par la bouche ou manuellement avec une tirette qui active un mécanisme de gonflage au CO₂.

Le délai de gonflage est relativement court, mais il peut sembler une éternité pour un mauvais nageur. Tous les VFI gonflables approuvés au Canada sont munis d'un tube qui permet de gonfler le dispositif par la bouche si le mécanisme de gonflage au CO₂ ne fonctionne pas. Toutefois, en tentant de garder la tête hors de l'eau, il pourrait être difficile d'utiliser le tube.

Le moment d'essayer un nouveau dispositif n'est pas au moment d'une situation d'urgence. Un VFI gonflable devrait être accompagné d'un guide d'utilisation, il est donc recommandé de le lire attentivement et avant de partir en excursion, de faire l'essai du dispositif dans des conditions surveillées pour s'assurer de bien en connaître son fonctionnement.

Ligne d'attrape flottante

L'utilisation d'une ligne d'attrape flottante est approuvée si la ligne:

- flotte;
- est en bon état;
- est faite d'une corde d'une pleine longueur et non de nombreuses cordes attachées ensemble;
- est suffisamment longue pour l'embarcation exploitée (**doit être d'une longueur minimale de 15m pour les embarcations jusqu'à 24m**);
- n'est utilisée que comme équipement de sécurité, de sorte qu'elle est rapidement accessible et prête à être utilisée en cas d'urgence.

Afin d'améliorer la précision du lancer par-dessus bord vers une personne à la mer, un ballon ou un autre objet flottant devrait être fixé à la ligne d'attrape flottante. De plus, les plaisanciers devraient s'exercer à lancer la ligne d'attrape flottante de manière à développer leur habileté pour être efficaces si une situation d'urgence survient.



Équipement de sécurité obligatoire (suite)

Bouée de sauvetage approuvée



De plus, elle ne doit présenter aucune déchirure, ni perforation, ni moisissure. Elle doit être rapidement accessible en cas d'urgence et n'est exigée que sur des embarcations de plus de 9m.

Lors de l'achat d'une bouée de sauvetage, vérifiez qu'elle porte bien l'autocollant d'homologation ou l'étiquette de Transports Canada, prouvant ainsi qu'elle est de type approuvé. **Une bouée de sauvetage pour petit bâtiment doit avoir au moins 610mm de diamètre. Les bouées de sauvetage SOLAS mesurent 762mm de diamètre. Celles de diamètre inférieur ou en forme de fer à cheval ne sont pas approuvées. La bouée de sauvetage doit être attachée à une ligne de sauvetage flottante qui doit être fixée solidement et en bon état.**



Dispositif de remontée à bord

Un dispositif de remontée à bord permet à une personne se trouvant dans l'eau de remonter dans l'embarcation. Une échelle de traverse ou une échelle de plate-forme de baignade satisfait à cette exigence. Le dispositif doit évidemment être approprié au type d'embarcation. L'unité de propulsion du bâtiment ne peut en aucun cas être utilisée pour aider les personnes à remonter à bord de l'embarcation.



Équipement de sécurité du bâtiment

Dispositif de propulsion manuelle

Un dispositif de propulsion manuelle peut être:

- une paire de rames;
- une pagaie;
- tout dispositif qu'une personne peut utiliser manuellement ou avec les pieds pour propulser une embarcation, ce qui comprend le gouvernail sur un petit voilier non ponté ou une roue à aubes sur un pédalo. Le dispositif doit être suffisamment résistant pour l'usage auquel il est destiné **et doit être facilement accessible et disponible en tout temps.**



Équipement de sécurité obligatoire (suite)

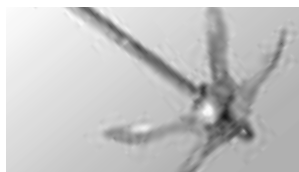
Ancre

Il est important de bien disposer de l'ancre et du câble convenant à l'embarcation, sans quoi les vents forts et les mouvements de l'eau peuvent faire glisser l'ancre, ce qui fera dériver l'embarcation. Cette situation est particulièrement dangereuse lors du sommeil ou s'il y a des nageurs à proximité de l'embarcation. Il est de mise de s'assurer que l'embarcation est solidement ancrée, de demeurer vigilant quant aux signes de glissement de l'ancrage et que le manillon soit bien verrouillé.

Il existe différents types d'ancre:



Ancre plate: comporte une double plaque à l'arrière dont le rôle est de donner un certain angle de pénétration à deux larges pelles plates articulées qui y sont attachées. Les pelles peuvent ainsi s'orienter vers la surface des fonds et y pénétrer. Elle présente toutefois des difficultés pour pénétrer les fonds durs ou recouverts d'algues.



Le grappin: est simple à concevoir et à fabriquer. Son seul avantage est de se planter quelle que soit la position où il tombe dans les fonds. Dans le rocher ou le corail, il peut par contre se coincer rapidement et être difficile à relever.



La charrue: particulièrement populaire parmi les plaisanciers puisqu'elle est assez polyvalente dans tous les fonds, mais pas exceptionnelle dans aucun d'entre eux.



L'ancre champignon: convient lorsque le fond de la mer se compose de vase ou de sable fin. Elle est formée comme un champignon inversé, la tête devant s'enterrer dans la vase.

Lors du choix de l'ancre, **sa capacité de retenue et les caractéristiques du fond marin dans lequel elle sera utilisée doivent être prises en considération.** De plus, la possession à bord d'une ancre plus grosse peut s'avérer utile lors de conditions météorologiques défavorables. Peu importe le type d'ancre choisi, elle doit être munie d'un filin, d'un câble, d'un cordage ou d'une chaîne, ou une combinaison de ceux-ci, d'une longueur minimale de 15m. Transports Canada suggère **un ratio de cinq (5) à dix (10) fois la profondeur de l'eau.** Ni le cordage, ni la chaîne ne sont fondamentalement supérieurs, ils ont chacun leurs avantages et leurs inconvénients. Il est cependant préférable, sur les petits bateaux, d'insérer un élément élastique, cordage ou amortisseur, dans la ligne de mouillage, ceci afin d'absorber les à-coups qui peuvent se produire.



Écope/pompe à eau manuelle/installation d'assèchement

Une écope doit avoir une capacité minimale de 750 ml, offrir une ouverture d'au moins 65 cm² et être fabriquée de plastique ou de métal. Si l'embarcation a une pompe de cale manuelle, **la pompe et le tuyau doivent être assez longs pour permettre à une personne d'atteindre la cale et de vider l'eau par-dessus bord.** Toute embarcation nécessite d'avoir à son bord une écope et/ou une installation de pompe de cale.

La fabrication d'une écope peut se faire à partir d'une bouteille de plastique rigide de quatre litres (utile pour les petites embarcations non pontées) en suivant ces étapes:

- rincer soigneusement;
- visser le bouchon;
- découper le fond;
- couper le côté de la poignée.



Équipement de sécurité obligatoire (suite)

Équipement de lutte contre les incendies

Extincteurs au CO₂

Les incendies d'origine différente exigent des types différents d'extincteurs. L'achat d'un extincteur offrant une classe ABC devrait être fait. Les lettres indiquées sur l'extincteur informent des types d'incendies pour lesquels l'extincteur a été conçu. Les incendies sont classés comme ceci:

- Classe A: Matières qui brûlent, comme le bois, les étoffes, le papier, le caoutchouc et le plastique;
- Classe B: Liquides qui brûlent, comme l'essence, le pétrole et la graisse;
- Classe C: Équipement électrique.

Le chiffre précédant les lettres sur l'extincteur indique l'intensité de l'incendie que l'extincteur peut éteindre comparativement à d'autres extincteurs. Par exemple, un extincteur de classe 10BC éteindra un incendie plus important qu'un extincteur de classe 5BC. **Il est important de savoir que pour les embarcations munies d'un moteur intérieur, un extincteur de type BC est exigé à son bord et doit être rangé dans un endroit pratique et facilement accessible. Aussi, le type d'appareil à bord ainsi que la longueur de l'embarcation déterminent le nombre et le type d'extincteurs nécessaires.**

Les extincteurs portatifs exigés à bord d'une embarcation de plaisance doivent être conformes à l'une des exigences suivantes : soit qu'ils portent une marque indiquant qu'ils sont certifiés par un organisme de certification de produits (ULC, UL, USCG) ou soit qu'ils sont d'un type approuvé par la United States Coast Guard (USCG).

Vérifiez souvent si l'extincteur est chargé à sa bonne pression de fonctionnement et assurez-vous que vos invités et vous-même savez comment l'utiliser. L'entretien, la réparation et la recharge doivent être confiés à du personnel qualifié, conformément aux instructions du fabricant. **Pour l'entretien de l'extincteur, à tous les mois vous devez retourner l'extincteur en position inversée et le secouer vigoureusement pour empêcher l'agent chimique dans l'extincteur de durcir.**



Hache

En cas d'incendie, la hache peut être utilisée pour ouvrir une porte coincée sur l'embarcation de plaisance. Elle peut aussi être utilisée pour éteindre un feu qui se propage entre deux épaisseurs coque ou bien à couper la corde de l'ancre ou le câble de remorquage lors d'une situation d'urgence.

N'importe quel type de hache est accepté (y compris les hachettes), mais la hache à pointe est préférable. Elle doit être rapidement accessible et non exposée aux éléments.



Seau

L'utilité principale du seau est de pouvoir éteindre des feux de type A. L'extincteur de type BC, obligatoire sur les embarcations qui possèdent un moteur in-board (intérieur), ne peut éteindre les feux de type A qui sont de type solide (bois et tissus). Le seau rempli d'eau servira donc à les éteindre. La seule exigence nécessaire pour le seau est qu'il soit d'au moins 10L. Les seaux d'incendie en métal avec un fond rond pourvu d'un trou au centre et peints en rouge ne sont pas exigés pour les petites embarcations de plaisance. Toutefois, une corde suffisamment longue pour atteindre l'eau est recommandée.



Équipement de sécurité obligatoire (suite)

Équipement de détresse

Le VHF (Radio à Haute Fréquence)

Une radio VHF doit maintenant être munie de la fonction d'appel sélectif numérique (ASN) sur le canal 70. Cette fonction produit automatiquement des alertes de détresse en format numérique. La Garde côtière canadienne offre le service d'ASN sur le canal 70 sur les côtes est et ouest, ainsi que sur les Grands Lacs et le fleuve Saint Laurent.



Rappelez-vous que le canal 16 de la radio VHF est réservé exclusivement aux appels et aux situations d'urgence. La Garde Côtière Canadienne est constamment à l'écoute sur le canal 16. Il est aussi possible d'utiliser *16 à partir du cellulaire pour contacter la Garde côtière canadienne. Si vous appelez un autre navire sur le canal 16, allez sur une autre fréquence et continuez votre communication. La radio VHF doit être utilisée de la façon décrite dans le *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF*.



Sa portée étant beaucoup plus grande, il est toujours préférable d'utiliser la radio VHF au lieu d'un téléphone cellulaire. De plus, le VHF est le meilleur moyen d'appeler à l'aide parce que les autres plaisanciers seront avertis en même temps de la situation d'urgence et pourront peut-être prêter assistance. Bien qu'il est possible d'obtenir une aide de recherche et de sauvetage avec un téléphone cellulaire en composant *16, cette façon de faire n'est pas aussi fiable qu'une radio maritime et ne représente pas le meilleur moyen pour lancer une alerte de détresse puisque les téléphones cellulaires peuvent perdre leur capacité de réception, être mouillés ou endommagés et les batteries de ceux-ci sont moins performantes. Un appel à partir d'un téléphone cellulaire n'indique pas aux bâtiments à proximité qu'il y a détresse, contrairement à la radio maritime. Certains signaux de téléphone cellulaire ne peuvent mener les sauveteurs jusqu'à la position de détresse. Tous les téléphones cellulaires n'offrent pas le service *16, il est bon de s'en informer. Le téléphone cellulaire n'étant pas accessible partout, si vous vous retrouvez sans signal, il vous sera alors impossible d'émettre un signal de détresse.

