

Cours sécurité nautique

Lois et règlements

Les plans d'eau navigués au Canada sont tous régis par des lois, des règlements ou code afin d'assurer la sécurité de chaque plaisancier/opérateur. Tous ont la responsabilité de connaître ceux-ci et de les obéir, sinon ils peuvent encourir des pénalités ou des amendes.

Dans cette section, nous examinerons brièvement ceux et celles qui touchent les plaisanciers de plus près.

Loi sur la marine marchande

La Loi sur la marine marchande est un peu la "mère des lois" c'est-à-dire qu'à partir de celle-ci découle une bonne partie des autres règlements touchant les eaux navigables.

Elle régit les comportements des navigateurs en exigeant, par exemple, que tout opérateur assure en tout temps une surveillance pour détecter les signaux traduisant la détresse et les besoins de secours. Dans cette même ligne de pensée, l'opérateur est aussi obligé de prêter assistance à toute personne qui est trouvée en mer et en danger de se perdre, en autant que cela ne pose pas de grave danger pour son embarcation et les personnes à bord.

Code criminel du Canada

Certains autres comportements relèvent de la compétence du Code criminel du Canada .

Tout comme la conduite d'un véhicule, le Code criminel stipule qu'en tant qu'opérateur:

- ▶ vous devez arrêter et offrir de l'aide lorsque vous êtes impliqué dans un accident;
- ▶ vous ne pouvez pas conduire un bateau de façon dangereuse pour le public;
- ▶ vous ne pouvez pas conduire lorsque vos facultés sont affaiblies (l'alcool, les stupéfiants et les drogues contrôlées peuvent tous affaiblir les capacités de conduite).

De plus, il ajoute que l'opérateur d'une embarcation de plaisance:

- ▶ doit assurer une surveillance envers une personne qu'il remorque, si applicable, mais précise qu'il ne doit jamais remorquer une personne la nuit;
- ▶ ne doit jamais conduire un bateau innavigable;
- ▶ ne doit jamais envoyer de faux messages;
- ▶ ne doit jamais déranger ou enlever les signaux marins, ni volontairement cacher un signal ou une bouée servant à la navigation, ne pouvant donc jamais s'y amarrer.

Ce règlement détermine les mesures de sécurité à prendre avant et lors de la navigation et, par le fait même, établit l'équipement de sécurité devant être à bord des embarcations, précisant qu'il doit toujours être en bon état de fonctionnement, ainsi que les normes de construction du bateau et de l'équipement.

A. Entretien du bateau

D'abord et avant tout, tout plaisancier doit voir à l'entretien normal requis du bateau afin qu'il fonctionne adéquatement et que le risque de défaillances soit minimisé.

B. Équipement minimal

L'opérateur d'une embarcation de plaisance doit aussi savoir quel est l'équipement minimal requis selon la longueur de son bateau et, bien sûr, doit avoir cet équipement à bord!

À titre d'exemple, voici ce qu'une embarcation de plaisance munie d'un moteur d'au plus 6m de longueur doit avoir:

Équipement de protection individuelle

1. Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage homologué au Canada et de taille appropriée pour chaque personne à bord (sauf pour les bébés de moins de 9 kg ou pour une personne dont le tour de poitrine dépasse 140 cm).
2. Une ligne d'attrape flottante d'au moins 15m de longueur.

Équipement de sécurité d'une embarcation

1. Un dispositif de propulsion manuelle OU Une ancre fixée à un câble, à un cordage, à une chaîne ou à une combinaison de ceux-ci, d'au moins 15m de longueur.
2. Un extincteur de classe 5BC (de préférence ABC), si l'embarcation de plaisance est équipée d'un moteur intérieur, d'un réservoir à combustible fixe, peu importe sa taille, ou d'un dispositif de cuisson, de chauffage ou de réfrigération.
3. Une écope ou une pompe à la main munie d'un tuyau suffisamment long pour permettre à la personne utilisant la pompe de vider l'eau par-dessus bord. (À noter qu'aucune pompe à main ou écope n'est requise si le bateau est un multicoque à divisions multiples fermées).

Équipement de détresse

1. Une lampe de poche étanche OU trois signaux pyrotechniques homologués au Canada de type A, B ou C.

Équipement de navigation

1. Un dispositif ou un appareil de signalisation sonore.
2. Des feux de navigation conformes aux dispositions du Règlement sur les abordages si l'embarcation de plaisance est utilisée entre le coucher et le lever du soleil ou encore en période de visibilité réduite.

Il va sans dire qu'à cette liste d'équipement minimal s'ajouteront d'autres pièces pour

une embarcation plus grande, tout comme la liste peut être moindre si elle est plus petite. Il importe donc de consulter le *Règlement sur les petits bâtiments* selon votre type d'embarcation.

L'intérieur de ce même règlement existent des dispositions concernant l'entretien et l'utilisation des vêtements de flottaison individuels ou gilets de sauvetage autres que celles mentionnées au point 1 de la liste d'équipement ci-haut. Il est précisé :

- ▶ qu'ils doivent être approuvés par le ministre des Transports du Canada, des Pêches et Océans ou la Garde côtière canadienne, et porter la marque ou l'étiquette reconnaissant cette approbation. Cette approbation n'est plus valide si les VFI ou gilets de sauvetage ont été réparés ou modifiés;
- ▶ qu'ils doivent être séchés à l'air libre, et non au soleil ou près d'une source directe de chaleur;
- ▶ qu'ils doivent être nettoyés à l'aide d'un savon doux ou d'eau courante et non sec ou avec un détergent fort ou de l'essence;
- ▶ que tout plaisancier doit connaître la technique de mise à l'essai des VFI ou de gilets de sauvetage, soit:
 - ▶ porter le VFI ou gilet de sauvetage;
 - ▶ entrer dans l'eau jusqu'à la poitrine;
 - ▶ plier les genoux