- En cas de danger extrême (l'embarcation prend l'eau et risque de couler ou chavirer), utiliser le canal 16 de la radio VHF et répéter « Mayday » trois fois. Ensuite, indiquer le nom et la position de l'embarcation, la nature du problème et le type d'aide requise. Il est interdit d'envoyer de faux messages de détresse. Il ne faut donc pas l'utiliser si l'embarcation est seulement en panne et que vous n'êtes pas en danger de mort.
- Dans le cas d'un besoin d'aide, mais sans danger immédiat (le moteur est en panne et dans l'incapacité de rejoindre la rive), utiliser le canal 16 et répéter « Pan Pan » trois fois. Ensuite, indiquer le nom et la position de l'embarcation, la nature du problème et le type d'aide requise.
- Enfin, pour éviter de se retrouver dans une mauvaise position, restez à l'affût des mises à jour au niveau des conditions météorologiques ainsi que des avis de sécurité à la navigation émis par les autorités, tel un cargo passant dans un chenal étroit et qui pourrait nuire à une navigation sécuritaire. Pour ce faire, la station appelante utilisera le terme Sécurité, répété trois fois.

Le GPS

Le Global Positioning System, plus connu par son sigle GPS que l'on peut traduire en français par « système de positionnement mondial », est le principal système de positionnement mondial actuel. Le GPS de type usage maritime est utilisé en navigation pour se repérer sur les plans d'eau. À l'aide de la carte marine, qu'elle soit intégrée ou non dans le GPS, la personne peut se positionner sur la carte marine et donc sur son plan d'eau. Si le GPS utilisé possède des cartes marines intégrées, s'assurer tout de même d'avoir un système auxiliaire (cartes marines format papier) afin de retrouver la position sur l'eau en cas de défauts de l'appareil. Il faut s'assurer d'avoir des piles rechargées pour le bon fonctionnement du GPS. Faire attention de ne pas l'échapper dans l'eau, souvent les GPS ne sont pas imperméables.



Équipement de sécurité obligatoire (suite)

Lampe de poche étanche

Il est nécessaire de faire l'achat d'une lampe de poche portant la mention « étanche à l'eau ». En cas de panne de courant ou de situation d'urgence, la lampe de poche est un excellent moyen de faire des signaux de détresse. Donc avant chaque voyage, bien s'assurer que les piles de la lampe de poche étanche sont rechargées et qu'elle est en bon état de fonctionner.

La lampe de poche peut également servir de feux de navigation à bord d'embarcations non motorisées ou d'un voilier de moins de 7m.



Feux pyrotechniques

Les feux pyrotechniques doivent être utilisés qu'en cas d'urgence seulement. Avant d'utiliser un feu pyrotechnique, il est important de lire les instructions du fabricant. Une pièce pyrotechnique aérienne doit être projetée à angle contre le vent. Si le vent est fort, l'angle de tir doit être réduit. **Les pièces pyrotechniques doivent être conservées en position verticale dans un endroit frais et sec** (par exemple, dans un contenant étanche) pour préserver leur efficacité et doivent être accessibles en tout temps.



Il existe quatre types de pièces approuvées :

Fusée à parachute

- étoile rouge simple ;
- monte jusqu'à 300m et redescend lentement à l'aide d'un parachute ;
- est facilement visible depuis la surface ou les airs ;
- brûle pendant au moins 40 secondes.

Fusée à étoiles multiples

- deux étoiles rouges ou plus ;
- montent jusqu'à 100 m et chaque étoile brûle pendant quatre ou cinq secondes ;
- est facilement visible depuis la surface ou les airs.

Feu à main

- flamme rouge au bout d'une torche à main ;
- visibilité limitée à la surface ;
- brûle pendant au moins une minute ;
- meilleur moyen de faciliter un repérage exact depuis les airs.

Signal fumigène flottant ou à main

- produit une fumée orange dense pendant trois minutes ;
- à utiliser que de jour seulement.

L'étiquette d'approbation de Transports Canada doit apparaître sur les pièces pyrotechniques. Ces dernières ne sont bonnes que pendant une période de **quatre (4) ans à compter de la date de fabrication** indiquée sur chaque pièce. S'informer auprès des corps policiers locaux ou des pompiers afin de savoir comment éliminer les pièces périmées.

La longueur de l'embarcation et la zone d'opération déterminent le nombre et le type de pièces requises à bord de l'embarcation. Ainsi, des signaux visuels ne sont pas exigés à bord des embarcations de plaisance qui sont d'au plus 6m de longueur et qui ne sont pas équipées d'un moteur. De plus, des signaux de détresse pyrotechniques ne sont pas exigés à bord des embarcations de plaisance dans les cas où celles-ci sont utilisées sur un fleuve, une rivière, un canal ou un lac où elles ne peuvent jamais se trouver à plus d'un mille marin de la rive, lorsqu'elles n'ont pas de couchettes et lorsqu'elles sont utilisées pour la participation à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci.

Équipement de sécurité obligatoire (suite)

Équipement de navigation

Dispositif de signalisation sonore ou appareil de signalisation sonore



Toute embarcation doit posséder à son bord un dispositif ou un appareil de signalisation sonore afin de communiquer l'intention et alerter les autres bateaux de sa présence lorsque la visibilité est réduite et/ou lors de situation d'urgence. Les embarcations de moins de 12m de longueur doivent être munies d'un dispositif de signalisation sonore si elles ne sont pas munies d'un appareil de signalisation sonore. Contrairement au dispositif de signalisation sonore, l'appareil de signalisation sonore fait partie intégrante de l'embarcation,

est fixé sur celle-ci et est en bonne fonction de marche.

Le dispositif de signalisation sonore peut être un sifflet sans bille, une corne sonore à gaz comprimé ou une corne électrique. Les sifflets avec bille ne sont pas réglementaires, car lorsqu'ils prennent l'eau, ils ne sont plus fonctionnels.



Feux de navigation

Les feux de navigation sur l'embarcation de plaisance indiquent le type d'embarcation qui se déplace sur le plan d'eau. La configuration et la couleur des feux visibles aident ainsi à déterminer la priorité de passage des embarcations. Il faut être au courant des feux qu'il est obligatoire d'utiliser sur une embarcation du coucher au lever du soleil.



Une navigation de nuit sans feux constitue un danger pour les embarcations environnantes. Ils doivent également être utilisés lorsque la visibilité est réduite (ex. : brouillard). Avant de partir sur l'eau, bien vérifier si les feux de navigation sont en état de fonctionner. La portée des feux de navigation varie selon la longueur de l'embarcation. Une embarcation plus grande a une portée plus longue. Se référer à la **Règle 22** du *Règlement sur les abordages* pour avoir de plus amples informations.

Réflecteur Radar

Un réflecteur radar peut améliorer la sécurité sur l'eau, mais seulement s'il est assez gros et bien placé sur l'embarcation. Les réflecteurs permettent aux personnes à bord de grands navires de voir les petites embarcations sur leurs écrans radars. C'est parfois le seul moyen qu'ils ont pour repérer ces embarcations.



Aucun compromis ne doit être fait sur la grosseur d'un réflecteur radar au moment de l'achat. Le plus grand qu'il est possible d'installer sur l'embarcation doit être acquis. La hauteur des réflecteurs est également très importante. **Ils devraient être installés au-dessus de tout équipement, le plus haut possible et, idéalement, au moins 4 m au-dessus de l'eau.**

Équipement de sécurité obligatoire (suite)

Compas magnétique

Le compas magnétique donne le cap d'une embarcation et le relèvement d'un objet en particulier. Il est essentiel à la navigation dans des conditions de visibilité réduite. Il est important de ne pas oublier que celui-ci peut être dérangé lorsque placé à proximité de dispositifs métalliques ou électriques, l'amenant possiblement à fournir de fausses indications. De plus, il importe de le tenir éloigné de la boussole, des tournevis aimantés, des chaînes de clés, des lampes de poche ainsi que de tout dispositif.



Cartes marines

Les cartes marines sont des représentations graphiques indiquant les plans d'eau, notamment les profondeurs, les dangers sous-marins, les voies de circulation, les aides à la navigation et les zones côtières voisines. Elles servent à faciliter la navigation et sont publiées par le **Service hydrographique du Canada**, ministère des Pêches et Océans.



Cartes topographiques

Les cartes topographiques sont des cartes des régions indiquant les caractéristiques naturelles et artificielles du terrain, les marques d'élévation, le littoral, les rochers et les détails planimétriques. Elles sont publiées par le Ministère des Ressources naturelles du Canada ou certaines autorités provinciales. Elles sont parfois utilisées lorsqu'il n'y a pas de cartes marines disponibles. Par contre, elles n'indiquent pas les dangers sous-marins, les aides maritimes à la navigation, les chenaux et les zones de mouillage.



Partage des voies navigables

Vitesse de sécurité

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux conditions existantes.

Il est important de se conformer à toutes les restrictions à la conduite des bateaux, telles que les limites de vitesse, les limites de force de moteur, etc. De plus, la connaissance de la signification des panneaux rencontrés lors de la navigation est primordiale à une navigation sécuritaire. En cas d'ignorance, il est possible de se référer au *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*.



Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité:

- la visibilité;
- la densité du trafic et notamment les concentrations élevées d'embarcations de plaisance;
- la capacité de manoeuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt dans les conditions existantes;
- de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux;
- feux du navire;
- l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;
- le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.



Partage des voies navigables (suite)

Une embarcation doit toujours être utilisée de manière sécuritaire et il importe de tenir compte des circonstances qui pourraient présenter un danger pour le bâtiment ou d'autres bâtiments. C'est pourquoi il faut toujours rester à l'affût de ce qui se passe sur l'eau. Il ne faut pas non plus compromettre la sécurité des personnes participant à des activités dans l'eau, donc il faut toujours faire attention aux nageurs lorsqu'on navigue **en se tenant à une bonne distance d'eux et des aires de natation**. Afin d'assurer la sécurité des personnes pendant la tenue d'une activité ou d'un événement sportif, récréatif ou public pour lequel un permis a été délivré, toute personne qui utilise une embarcation de plaisance doit le faire de manière à ne pas gêner l'activité ou l'événement.

Vous devez toujours assurer une veille visuelle et auditive appropriée pour ne mettre ni vous ni les autres embarcations autour de vous en danger. **Tout conducteur doit être en mesure d'utiliser et de reconnaître les signaux émis par un autre navire à l'aide d'un dispositif ou d'un appareil de signalisation sonore lors de visibilité réduite**, tels que :

- un son bref pour dire: « Je viens sur tribord »;
- deux sons brefs pour dire: « Je viens sur bâbord »;
- trois sons brefs pour dire: « Je bats en arrière »;
- cinq coups de sifflet courts: « Je ne comprends pas votre intention ».

Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route des navires suivants:

- d'un navire qui n'est pas en contrôle;
- d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte;
- d'un navire en train de pêcher;
- d'un navire à voiles.

Un navire à voiles faisant route doit s'écarter de la route des navires suivants :

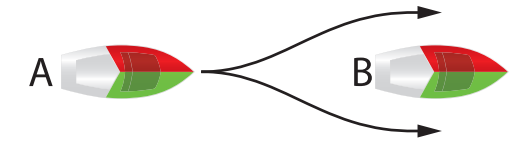
- d'un navire qui n'est pas en contrôle;
- d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte;
- d'un navire en train de pêcher;

Un navire en train de pêcher et faisant route doit s'écarter de la route des navires suivants:

- d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;
- d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte.

Règles de route

Un navire qui en rattrape un autre doit agir tôt et de façon évidente de manière à s'écarter largement du navire qu'il rattrape. Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manoeuvrer en conséquence.

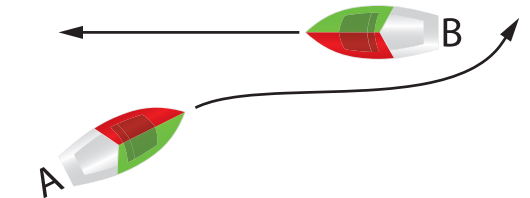


Tout changement de route ou de vitesse visant à éviter un abordage **doit être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire** qui l'observe visuellement ou au radar. Une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

Les manoeuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manoeuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

Si c'est nécessaire, une embarcation de plaisance doit réduire sa vitesse pour éviter une autre embarcation.

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.



Tout navire qui n'est pas privilégié doit, autant que possible, agir tôt et de façon évidente de manière à s'écarter largement du navire privilégié.

Lorsqu'un navire est privilégié, il doit maintenir sa route et sa vitesse. Néanmoins, ce dernier peut manoeuvrer afin d'éviter l'abordage aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manoeuvre appropriée.



Partage des voies navigables (suite)

Responsabilité réciproque des navires

Les navires faisant route dans un chenal étroit doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal. Quand il navigue dans une voie de circulation ou à proximité, le conducteur doit savoir que la visibilité et la capacité de manoeuvrer à partir de la passerelle d'un navire sont limitées et qu'il ne sera peut-être pas aperçu. Il doit être extrêmement prudent lorsqu'il navigue dans une voie de circulation ou à proximité.



Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voiles ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès. Il est de mise de se tenir à l'écart des grands bâtiments, car ils sont moins faciles à manoeuvrer.

Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès.

Un navire qui s'approche d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières.



Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mettre l'ancre dans un chenal étroit.

Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre.

Si possible, les petites embarcations devraient se déplacer en groupe pour accroître leur visibilité. Si possible, les petites embarcations devraient se tenir à l'écart des traversiers ancrés, des traversiers en mouvements ou des bâtiments remorqués. Il faut être attentif au signal émis par les traversiers. Il faut savoir qu'un son prolongé indique le départ du quai.

Les remorqueurs peuvent remorquer des bâtiments au moyen d'un long câble de remorque qui se prolonge derrière eux. Souvent, le câble de remorque est si long qu'il pend sous la surface de l'eau et est presque invisible. **Il est important de ne jamais passer entre un remorqueur et sa remorque.**

Si une petite embarcation heurte le câble de remorque submergé, elle pourrait chavirer et se faire heurter par l'objet remorqué. Un grand nombre d'objets remorqués laissent également un long sillage derrière eux. Il est bon de laisser au remorqueur et à sa remorque un vaste espace dans chaque direction.



Partage des voies navigables (suite)

Emploi de la courtoisie et du bon sens

Toute embarcation munie d'un moteur autre qu'un moteur hors-bord doit être équipée d'un silencieux et ce dispositif doit être actif lorsque l'embarcation navigue à moins de 5 milles marins de la rive. Cette exigence ne s'applique pas si l'embarcation a été construite avant le 1er janvier 1960 ou lors d'une participation à une compétition officielle, à un entraînement officiel ou aux derniers préparatifs en prévision d'une compétition officielle.



Conduisez prudemment! À haute vitesse, il est difficile d'apercevoir les nageurs, les skieurs nautiques, les plongeurs et les autres embarcations à temps pour les éviter. De plus, lorsque vous naviguez, il est important de connaître la profondeur de l'eau afin d'éviter d'endommager l'hélice du moteur. S'il advient que vous deviez récupérer une personne tombée à l'eau, ne pas oublier d'éteindre alors le moteur de votre embarcation.

Il est important de se tenir éloigné des aires de baignade pour ne pas risquer de blesser les nageurs. Il est aussi important de rester à distance des canots et des kayaks, surtout lorsque vous naviguez à grande vitesse, pour ne pas risquer d'abordage ou faire chavirer ces petites embarcations par votre sillage. **Le sillage d'une embarcation pourrait aussi causer des dommages à d'autres bâtiments, à des quais et au rivage.** Toujours tenir compte des effets du sillage sur les autres embarcations au moment de choisir la vitesse de navigation. Un conducteur sera tenu responsable de dommages ou de préjudices causés.

Le pétrole, le carburant, l'antigel et le liquide de transmission ne sont que quelques exemples de polluants qui nuisent à l'environnement lorsqu'ils sont pompés par-dessus bord. **En fait, un règlement interdit de rejeter ou d'immerger des combustibles, des hydrocarbures, de l'antigel et d'autres substances nocives telles que des agents nettoyants dans l'eau.** Si mineur soit-il, un déversement peut causer une pollution importante à long terme.

L'utilisation de produits de nettoyage alternatifs (non polluant) est fort recommandée. Les détergents de nettoyage des fonds de cale, même ceux qui sont biodégradables, ne font que séparer le pétrole en gouttelettes minuscules moins visibles. L'utilisation de chiffons de cale absorbants est recommandée, car ils sont conçus pour absorber les produits pétroliers et repousser l'eau. Enfin, avant de transporter une embarcation d'un plan d'eau à un autre, il est important de nettoyer l'extérieur de la coque et l'intérieur de l'embarcation afin d'empêcher la propagation des espèces envahissantes non désirées telles que les moules zébrées.



Partage des voies navigables (suite)

Montrer les feux de navigation correspondant à l'embarcation

Lors d'une navigation de nuit ou pendant les périodes de visibilité réduite, les feux que les embarcations doivent montrer aux autres navires aident à les identifier. Il est ainsi possible de déterminer s'il s'agit d'une embarcation à voiles, à moteur ou s'il s'agit d'un navire à l'ancre. Les grands navires, les bâtiments de pêche au filet et les remorqueurs tirant des barges déploient des lumières additionnelles pour aider à repérer de quel type de navire il s'agit. **En navigation de nuit, la couleur de la lumière aperçue sur l'autre embarcation rencontrée aide à déterminer laquelle est prioritaire.**



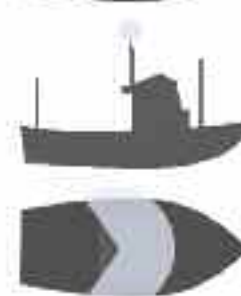
Les «**feux de côté**» déterminent la priorité: un feu rouge placé à bâbord et un feu vert placé à tribord, projetant chacun une lumière ininterrompue et disposés de manière à projeter cette lumière vers l'avant. Ils permettent de savoir si l'embarcation qui se dirige vers vous provient de votre droite ou bien de votre gauche.



Le «**feu de poupe**», placé aussi près que possible de la poupe à l'arrière du bateau, illumine en continu une lumière blanche de 135 degrés vers l'arrière de l'embarcation de plaisance. Le feu de poupe est utilisé sur les voiliers qui naviguent à voiles.



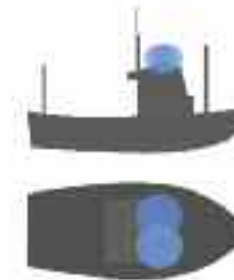
Le «**feu de tête de mât**» désigne un feu blanc au-dessus de l'axe longitudinal de l'embarcation de plaisance, projetant une lumière ininterrompue et disposé de manière à projeter une lumière de 225 degrés vers l'avant de l'embarcation.



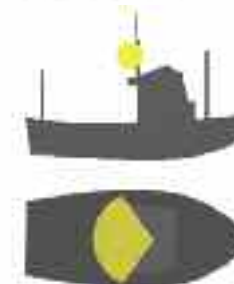
Le «**feu visible sur tout l'horizon**» projette une lumière blanche ininterrompue tout autour (360 degrés) de l'embarcation et est utilisé sur les navires à l'ancre ainsi que sur les embarcations à moteur qui se déplacent.



Le feu à éclats bleu est un feu utilisé par les corps policiers ou les bateaux du gouvernement.



Le feu à éclats spéciaux est un feu de couleur jaune utilisé par les remorqueurs.



Partage des voies navigables (suite)

Voici quelques exemples de feux de navigation de nuit



Voilier de face, à voiles



Voilier de face, à moteur



Embarcation à moteur, au mouillage



Embarcation à moteur, de côté gauche



Bateau à moteur, de face

Tout conducteur d'une embarcation doit connaître les règles qui s'appliquent dans le partage des eaux navigables afin d'être en mesure de naviguer en toute sécurité. Lors de la navigation de nuit ou par visibilité réduite, le conducteur doit être en mesure de reconnaître une embarcation par la couleur et le positionnement de ses feux de navigation afin de savoir quelles actions entreprendre afin d'éviter une collision.



Un navire à moteur de moins de 12 mètres qui fait route doit montrer: des feux de côté bâbord-tribord (rouge et vert) qui éclairent vers l'avant du bateau ainsi qu'un feu sur tout l'horizon (blanc) qui éclaire tout autour de l'embarcation.



Un navire à moteur de plus de 12 mètres qui fait route doit montrer: des feux de côté bâbord-tribord (rouge et vert) qui éclairent vers l'avant du bateau ainsi qu'un feu de tête de mât (blanc) qui éclaire vers l'avant du bateau et un feu de poupe (blanc) qui éclaire vers l'arrière de l'embarcation.



Un navire à voiles qui fait route doit montrer: des feux de côté bâbord-tribord (rouge et vert) qui éclairent vers l'avant du bateau ainsi qu'un feu de poupe (blanc) qui éclaire vers l'arrière du bateau.



Partage des voies navigables (suite)

Un navire en train de pêcher doit montrer deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc. Lorsqu'il bouge, il doit montrer des feux de côté bâbord-tribord et un feu de poupe.

Un chalutier (navire transportant une cage métallique) en train de pêcher doit montrer deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc. Lorsqu'il bouge, il doit montrer des feux de côté bâbord-tribord et un feu de poupe.

Un navire à l'aviron, un canot ou un kayak doivent être prêts à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe de poche. Il est important de réduire la vague de votre embarcation en présence de ces types d'embarcations afin de prévenir un chavirement.

Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible un feu blanc visible sur tout l'horizon.



Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer deux feux de côté, un feu de poupe, un feu de remorquage au-dessus du feu de poupe (feu jaune) et deux feux de tête de mât superposés. Si la longueur du train de remorquage dépasse 200m, le remorqueur doit avoir trois feux de tête de mât superposés.



En plus des feux de navigation réguliers, une embarcation qui procède au remorquage d'une embarcation en détresse ou ayant besoin d'assistance pour d'autres raisons doit prendre les mesures possibles pour indiquer le rapport entre l'embarcation qui remorque et l'embarcation remorquée. Une embarcation de plaisance qui en remorque une autre doit donc tenter d'éclairer le câble de remorquage pour qu'il soit le plus visible possible et ainsi éviter les collisions avec celui-ci.

Un navire ou un objet remorqué doit montrer, lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une lampe de poche étanche pour éclairer le câble de remorquage.

Tout navire du gouvernement ou tout navire qui appartient à un corps policier doit montrer, comme signal d'identification, un feu bleu à éclats lorsqu'il :

- prête assistance dans n'importe quelles eaux à un bâtiment ou autre embarcation ;
- sert à l'application des lois dans les eaux canadiennes.

Un navire en train de pousser doit montrer des feux de côté, un feu de poupe et deux feux de tête de mât superposés. Le navire poussé en avant et ne faisant pas partie d'une unité composite doit montrer à son extrémité avant des feux de côté. Enfin, lorsque les deux navires sont reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite, ils sont alors considérés comme un seul navire à propulsion mécanique.

Systeme canadien d'aides à la navigation (SCAN)

Les bouées et balises sont des aides à la navigation installées par la Garde côtière pour guider les opérateurs de la marine marchande et les plaisanciers. Les aides à la navigation sont des systèmes ou dispositifs installés sur l'eau ou à terre qui avertissent de la présence de dangers ou d'obstacles comme les hauts-fonds. Les aides à la navigation peuvent indiquer simplement la route la plus sécuritaire à suivre. Elles permettent aussi de déterminer la position sur l'eau et peuvent aider également à trouver le meilleur trajet vers la destination choisie.



Les bouées latérales

Pour bien comprendre les bouées latérales, il faut tout d'abord expliquer ce qu'est l'amont et l'aval. **L'amont est le côté d'où vient un cours d'eau, sa partie supérieure opposée à la partie inférieure qu'on appelle l'aval. L'aval est donc le côté vers lequel descend un cours d'eau.** Si nous prenons le fleuve St-Laurent comme exemple et que vous naviguez de Québec vers Montréal, vous vous dirigez vers l'amont. Inversement, si vous vous dirigez de Montréal vers Québec, vous vous dirigez vers l'aval, le déversement de l'eau se faisant d'un fleuve vers l'océan.

Les bouées latérales indiquent les deux côtés d'un chenal (bâbord ou tribord).

Bouée de bâbord

Indique le côté bâbord (gauche) d'un chenal lorsque l'on navigue vers l'amont. Elle est verte et le haut est plat. S'il y a présence d'une lumière sur la bouée bâbord, celle-ci est verte. Elle clignote une fois toutes les quatre secondes ou encore à chaque seconde. On identifie les bouées bâbord (vertes) avec des lettres et des nombres impairs.



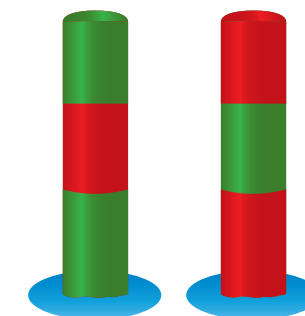
Bouée de tribord

Indique le côté tribord (droit) d'un chenal lorsque l'on navigue vers l'amont. La bouée tribord est rouge et elle est identifiée par une lettre et un chiffre pair. Si elle porte un voyant, celui-ci est un cône rouge pointant vers le haut. Si elle porte un feu, ce feu est rouge et consiste en un feu à éclats ou en un feu à scintillements. Finalement, si elle ne porte pas de feu, elle a un dessus de forme conique.



Bouée de bifurcation

Marque un embranchement du chenal et peut être laissée d'un côté ou de l'autre. La bouée a deux bandes, l'une rouge et l'autre verte. La couleur de la bande qui se trouve au-dessus indique le chenal principal.



Bouée de danger isolé

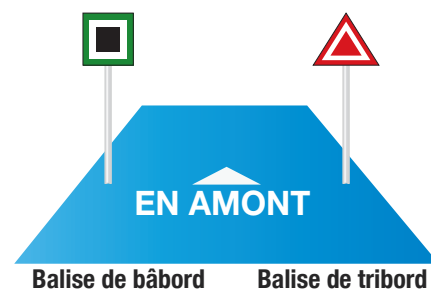
Elle est amarrée à un danger isolé dans une masse d'eau sécuritaire. Elle est noire et porte une bande horizontale rouge.



Systeme canadien d'aides à la navigation (SCAN) (suite)

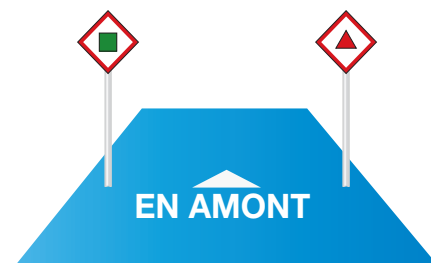
Balises de jour (bâbord et tribord)

Ce sont des aides à la navigation qui sont fixes contrairement à la bouée qui ne l'est pas. Nous retrouvons des balises de tribord et de bâbord qui ont le même rôle qu'une bouée de tribord ou de bâbord à l'exception qu'elles sont fixes.



Balise de jonction

Marque un embranchement du chenal et peut être laissée d'un côté ou de l'autre. La balise porte un losange rouge avec soit un carré ou un triangle à l'intérieur, indiquant le chenal principal.



Autres bouées retrouvées sur les plans d'eau canadiens

Bouée d'avertissement

Elle est jaune et informe les plaisanciers de la présence de dangers comme des zones de tir, des pipelines sous-marins, des zones de régates, des bases d'hydravion et des zones où il n'existe aucun chenal.



Bouée de mouillage

Balise le périmètre d'une zone de mouillage. Elle est jaune et porte une ancre noire.



Bouée d'amarrage

Sert à amarrer ou à immobiliser un navire. Elle est blanche et orange, l'orange couvrant le tiers supérieur.



Bouée de renseignements

Transmet, à l'aide de mots ou de signes conventionnels, des renseignements d'intérêt pour le navigateur. Elle est blanche et porte sur deux côtés opposés un sigle qui se décrit comme suit: le contour d'un carré orange entre deux bandes horizontales de même couleur.



Bouée d'obstacle

Balise des obstacles tels des rochers et des hauts-fonds. Elle est blanche et porte un sigle distinctif sur deux côtés opposés. Il s'agit d'un losange orange situé entre deux bandes horizontales de même couleur.



Bouée de contrôle

Balise une zone où des restrictions à la conduite des embarcations ont été établies. Elle est blanche et porte un sigle distinctif sur deux côtés opposés. Ce sigle se décrit comme suit: il s'agit du contour d'un cercle orange situé entre deux bandes horizontales de même couleur. Un nombre ou un signe conventionnel noir à l'intérieur des cercles orange indique la nature de la restriction en vigueur.



Systeme canadien d'aides à la navigation (SCAN) (suite)

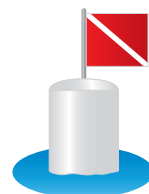
Bouée d'endroit interdit

Signale une zone interdite aux embarcations. Elle est blanche et affiche un sigle sur deux côtés opposés. Ce sigle se décrit comme suit: il s'agit d'un losange orange à l'intérieur duquel se dessine une croix de même couleur. Deux bandes horizontales, de même couleur, se situent en haut et en bas du losange.



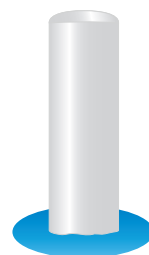
Bouée de plongée

C'est le pavillon A, rouge et blanc, qui délimite les secteurs où s'effectuent des opérations de plongée. La bouée de plongée est blanche et porte un drapeau rouge d'au moins cinquante (50) cm de côté, traversé en diagonale par une bande blanche allant du sommet du guindant au bas du battant. Si la plongée se fait à partir d'un bateau, celui-ci doit arborer le pavillon A (bleu et blanc) du code international des signaux qui signifie « J'ai un plongeur à l'eau; écartez-vous largement à basse vitesse ». En naviguant, lorsque vous apercevez de loin ces drapeaux, vous devez manœuvrer agir tôt et de façon évidente de manière à vous en écarter.



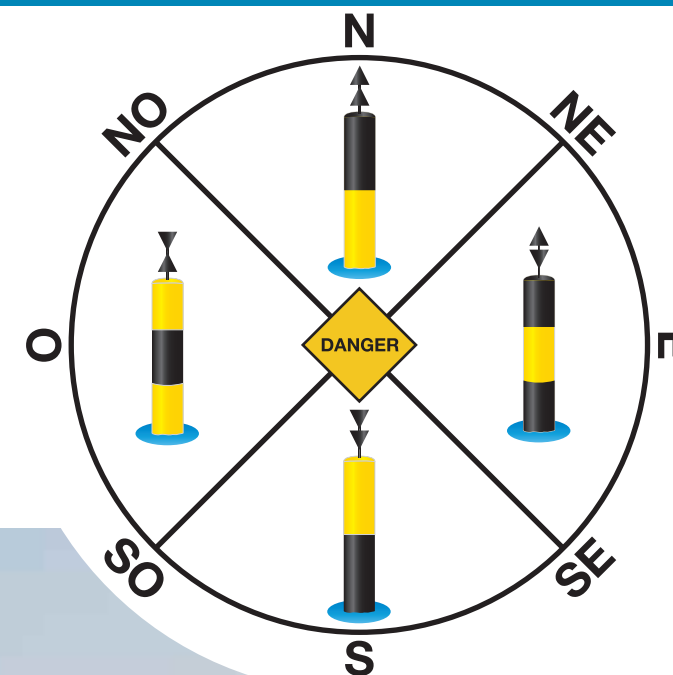
Bouée de natation

Balise le périmètre d'une zone réservée à la natation. Elle est blanche.



Bouées cardinales

Les bouées cardinales indiquent l'emplacement de danger en se référant aux quatre points cardinaux "nord, sud, est, ouest". Par exemple, la bouée cardinale nord nous indique que les eaux navigables sont au nord de la bouée cardinale nord.



Prévention des situations d'urgence

Connaître les limites du conducteur et de son embarcation

Il est important d'être conscient de ses capacités lors d'une balade sur l'eau. Le conducteur doit se fier à son expérience et à l'ensemble de ses compétences pour savoir s'il a les qualités requises pour naviguer sur le plan d'eau en toute sécurité. De plus, il doit tout autant connaître les limites de l'embarcation qu'il conduit et se rappeler que chaque embarcation est différente et réagit différemment sur l'eau. Une embarcation plus grosse a besoin d'un plus long temps de freinage.



Surveiller les conditions de navigation

Les conditions météorologiques et l'état des eaux jouent un rôle important en ce qui concerne la sécurité de tous sur l'eau. Avant de partir, toujours s'assurer de consulter les prévisions récentes de la météo, de comprendre ce qu'elles signifient et de connaître les facteurs locaux (comme la topographie) qui peuvent faire en sorte que les conditions météorologiques diffèrent des conditions prévues. Les gens qui connaissent bien la région constituent la meilleure source pour obtenir cette information.



Comme les orages d'été peuvent surgir rapidement et subitement, il faut toujours rester aux aguets et surveiller les changements dans l'environnement. Si le ciel commence à s'assombrir et à s'ennuager et si les conditions changent rapidement, il faut le voir et aller se réfugier dans un endroit protégé. La vérification au préalable des cartes marines et instructions nautiques publiées et actualisées par le Service Hydrographie Canadien permettra de savoir où trouver refuge en cas de besoin.

La visibilité réduite

En cas de brouillard ou de visibilité réduite, il faut toujours réduire la vitesse de croisière. La capacité à repérer les embarcations environnantes étant diminuée, il sera difficile d'arrêter à temps si un obstacle se présente.

Les coups de vent

À certains endroits, il peut y avoir des coups de vent violents dus à la géographie du territoire. Lors d'une

sortie sur un nouveau plan d'eau, il est important de s'informer auprès des gens qui y naviguent régulièrement pour être à l'affût de ces informations.

Vagues et courants

À certains endroits, les vagues peuvent devenir grosses très rapidement, particulièrement sur les plans d'eau où les vagues ont beaucoup de distance pour se former comme les Grands Lacs ou bien le fleuve St-Laurent. Il faut se diriger loin des zones de rapides ou de courants afin d'éviter les risques possibles de chavirement.

Des débris

Finalement, il se peut qu'à la suite de fortes pluies ou de crues d'un cours d'eau, des débris comme de gros morceaux de bois provenant du littoral se retrouvent sur l'eau et deviennent un danger. Il faut toujours être à l'affût des débris qui flottent sur l'eau en gardant une veille constante sur le plan d'eau.

Prévention des situations d'urgence (suite)

Prévention des situations d'urgence

Lors d'une sortie sur l'eau, il est recommandé d'encourager tous les passagers à porter un vêtement de flottaison individuel. Si les conditions météorologiques se détériorent, ou lors d'une situation d'urgence, tous les passagers devraient alors porter leur VFI.

Chargement de l'embarcation

Il est important de ne jamais surcharger l'embarcation au-delà de sa charge maximale recommandée. Il faut suivre les instructions qui se retrouvent sur l'avis de conformité. Il est extrêmement dangereux de surcharger une embarcation, que ce soit avec des passagers, de l'équipement ou les deux. Une surcharge pourrait inonder l'embarcation. La sécurité d'une embarcation sur l'eau dépend de la charge embarquée et de l'endroit où elle est placée. Un poids trop lourd déstabilisera l'embarcation, permettra aux petites vagues de pénétrer à bord et réduira la marge de roulis de l'embarcation avant que les côtés ne soient submergés.



À titre de conducteur d'embarcation, vous devez respecter les limites maximales de sécurité recommandées sur l'avis de conformité de Transports Canada. Toutefois, rappelez-vous ceci: ces limites ne s'appliquent que par beau temps et présumant que le poids est bien réparti à bord. Par conséquent, vous devez faire preuve de jugement lorsque les conditions sont difficiles. **Répartissez le poids de votre équipement le plus bas possible et fixez-le pour l'empêcher de bouger et de rendre votre embarcation instable.**

Le ravitaillement

Avant de procéder au ravitaillement en essence, il importe que l'embarcation soit solidement amarrée au quai et que les moteurs soient fermés. Quand le conducteur d'une embarcation ne procède pas lui-même au ravitaillement, il doit tout de même se rendre à terre durant celui-ci.



Avant de commencer le ravitaillement, il importe de:

- Cesser de fumer.
- Mettre hors tension tout appareil électrique, car une étincelle produite par une mauvaise connexion demeure un risque d'explosion.
- Fermer les portes et écoutilles ; les vapeurs de gaz étant plus lourdes que l'air, il y a danger que celles-ci se répandent au fond de l'embarcation et qu'elles produisent une explosion lors du démarrage du moteur.
- Déposer les réservoirs portatifs sur le quai avant de faire le plein. En cas de débordement, l'essence répandue demeure à l'extérieur du navire. Cette façon de faire élimine les risques d'explosion.
- Dans le cas de réservoir fixe, une mise à terre doit être faite avec le pistolet à essence avant de l'introduire dans le réservoir afin de prévenir la production d'électricité statique et éliminer les risques d'explosion produits par une simple étincelle.
- Il est important de ne pas remplir le réservoir de façon excessive puisque le surplus d'essence s'évacuant par l'orifice de ventilation tombe dans l'eau et pollue l'environnement. Si de l'essence est répandue sur le pont du bateau, il importe de la nettoyer.
- Dans le cas de moteur intérieur, le conducteur doit détecter toute vapeur d'essence et **il doit ventiler la soute pendant quatre (4) minutes avant la mise en marche du moteur afin de les éliminer.**



Prévention des situations d'urgence (suite)

Démarrage du moteur

Voici les étapes à suivre pour démarrer un moteur :

- relier le réservoir de carburant au moteur et presser sur la poire jusqu'à ce qu'une résistance se fasse sentir ;
- verrouiller le pied du moteur ;
- positionner la manette au neutre ;
- positionner le bouton des gaz à "On" ;
- tirer sur la corde de démarrage ;
- s'assurer que le moteur roule correctement.



Le monoxyde de carbone

Le monoxyde de carbone (CO) est un gaz mortel qu'on ne peut ni voir, ni sentir, ni goûter. Afin de se protéger soi-même et les autres contre l'intoxication au CO:

- Faire tourner le moteur au ralenti seulement dans les endroits bien aérés. Un vent arrière peut facilement ramener le CO dans l'embarcation.
- Ne chauffer la cabine ou ne cuisiner que dans un endroit bien aéré.
- S'assurer que les rallonges de cabine et les endroits comportant des auvents de toile sont bien aérés.
- N'utiliser que des moteurs ou des appareils alimentés au combustible qui sont certifiés ou conçus à des fins maritimes et s'assurer qu'ils ne sont utilisés que dans des endroits bien aérés.
- Utiliser un détecteur de CO conçu pour les navires et vérifier ses piles avant chaque voyage.



Il est bon de savoir que le CO peut s'accumuler :

- lorsque deux bâtiments sont amarrés ensemble ;
- lorsque votre embarcation est arrimée le long d'une digue ;
- lorsque votre charge fait surélever la proue ;
- lorsqu'un appareil ou un moteur alimenté au combustible fonctionne quand votre embarcation est stationnaire ;
- entre les pontons d'un bateau ponton, représentant ainsi un risque pour les nageurs.

Appareils alimentés au combustible

Les émanations d'essence et les fuites de propane et de butane sont plus lourdes que l'air et se disperseront rapidement dans les parties inférieures d'une embarcation. Elles sont difficiles à dissiper et sont très explosives. Les appareils à bord fonctionnant au propane ou au butane peuvent poser un risque plus élevé que les appareils fonctionnant à essence. Pour utiliser du propane et du butane en toute sécurité:

- Utiliser un appareil alimenté au combustible seulement dans un endroit bien aéré.
- Fixer solidement les appareils de cuisson et de chauffage portatifs de sorte qu'un mouvement inattendu ne cause pas de fuite.
- Fixer solidement les bouteilles de gaz et les réservoirs à essence dans un endroit offrant une bonne ventilation.
- Installer tout matériel alimenté au combustible en suivant les directives du fabricant.
- Surveiller toujours les appareils de chauffage, de cuisson à flamme nue ou de réfrigération.

Protection contre les risques d'explosion

Toute embarcation équipée d'un moteur à essence ou d'appareils fonctionnant au propane doit être munie d'appareils électriques offrant une protection contre l'inflammation. Ces pièces sont conçues et fabriquées de façon à ce que, dans des conditions normales, elles n'enflamment pas les émanations ou les vapeurs d'essence ou de propane. Cette protection empêche la propagation d'étincelles pendant l'utilisation. Seules les composantes électriques dont l'étiquette indique clairement qu'elles offrent une protection contre l'inflammation doivent être utilisées.

Un grand nombre de vieilles embarcations, et même certaines nouvelles embarcations, sont équipées de moteurs d'automobile ou de camion modifiés. Dans l'incertitude que le moteur de l'embarcation utilisée comprend des pièces offrant une protection contre l'inflammation, il est bon de confier son entretien à un technicien maritime breveté. Ce dernier pourra affirmer si une pièce de rechange (ou des travaux connexes effectués sur le moteur) a compromis la protection contre l'inflammation du moteur et a mis votre vie et celles des autres en danger.

Réagir aux situations d'urgence

Mesures à prendre dans les situations d'urgence

Si vous tombez dans l'eau

- gardez vos vêtements;
- grimpez sur le bateau ou sur tout objet flottant afin de vous maintenir hors de l'eau si possible;
- groupez-vous ensemble si vous êtes deux ou plusieurs;
- si vous êtes seul, **adoptez la position foetale** afin de garder le maximum de chaleur aux organes vitaux;
- si vous êtes en groupe, assurez-vous de la présence de chacun.



Chavirement et naufrage

Les mesures à prendre lorsqu'une embarcation de plaisance chavire, est submergée, est abordée, fait naufrage ou s'échoue sont les suivantes :

- **enfiler les vêtements de flottaison individuels ou les gilets de sauvetage;**
- **demeurer à proximité de l'embarcation selon les circonstances;**
- vérifier le nombre de personnes qui se trouvaient à bord afin de s'assurer de la présence de chacun;
- utiliser ou montrer des signaux traduisant la détresse et le besoin de secours, selon le cas.



Défaillance

En cas de défaillance (panne mécanique ou incendie), voici les mesures à prendre à bord d'une embarcation de plaisance, selon les circonstances:

- modifier la vitesse de l'embarcation selon les circonstances;
- mouiller l'ancre pour empêcher l'embarcation de dériver;
- faire enquête sur le problème;
- corriger la situation, dans la mesure du possible;
- au besoin, utiliser ou montrer des signaux traduisant la détresse et le besoin de secours, selon le cas.

L'opérateur d'une embarcation de plaisance se doit d'effectuer un entretien périodique de tout son équipement nautique de façon à ce que tout fonctionne adéquatement réduisant ainsi la probabilité de défaillance.

Personne à la mer

Lorsqu'une personne constate qu'une autre est tombée par-dessus bord, elle doit :

- **donner l'alerte et elle devient immédiatement la vigie**, c'est-à-dire, qu'elle ne doit pas quitter des yeux la personne qui est tombée par-dessus bord;
- une autre personne lance une bouée de sauvetage munie d'une ligne d'attrape flottante;
- le conducteur de l'embarcation doit demeurer à proximité de la personne naufragée, tout en ralentissant;
- il approche la personne en demeurant sous le vent;
- il ferme les moteurs;
- il récupère la personne à la mer à l'aide de l'échelle ou d'un harnais.



Pour assurer la sécurité de chacun des membres de l'équipage d'une embarcation, il est important d'informer les personnes à bord de l'emplacement du matériel de sécurité, des tâches à accomplir en cas d'urgence et du mouvement de l'embarcation. De plus, il est très important de pratiquer les procédures de sauvetage afin que chacun des passagers en obtienne une parfaite maîtrise. Dans le cas d'un éventuel besoin, les chances de survie de chacun seront grandement accrues.

Réagir aux situations d'urgence (suite)

Fuite d'eau dans la coque

Premièrement, il est important d'écoper ou de pomper l'eau afin de localiser d'où provient cette infiltration d'eau. Une fois que la source d'entrée d'eau est découverte, il importe de réparer le bris de façon à arrêter l'infiltration d'eau.

S'il s'agit d'un passe-coque sous l'eau, un bouchon quelconque (morceau de bois) doit être utilisé afin de fermer l'ouverture. Si le trou est juste sur la ligne d'eau, il faut donner de la gîte (inclinaison du bateau) au bateau afin d'émerger la fissure. Lorsque la fuite d'eau est colmatée, il importe de vidanger l'eau du bateau en utilisant la pompe de cale ou les écopes. Si, en dépit de tous les efforts, l'eau s'infiltré toujours dans le bateau, et ce, de façon à mettre la vie du conducteur et des passagers en danger, il faut demander de l'aide en utilisant le canal 16 «Mayday» et/ou en utilisant des fusées pyrotechniques.

L'opérateur d'une embarcation de plaisance devrait avoir à bord, en tout temps, les outils et le matériel nécessaires à la réparation de la coque. Une réparation temporaire assure un délai suffisamment long pour se rendre sur la rive et permet ainsi d'éviter l'envahissement.



Survie en eau froide

- Porter un VFI ou un gilet de sauvetage homologué au Canada. Sans lui, une énergie précieuse sera perdue à essayer de garder la tête hors de l'eau.
- Si possible, grimper sur un objet flottant proche pour sortir de l'eau la plus grande partie possible du corps.
- Limiter la perte de chaleur en croisant les bras serrés sur la poitrine et en relevant les cuisses près des bras (position fœtale).
- En groupe, se blottir les uns contre les autres pour que les côtés du torse se touchent, en entourant avec les bras la partie médiane ou inférieure du dos et en entrecroisant les jambes.
- Se protéger en portant un VFI ou un gilet de sauvetage ainsi que plusieurs couches de vêtements secs légers et une couche extérieure imperméable ou étanche au vent.



Il existe une grande variété d'autres vêtements qui peuvent vous offrir une protection supplémentaire contre l'hypothermie, notamment :

- une combinaison de flottaison ou de survie recouvrant tout le corps;
- un survêtement de travail de protection contre les intempéries;
- un VFI offrant une protection thermique;
- une combinaison étanche à utiliser avec un vêtement de flottaison et une doublure thermique;
- une combinaison isotherme à utiliser avec un vêtement de flottaison, combinaison qui emprisonne et chauffe l'eau en contact avec le corps;
- une combinaison d'immersion à utiliser dans des conditions extrêmes au moment de l'abandon de l'embarcation (en général réservé à une utilisation en haute mer).

Réagir aux situations d'urgence (suite)

Reconnaître les signaux de détresse

- coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;
- son continu produit par un appareil de signalisation sonore (corne de brume, sifflet);
- fusées pyrotechniques projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;
- signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe (S.O.S.) du code Morse;
- signal radiotéléphonique consistant dans le mot «May-day»;
- pavillon de détresse N et C du Code international de signaux (drapeaux);
- signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue;
- flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.);
- fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;
- signal fumigène produisant une fumée orange;
- mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté;
- signal d'alarme radiotélégraphique;
- signal d'alarme radiotéléphonique;
- signaux transmis par les radiobalises;
- signaux approuvés transmis par un des systèmes de radiocommunication.



Déterminer les urgences médicales et prendre les mesures adéquates

L'hypothermie

L'hypothermie représente une diminution de la température du corps humain. **Ses causes principales sont l'immersion en eau froide et l'exposition prolongée à de basses températures, particulièrement dans des vêtements mouillés.** Le degré des symptômes d'hypothermie peut varier. **Le tremblement et le trouble d'élocution** en sont les premiers signes.

La victime est consciente, mais distraite. Dans la progression du malaise, **son pouls diminue et sa respiration devient lente. Un manque de coordination**, une apparence d'irrationalité, de confusion et de somnolence caractérisent la victime. À l'étape finale, elle respire à peine, son pouls est irrégulier et presque inexistant. À ce stade, la perte de conscience demeure une menace constante et des soins s'imposent de façon urgente.

Comment traiter l'hypothermie ? Premièrement, il importe d'éloigner la victime d'hypothermie de la source de froid. Il est urgent de la retirer de l'eau en la maintenant à l'abri du vent et des embruns (pluie fine causée par les vagues) à l'intérieur de la cabine du bateau. Si possible, lui retirer ses vêtements mouillés et l'envelopper dans un sac de couchage ou la recouvrir de couvertures de laine.

Il est essentiel d'arrêter le refroidissement du corps en réchauffant la personne doucement et lentement et selon le cas :

- remplacer les vêtements mouillés par des vêtements secs;
- envelopper la personne avec des couvertures;
- couvrir la personne d'une toile sèche;
- couvrir la tête et le cou de la personne à l'aide d'une tuque et d'un foulard, car les pertes de chaleur sont importantes à ces endroits;
- couvrir la personne d'un isolant et d'un pare-vapeur;
- réchauffer la personne avec des objets chauds et secs (40 à 45 °C).

Si l'état de la victime lui permet de tenir une tasse, il est bon de lui donner à boire un liquide tiède tel que la soupe. **Le café, le thé ou le cacao sont déconseillés, car ce sont des irritants cardiaques. Ne jamais donner d'alcool à une victime d'hypothermie**, car l'alcool ne produit aucune chaleur sur le corps. **Il est aussi important de ne pas masser ou frictionner la surface du corps**, car cela active la circulation sanguine et le sang froid des membres retourne aux organes vitaux.



Réagir aux situations d'urgence (suite)

L'état de choc hypothermique

Le choc hypothermique est la première étape de l'immersion soudaine et imprévue dans une eau dont la température est de 15°C ou moins et survient lors de la première minute de l'exposition. Il cause sans doute plus de décès que l'hypothermie. Les eaux généralement froides du Canada sont particulièrement dangereuses lorsqu'on s'y retrouve immergé sans avertissement. **Des spasmes musculaires ainsi que de l'hyperventilation peuvent être ressentis chez la personne et le pouls ainsi que la tension artérielle risquent d'augmenter. Pire encore, il est possible de s'étouffer en avalant de l'eau, subir une crise cardiaque ou un accident cérébrovasculaire.**



Même un bon nageur peut succomber aux effets du choc hypothermique. **L'eau froide peut paralyser les muscles instantanément.** Le port du vêtement de flottaison avant l'immersion est alors essentiel pour rester à flot puisqu'en raison des changements physiologiques qui affectent le corps, il sera presque impossible d'attraper un vêtement de flottaison, et encore moins de l'enfiler. Les personnes en état de choc hypothermique doivent tenter de ne pas paniquer et de maîtriser leur respiration.

Empoisonnement au monoxyde de carbone

Une intoxication se produit lorsqu'on respire suffisamment de monoxyde de carbone pour que celui-ci commence à remplacer l'oxygène dans le sang. Plus le monoxyde de carbone est présent dans le sang, plus les organes et les tissus du corps sont incapables de fonctionner normalement. Les principaux systèmes atteints sont le système cardiovasculaire et le système nerveux. Nul n'ignore que le monoxyde de carbone (CO) peut être mortel. Des centaines de personnes, jeunes et vieilles, meurent d'émanation de ce poison chaque année. La question est comment se défendre contre ce qu'on appelle "le tueur silencieux"?



L'empoisonnement par le monoxyde de carbone est difficile à diagnostiquer. **Les symptômes sont semblables à des affections comme la grippe, le début d'un rhume ou le mal de mer.**

- fatigue
- maux de tête
- vomissements
- difficulté à respirer
- perte de conscience
- nausées
- étourdissements ou évanouissements
- confusion mentale
- troubles de la vue et de l'ouïe

Si des symptômes qui pourraient provenir du monoxyde de carbone sont ressentis:

- retirer la personne du lieu d'exposition ;
- consulter un médecin immédiatement ;
- communiquer avec le 911 ou le Centre antipoison du Québec au 1(800) 463-5060 ;
- ne pas réintégrer le bateau avant d'avoir reçu l'avis d'un expert (ex.: les pompiers).

Le coup de chaleur

Le coup de chaleur, ou l'épuisement par la chaleur, peut mettre la vie en danger et nécessite un traitement immédiat. Le coup de chaleur se produit le plus généralement chez les personnes très jeunes ou, au contraire, plus âgées qui ont une santé à risque. Le travail ou la pratique d'un sport par conditions météorologiques ou temps chaud, sans se désaltérer suffisamment, sont les principales causes du coup de chaleur.



Voici la liste des symptômes du coup de chaleur :

- température interne extrêmement élevée jusqu'à 41°C
- maux de tête, étourdissements
- pouls rapide
- peau sèche, rouge et chaude
- respiration rapide et superficielle
- confusion, comportement étrange
- perte de connaissance éventuelle



Une température interne élevée endommage les organes internes, particulièrement le cerveau. La perte liquidienne peut aussi entraîner une tension artérielle dangereusement basse. Pour la traiter, il faut commencer à la soigner immédiatement pendant qu'une tierce personne appelle le 911. **La priorité absolue est de faire redescendre immédiatement la température de la victime. La meilleure solution consiste à placer la personne à l'ombre et à appliquer des compresses froides à la tête et au cou.** Le fait d'envelopper la personne dans des draps humides peut également aider à réduire la chaleur. Si la personne est consciente et alerte, lui proposer de l'eau ou d'autres liquides. Les boissons à base de caféine ou alcoolisées sont à éviter. La victime doit être installée dans un endroit frais. L'étendre sur le sol et la faire boire par petites gorgées toutes les deux ou trois minutes. Les boissons dites « pour sportifs » sont les meilleures, mais souvent c'est l'eau qui est le plus facilement disponible. Il faut être particulièrement attentif aux signes de dépérissement, mais il n'est pas expressément urgent de conduire la victime à l'hôpital dans un cas classique d'épuisement lié à la chaleur.

Sommaire de l'équipement à transporter selon la nature et la taille de l'embarcation

Voici la liste des équipements requis à bord de chaque type d'embarcation en fonction de sa longueur. Le conducteur d'une embarcation doit s'assurer que tous ces équipements s'y retrouvent. Tous ces équipements doivent être en bon état de fonctionner, facilement accessibles et prêts pour l'utilisation immédiate. Ils doivent être entretenus et remplacés conformément aux instructions ou aux recommandations du fabricant. Il est aussi à noter que les extincteurs portatifs doivent être remplis à capacité.

Embarcations de plaisance à propulsion humaine

Toute embarcation de plaisance à propulsion humaine doit avoir à bord :

- un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord ;
- un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord de l'embarcation de plaisance ne soit d'au plus 0,5 m ;
- une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur ;
- une écope ou une pompe de cale manuelle ou une installation d'épuisement de cale* ;
- un appareil ou dispositif de signalisation sonore conforme aux exigences du Règlement sur les abordages ;
- un compas magnétique** ;
- des feux de navigation conformes aux exigences du Règlement sur les abordages si l'embarcation est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite (lampe de poche étanche est acceptée) ;
- si l'embarcation de plaisance à propulsion humaine est plus grande que 6 m de longueur, on doit ajouter une lampe de poche étanche à l'eau et six signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes*** ;

*Il n'est pas exigé d'avoir d'écopes ou de pompes de cale manuelles à bord d'une embarcation de plaisance qui ne peut retenir suffisamment d'eau pour chavirer ou dont les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles.

**Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'une embarcation de plaisance d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

*** Des signaux de détresse pyrotechniques ne sont pas exigés à bord des embarcations de plaisance dans les cas suivants :

- les embarcations de plaisance sont utilisées sur un fleuve, une rivière, un canal ou un lac où elles ne peuvent jamais se trouver à plus d'un mille marin de la rive
- elles n'ont pas de couchettes et participent à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci



Le pédalo, vélo nautique ou kayak à coque fermée et à habitacle

Le pédalo, vélo nautique ou kayak à coque fermée et à habitacle ouvert à bord desquels chaque personne porte un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille n'a à avoir à bord que l'équipement de sécurité suivant :

- un dispositif de signalisation sonore ;
- s'il est utilisé après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l'eau.

Note : En toute autre circonstance, les exigences de sécurité pour les embarcations à propulsion humaine doivent être rencontrées.

Sommaire de l'équipement à transporter selon la nature et la taille de l'embarcation (suite)

Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine

Type et longueur de l'embarcation	Engins de sauvetage individuels	Équipement de sécurité de bâtiment	Signaux visuels	Équipement de navigation	Équipement de lutte contre les incendies
Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine de 6 m et moins	<ul style="list-style-type: none"> - Un gilet de sauvetage ou VFI pour chaque personne à bord - Une ligne d'attrape flottante d'une longueur minimale de 15 m - * Un dispositif de remontée à bord 	<ul style="list-style-type: none"> - Un dispositif de propulsion manuelle OU - Une ancre et un câble, un cordage, une chaîne, ou une combinaison de ceux-ci, d'une longueur minimale de 15 m - ** Une écope ou pompe de cale manuelle 	<p>Si muni d'un moteur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une lampe de poche étanche OU - *** Trois signaux pyrotechniques autres que les signaux fumigènes 	<ul style="list-style-type: none"> - Un dispositif ou appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du Règlement sur les abordages - Feux de navigation conformes aux exigences du Règlement sur les abordages si l'embarcation de plaisance est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite. - **** Un compas magnétique - ***** Un réflecteur radar 	<ul style="list-style-type: none"> - Un extincteur d'incendie de catégorie 5BC si l'embarcation est équipée d'un moteur intérieur, d'un réservoir à carburant fixe de tout volume ou d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant.

*** Exception relative au dispositif de remontée à bord**

Le dispositif de remontée à bord est requis seulement si la hauteur verticale à franchir pour remonter à bord de l'embarcation à partir de l'eau (franc-bord) est supérieure à 0,5 m.

**** Exception relative aux écopés et aux pompes de cale manuelle**

Une écope ou une pompe de cale manuelle n'est pas requise sur une embarcation qui ne peut contenir suffisamment d'eau pour chavirer ou qui comprend des compartiments étanches scellés et difficilement accessibles.

***** Exception relative aux signaux pyrotechniques**

Les signaux pyrotechniques **ne sont pas requis sur une embarcation qui :**

- est exploitée sur un cours d'eau, un canal ou un lac dans lequel elle ne peut jamais se trouver à plus d'un (1) mille marin (1,852 km) du rivage; ou
- n'a pas de couchettes et participe à une compétition officielle ou effectue ses derniers préparatifs en prévision d'une compétition officielle.

****** Exception relative aux compas magnétiques**

Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'une embarcation de plaisance d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

******* Exception relative aux réflecteurs radars**

Les réflecteurs radars sont requis sur les embarcations d'une longueur inférieure à 20 m et les embarcations qui sont fabriquées principalement de matériaux non métalliques. **Le réflecteur radar n'est pas requis si :**

- l'embarcation est exploitée dans des conditions de trafic limité, de jour et par beau temps, et si le réflecteur radar n'est pas essentiel pour assurer la sécurité de l'embarcation; ou
- la petite dimension de l'embarcation ou les activités de l'embarcation menées loin de la navigation radar rendent à peu près impossible le transport d'un réflecteur radar.

Sommaire de l'équipement à transporter selon la nature et la taille de l'embarcation (suite)

Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine

Type et longueur de l'embarcation	Engins de sauvetage individuels	Équipement de sécurité de bâtiment	Signaux visuels	Équipement de navigation	Équipement de lutte contre les incendies
Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine de 6 m à 9 m	<ul style="list-style-type: none"> - Un gilet de sauvetage ou VFI pour chaque personne à bord - Une ligne d'attrape flottante d'une longueur minimale de 15m OU - Une bouée de sauvetage attachée à une ligne de sauvetage flottante d'une longueur minimale de 15m - *Un dispositif de remontée à bord 	<ul style="list-style-type: none"> - Un dispositif de propulsion manuelle OU - Une ancre et un câble, un cordage, une chaîne, ou une combinaison de ceux-ci, d'une longueur minimale de 15 m - ** Une écope ou pompe de cale manuelle 	<ul style="list-style-type: none"> - Une lampe de poche étanche - ***Six signaux pyrotechniques autres que les signaux fumigènes 	<ul style="list-style-type: none"> - Un dispositif ou appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du Règlement sur les abordages - Feux de navigation conformes aux exigences du Règlement sur les abordages si l'embarcation de plaisance est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite. - **** Un compas magnétique - ***** Un réflecteur radar 	<ul style="list-style-type: none"> - Un extincteur d'incendie de catégorie 5BC si l'embarcation est équipée d'un moteur. - Un extincteur d'incendie de catégorie 5BC si l'embarcation est équipée d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant.

*** Exception relative au dispositif de remontée à bord**

Le dispositif de remontée à bord est requis seulement si la hauteur verticale à franchir pour remonter à bord de l'embarcation à partir de l'eau (franc-bord) est supérieure à 0,5 m.

**** Exception relative aux écopés et aux pompes de cale manuelle**

Une écope ou une pompe de cale manuelle n'est pas requise sur une embarcation qui ne peut contenir suffisamment d'eau pour chavirer ou qui comprend des compartiments étanches scellés et difficilement accessibles.

***** Exception relative aux signaux pyrotechniques**

Les signaux pyrotechniques **ne sont pas requis sur une embarcation qui :**

- est exploitée sur un cours d'eau, un canal ou un lac dans lequel elle ne peut jamais se trouver à plus d'un (1) mille marin (1,852 km) du rivage; ou
- n'a pas de couchettes et participe à une compétition officielle ou effectue ses derniers préparatifs en prévision d'une compétition officielle.

****** Exception relative aux compas magnétiques**

Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'une embarcation de plaisance d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

******* Exception relative aux réflecteurs radars**

Les réflecteurs radars sont requis sur les embarcations d'une longueur inférieure à 20 m et les embarcations qui sont fabriquées principalement de matériaux non métalliques. **Le réflecteur radar n'est pas requis si :**

- l'embarcation est exploitée dans des conditions de trafic limité, de jour et par beau temps, et si le réflecteur radar n'est pas essentiel pour assurer la sécurité de l'embarcation; ou
- la petite dimension de l'embarcation ou les activités de l'embarcation menées loin de la navigation radar rendent à peu près impossible le transport d'un réflecteur radar.

Sommaire de l'équipement à transporter selon la nature et la taille de l'embarcation (suite)

Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine

Type et longueur de l'embarcation	Engins de sauvetage individuels	Équipement de sécurité de bâtiment	Signaux visuels	Équipement de navigation	Équipement de lutte contre les incendies
Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine de 9 m à 12 m	<ul style="list-style-type: none"> - Un gilet de sauvetage ou VFI pour chaque personne à bord - Une ligne d'attrape flottante d'une longueur minimale de 15 m - Une bouée de sauvetage attachée à une ligne de sauvetage flottante d'une longueur minimale de 15 m - *Un dispositif de remontée à bord 	<ul style="list-style-type: none"> - Une ancre et un câble, un cordage, une chaîne, ou une combinaison de ceux-ci, d'une longueur minimale de 30 m - ** Une pompe de cale manuelle OU - Installations d'épuisement de cale 	<ul style="list-style-type: none"> - Une lampe de poche étanche - *** Douze signaux pyrotechniques dont au plus six signaux fumigènes 	<ul style="list-style-type: none"> - Un dispositif ou appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du Règlement sur les abordages - Feux de navigation conformes aux exigences du Règlement sur les abordages - **** Un compas magnétique - ***** Un réflecteur radar 	<ul style="list-style-type: none"> - Un extincteur d'incendie de catégorie 10BC si l'embarcation est équipée d'un moteur - Un extincteur d'incendie de catégorie 10BC si l'embarcation est équipée d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant.

*** Exception relative au dispositif de remontée à bord**

Le dispositif de remontée à bord est requis seulement si la hauteur verticale à franchir pour remonter à bord de l'embarcation à partir de l'eau (franc-bord) est supérieure à 0,5 m.

**** Exception relative aux écopes et aux pompes de cale manuelle**

Une écope ou une pompe de cale manuelle n'est pas requise sur une embarcation qui ne peut contenir suffisamment d'eau pour chavirer ou qui comprend des compartiments étanches scellés et difficilement accessibles.

***** Exception relative aux signaux pyrotechniques**

Les signaux pyrotechniques **ne sont pas requis sur une embarcation qui :**

- est exploitée sur un cours d'eau, un canal ou un lac dans lequel elle ne peut jamais se trouver à plus d'un (1) mille marin (1,852 km) du rivage; ou
- n'a pas de couchettes et participe à une compétition officielle ou effectue ses derniers préparatifs en prévision d'une compétition officielle.

****** Exception relative aux compas magnétiques**

Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'une embarcation de plaisance d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

******* Exception relative aux réflecteurs radars**

Les réflecteurs radars sont requis sur les embarcations d'une longueur inférieure à 20 m et les embarcations qui sont fabriquées principalement de matériaux non métalliques. **Le réflecteur radar n'est pas requis si :**

- l'embarcation est exploitée dans des conditions de trafic limité, de jour et par beau temps, et si le réflecteur radar n'est pas essentiel pour assurer la sécurité de l'embarcation; ou
- la petite dimension de l'embarcation ou les activités de l'embarcation menées loin de la navigation radar rendent à peu près impossible le transport d'un réflecteur radar.

Sommaire de l'équipement à transporter selon la nature et la taille de l'embarcation (suite)

Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine

Type et longueur de l'embarcation	Engins de sauvetage individuels	Équipement de sécurité de bâtiment	Signaux visuels	Équipement de navigation	Équipement de lutte contre les incendies
Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine de 12 m à 24 m	<ul style="list-style-type: none"> - Un gilet de sauvetage ou VFI pour chaque personne à bord - Une ligne d'attrape flottante d'une longueur minimale de 15 m - Une bouée de sauvetage munie d'un feu à allumage automatique ou attachée à une ligne flottante d'une longueur minimale de 15 m - *Un dispositif de remontée à bord 	<ul style="list-style-type: none"> - Une ancre et un câble, un cordage, une chaîne, ou une combinaison de ceux-ci, d'une longueur minimale de 50 m - Installations d'épuisement de cale 	<ul style="list-style-type: none"> - Une lampe de poche étanche - *** Douze signaux pyrotechniques dont au plus six signaux fumigènes 	<ul style="list-style-type: none"> - Un appareil de signalisation sonore conforme aux normes applicables établies dans le Règlement sur les abordages - Feux de navigation conformes aux exigences du Règlement sur les abordages - **** Un compas magnétique conforme aux exigences établies dans le Règlement sur la sécurité à la navigation. - ***** Un réflecteur radar 	<ul style="list-style-type: none"> - Un extincteur d'incendie de catégorie 10BC aux endroits suivants : <ul style="list-style-type: none"> - toutes les aires permettant d'accéder à la pièce où se trouve un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant; - à l'entrée des locaux habités; - à l'entrée de la chambre des machines. - Une hache - Deux seaux d'au moins 10 litres chacun.

*** Exception relative au dispositif de remontée à bord**

Le dispositif de remontée à bord est requis seulement si la hauteur verticale à franchir pour remonter à bord de l'embarcation à partir de l'eau (franc-bord) est supérieure à 0,5 m.

***** Exception relative aux signaux pyrotechniques**

Les signaux pyrotechniques **ne sont pas requis sur une embarcation qui :**

- est exploitée sur un cours d'eau, un canal ou un lac dans lequel elle ne peut jamais se trouver à plus d'un (1) mille marin (1,852 km) du rivage; ou
- n'a pas de couchettes et participe à une compétition officielle ou effectue ses derniers préparatifs en prévision d'une compétition officielle.

****** Exception relative aux compas magnétiques**

Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'une embarcation de plaisance d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

******* Exception relative aux réflecteurs radars**

Les réflecteurs radars sont requis sur les embarcations d'une longueur inférieure à 20 m et les embarcations qui sont fabriquées principalement de matériaux non métalliques. **Le réflecteur radar n'est pas requis si :**

- l'embarcation est exploitée dans des conditions de trafic limité, de jour et par beau temps, et si le réflecteur radar n'est pas essentiel pour assurer la sécurité de l'embarcation; ou
- la petite dimension de l'embarcation ou les activités de l'embarcation menées loin de la navigation radar rendent à peu près impossible le transport d'un réflecteur radar.

Sommaire de l'équipement à transporter selon la nature et la taille de l'embarcation (suite)

Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine

Type et longueur de l'embarcation	Engins de sauvetage individuels	Équipement de sécurité de bâtiment	Signaux visuels	Équipement de navigation	Équipement de lutte contre les incendies
Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine de 24 m et plus	<ul style="list-style-type: none"> - Un gilet de sauvetage ou VFI pour chaque personne à bord - Une ligne d'attrape flottante d'une longueur minimale de 30 m - Deux bouées de sauvetage SOLAS, dont: <ul style="list-style-type: none"> -une est attachée à une ligne flottante d'une longueur minimale de 30 m; -une est équipée d'un feu à allumage automatique. -Un harnais de levage et le gréement adéquat -*Un dispositif de remontée à bord 	<ul style="list-style-type: none"> - Une ancre et un câble, un cordage, une chaîne, ou une combinaison de ceux-ci, d'une longueur minimale de 50 m - Installations d'épuisement de cale 	<ul style="list-style-type: none"> - Une lampe de poche étanche - *** Douze signaux pyrotechniques dont au plus six signaux fumigènes 	<ul style="list-style-type: none"> - un appareil de signalisation sonore conforme aux normes applicables établies dans le Règlement sur les abordages - Feux de navigation conformes aux normes applicables établies dans le Règlement sur les abordages - **** Un compas magnétique conforme aux exigences établies dans le Règlement sur la sécurité à la navigation. - ***** Un réflecteur radar 	<ul style="list-style-type: none"> - Un extincteur d'incendie de catégorie 10BC aux endroits suivants : <ul style="list-style-type: none"> -toutes les aires permettant d'accéder à la pièce où se trouve un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant; -à l'entrée des locaux habités; -à l'entrée de la chambre des machines. - Une pompe à incendie à propulsion mécanique placée à l'extérieur de la chambre des machines et munie d'une lance d'incendie et d'un ajustage permettant de diriger l'eau dans toute partie de l'embarcation. - Deux haches - Quatre seaux d'au moins 10 litres chacun

*** Exception relative au dispositif de remontée à bord**

Le dispositif de remontée à bord est requis seulement si la hauteur verticale à franchir pour remonter à bord de l'embarcation à partir de l'eau (franc-bord) est supérieure à 0,5 m.

**** Exception relative aux écopes et aux pompes de cale manuelle**

Une écope ou une pompe de cale manuelle n'est pas requise sur une embarcation qui ne peut contenir suffisamment d'eau pour chavirer ou qui comprend des compartiments étanches scellés et difficilement accessibles.

***** Exception relative aux signaux pyrotechniques**

Les signaux pyrotechniques **ne sont pas requis sur une embarcation qui :**

- est exploitée sur un cours d'eau, un canal ou un lac dans lequel elle ne peut jamais se trouver à plus d'un (1) mille marin (1,852 km) du rivage; ou
- n'a pas de couchettes et participe à une compétition officielle ou effectue ses derniers préparatifs en prévision d'une compétition officielle.

****** Exception relative aux compas magnétiques**

Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'une embarcation de plaisance d'au plus 8 m de longueur qui navigue en vue d'amers.

******* Exception relative aux réflecteurs radars**

Les réflecteurs radars sont requis sur les embarcations d'une longueur inférieure à 20 m et les embarcations qui sont fabriquées principalement de matériaux non métalliques. **Le réflecteur radar n'est pas requis si :**

- l'embarcation est exploitée dans des conditions de trafic limité, de jour et par beau temps, et si le réflecteur radar n'est pas essentiel pour assurer la sécurité de l'embarcation; ou
- la petite dimension de l'embarcation ou les activités de l'embarcation menées loin de la navigation radar rendent à peu près impossible le transport d'un réflecteur radar.

Sommaire de l'équipement à transporter selon la nature et la taille de l'embarcation (suite)

Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine

Motomarine

La motomarine à bord de laquelle chaque personne porte un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille n'a à avoir à bord que l'équipement de sécurité suivant :

- a) un dispositif de signalisation sonore;
- b) une lampe de poche étanche à l'eau ou trois signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes;
- c) si elle ne navigue pas en vue d'amers, un compas magnétique;
- d) si elle est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux exigences du Règlement sur les abordages.

Note: En toute autre circonstance, les exigences de sécurité pour les embarcations autres que celles à propulsion humaine d'au plus 6 mètres doivent être répondues.



La planche à voile ou planche à cerf-volant

La planche à voile ou planche à cerf-volant dont l'utilisateur porte un vêtement de flottaison individuel de la bonne taille n'a à avoir à bord que l'équipement de sécurité suivant :

- a) un dispositif de signalisation sonore;
- b) si elle est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, une lampe de poche étanche à l'eau.

Note: En toute autre circonstance les exigences de sécurité pour les embarcations autres que celles à propulsion humaine d'au plus 6 mètres doivent être rencontrées.



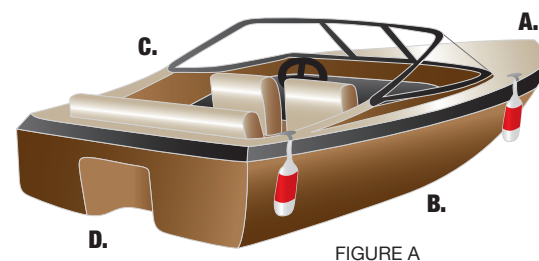
Questions d'examen

Voir les réponses au bas de la page

1. Je suis un navire mû par une machine.
2. Je représente le poids des personnes, de l'équipement, des fournitures, du carburant et des contrôles de gouverne, qui suis-je?
3. Un nœud équivaut à combien de km/h?
4. Synonyme de collision avec une autre embarcation.
5. Un avertissement de vents forts fait référence à des vents de combien de nœuds?

6. Quelle lettre représente la proue de l'embarcation sur la FIGURE A.?

7. Quelle lettre représente le côté tribord de l'embarcation sur la FIGURE A.?



8. Je suis la représentation graphique d'un plan d'eau émise par le Service hydrographique du Canada qui informe des profondeurs, des voies de circulation et des bouées.

9. Je suis une représentation graphique du relief terrestre.
10. Je donne le cap d'une embarcation et le relèvement d'un objet en particulier.
11. Je vous aide à trouver votre position.
12. Je suis apposé sur un bateau pour attester que je suis construit selon les normes de construction.
13. Je suis le numéro de série de la coque de votre bateau.
14. Je suis le document qu'on laisse à une personne responsable lorsque l'on part naviguer et qui sert aux recherches.
15. Je suis un danger pour l'embarcation et les personnes à bord tel : rapides, fils électriques, câbles sous-marins, coups de vent et marées.
16. Je suis un feu vert placé à droite de l'embarcation.

1. Navire à propulsion mécanique
2. La charge brute recommandée
3. 1,8 km/h
4. Abordage
5. 20 à 33 nœuds
6. A.

7. B.
8. Carte marine
9. Carte topographique (topo pour terre)
10. Le compas
11. Le GPS (Global Positioning System)
12. L'avis de conformité

13. Le NIC (numéro d'identification de la coque)
14. Le plan de route
15. Un danger local
16. Feu de tribord

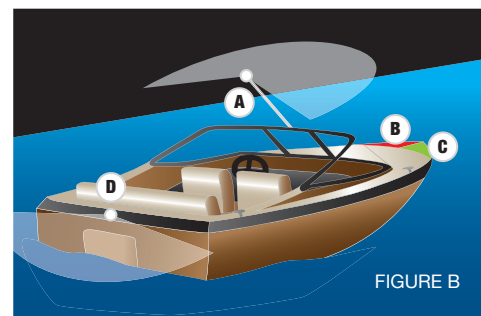
Questions d'examen (suite)

Voir les réponses au bas de la page

17. Quelle lettre représente le feu de côté bâbord sur la FIGURE B.?

18. Quelle lettre représente le feu de tête de mât sur la FIGURE B.?

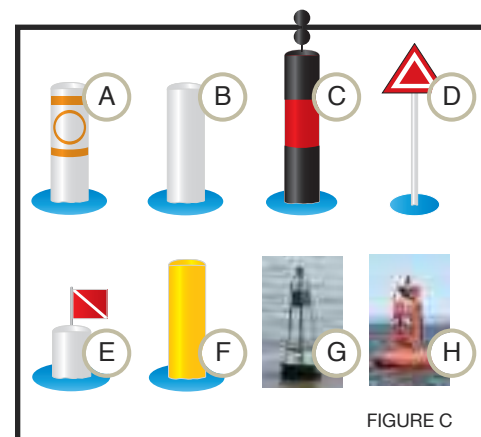
19. Quelle lettre représente le feu de poupe sur la FIGURE B.?



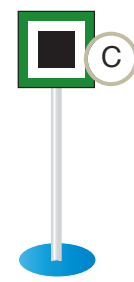
20. Quelle lettre représente la bouée d'avertissement sur la FIGURE C.?

21. Quelle lettre représente la bouée de tribord, que l'on retrouve sur le côté droit du chenal, sur la FIGURE C.?

22. Quelle lettre représente la bouée de natation sur la FIGURE C.?



23. Quelles sont ces bouées et balises?



24. Je suis la première étape de l'immersion soudaine en eau froide.

25. À quel âge peut-on conduire une motomarine?

26. Les enfants de 8 à 11 ans peuvent conduire des embarcations de quelle puissance sans être accompagnés?

27. Les enfants de 12 à 15 ans peuvent conduire des embarcations de quelle puissance sans être accompagnés?

28. Est-il obligatoire d'avoir une carte marine à bord?

29. Que doit-on faire avant d'utiliser un feu pyrotechnique?

30. Nommez les quatre types de signaux pyrotechniques qui pourraient se retrouver à bord de votre embarcation, selon la longueur et la zone d'opération.

31. L'extincteur de type A combat les feux de quel type?

17. B.
18. A.
19. D.
20. F.
21. H.
22. B.
23A Bouée d'endroit interdit

23B Bouée de renseignement
23C Balise de jour bâbord
23D Bouée cardinale sud
24. Le choc hypothermique
25. 16 ans
26. 10 forces
27. 40 forces

28. Non, si la personne connaît les dangers à la navigation du plan d'eau sur lequel elle navigue.
29. Lire les instructions
30. Fusée-parachute, Fusée à étoiles multiples, feu à main, signaux fumigènes
31. De matières qui brûlent

Questions d'examen (suite)

Voir les réponses au bas de la page

32. Dans quelle situation les petites embarcations devraient circuler en groupe le plus possible?
33. Quelle est l'utilité d'un seau?
34. Quel est le canal de détresse sur une radio VHF (Very High Frequency)?
35. À quoi doit-on faire attention avec un compas?
36. Quels sont les feux de navigation que l'on doit retrouver sur une embarcation à moteur de moins de 12 mètres?
37. Quels sont les feux de navigation que l'on doit retrouver sur une embarcation à moteur de plus de 12 mètres?
38. Quelle est la première pensée à avoir avant d'aller sur l'eau?
39. Si l'embarcation chavire, que faites-vous?
40. Comment peut-on se familiariser avec notre équipement de sécurité?
41. Que faire dans une zone où il y a des nageurs?
42. Combien de place doit-il y avoir dans une embarcation qui remorque un skieur nautique?
43. Comment dois-je me faire reconnaître par visibilité réduite?
44. Nommez cinq (5) signaux de détresse.
45. S'il y a une fuite dans notre embarcation, que doit-on faire?
46. Avant le départ, nommez trois (3) consignes à donner à des gens qui viennent naviguer sur votre embarcation.
47. Les feux de couleur jaune sont utilisés par quel type d'embarcation?
32. Lorsqu'elles naviguent dans ou près d'une voie de circulation commerciale.
33. Éteindre les feux de type A
34. Le canal 16
35. Le garder loin des objets métalliques
36. Feux de côté tribord (vert) et bâbord (rouge) ainsi qu'un feu visible sur tout l'horizon (blanc)
37. Feux de côté tribord (vert) et bâbord (rouge), feu de tête de mât (blanc) qui éclaire vers l'avant et feu de poupe (blanc) qui éclaire vers l'arrière.
38. Regarder la météo (Environnement Canada)
39. Je tente de rester à proximité de l'embarcation et d'y monter si possible. Je ne tente pas de joindre le rivage.
40. En pratiquant des procédures de sauvetage
41. Se tenir à bonne distance d'eux et des aires de navigation
42. Au moins 3
43. En émettant des signaux sonores
44. Un son continu, des fusées pyrotechniques, MAY DAY, pavillon (drapeaux) N et C du code international des signaux, mouvement lent et répété de haut en bas des bras
45. Arrêter l'embarcation, écoper ou pomper l'eau et localiser la fuite
46. Leur dire où sont les VFI, où se trouve la trousse d'urgence et expliquer la technique pour revêtir un VFI dans l'eau.
47. Les remorqueurs

Questions d'examen (suite)

Voir les réponses au bas de la page

48. Les feux de couleur bleue sont utilisés par quel type d'embarcation?
49. Si vous êtes sur une embarcation à rames, de nuit ou par visibilité réduite, que devez-vous avoir à bord pour vous faire voir par les autres embarcations?
50. Combien de VFI doit-on avoir sur l'embarcation?
51. Le VFI doit être approuvé par quel organisme?
52. Qu'est-ce que l'on fait avec un VFI brisé ou déchiré?
53. Les feux pyrotechniques sont valides pour combien de temps?
54. Comment nomme-t-on la baisse de la température du corps dans l'eau?
55. À quoi sont reliés les symptômes suivants : tremblement, trouble de l'élocution, pouls lent, manque de coordination?
56. De quel état souffre une personne qui ressent des spasmes musculaires et des changements au niveau de son débit respiratoire et dont le pouls ainsi que la tension artérielles augmentent?
57. Nommez quelques symptômes de l'empoisonnement au monoxyde de carbone?
58. Nommez quelques symptômes du coup de chaleur, ou de l'épuisement par la chaleur?
59. Que signifie l'expression "mouiller l'embarcation"?
60. À moins de combien de milles marins de la rive un silencieux doit-il être utilisé sur une embarcation?
61. Quelle est la signification du pavillon bleu et blanc du code international des signaux?
62. Les lettres sur la FIGURE B représentent quels feux?
63. Quelles sont les caractéristiques des aides à la navigation?

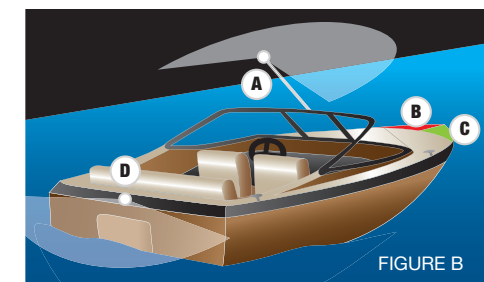


FIGURE B

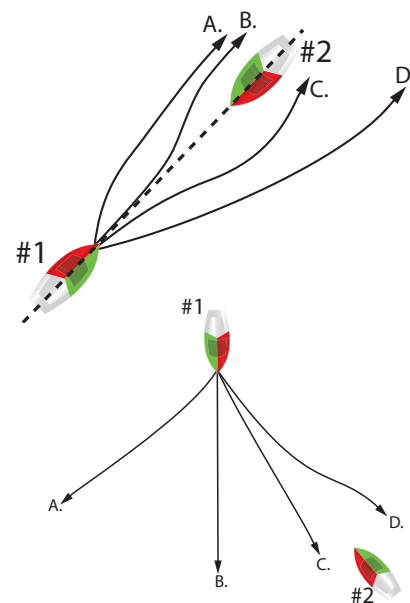
48. Le corps policier
49. Une lampe de poche
50. 1 par personne
51. Transports Canada
52. On doit le remplacer ou le jeter
53. 4 ans après la date de fabrication
54. L'hypothermie
55. L'hypothermie
56. Le choc hypothermique
57. Nausée, maux de tête, vomissement, étourdissement
58. Température du corps élevée, pouls rapide, maux de tête
59. Mettre l'ancre
60. Cinq (5) milles marins
61. J'ai un plongeur à l'eau
62. (A) Feu de tête de mât, (B) Feu de côté bâbord, (C) Feu de côté tribord, (D) Feu de poupe
63. Ce sont des systèmes ou des dispositifs installés sur l'eau ou à terre qui avertissent de la présence de dangers ou d'obstacles comme les hauts-fonds.

Questions d'examen (suite)

Voir les réponses au bas de la page

64. Quelles caractéristiques d'une embarcation déterminent la nature et la quantité des équipements de sécurité que le conducteur doit transporter à bord?

65. Quelle route l'embarcation #1 doit-elle prendre, lorsqu'elle rencontre l'embarcation #2 de face?



66. Quelle route l'embarcation #1 doit-elle prendre lorsqu'elle voit une embarcation approcher sur bâbord?

67. Le transfert de nom sur le permis d'embarcation de plaisance doit être fait dans un délai de combien de jours suite à l'achat d'un bateau usagé.

68. Quel feu une embarcation de plaisance à l'ancre doit-elle montrer du coucher au lever du soleil?

64. La longueur et le type d'embarcation
 65. D
 66. B
 67. 90 jours
 68. Feu blanc visible sur tout l'horizon

SECTION VRAI OU FAUX

V F 69. Un bateau moteur doit s'écarter d'un navire à voile.

V F 70. Afin que votre embarcation soit la plus stable possible, le poids de tout l'équipement doit être réparti le plus uniformément et le plus bas possible à bord de l'embarcation.

V F 71. Le fait de ne pas porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel est le principal facteur de décès lié à la navigation de plaisance au Canada.

V F 72. Il est possible de rejeter les déchets de toilette dans l'eau.

V F 73. Un bateau qui en rattrape un autre doit agir tôt et de façon évidente de manière à s'écarter largement du bateau qu'il rattrape.

V F 74. Deux bateaux qui se rencontrent doivent prendre leur droite (tribord).

V F 75. La longueur minimale d'une ligne d'attrape flottante pour une embarcation de moins de 24 mètres est de 15m.

V F 76. Un navire qui est privilégié sur un autre doit maintenir sa route et sa vitesse.

V F 77. Un opérateur doit en tout temps assurer une surveillance du plan d'eau, en utilisant l'ouïe, la vue et tous les autres moyens appropriés.

V F 78. Le MAY DAY doit être utilisé seulement en cas de danger de mort.

V F 79. À moins de 30 mètres de la rive, une vitesse de 10km/h doit être normalement respectée si vous naviguez dans les eaux canadiennes.

V F 80. Je peux opérer une radio VHF sans permis.

V F 81. Le gilet de sauvetage doit être ajusté de façon à laisser passer l'eau entre le dispositif et le corps.

V F 82. Le VFI gonflable doit être porté pour être approuvé sur une embarcation non pontée.

V F 83. Le fait de ne pas porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel est le principal facteur de décès lié à la navigation de plaisance au Canada.

69. VRAI
 70. VRAI
 71. VRAI
 72. FAUX
 73. VRAI
 74. VRAI
 75. VRAI
 76. VRAI
 77. VRAI
 78. VRAI
 79. VRAI
 80. FAUX

81. VRAI
 82. VRAI
 83. VRAI

www.cartebateau.com

ÉCOLE DE SÉCURITÉ NAUTIQUE DU QUÉBEC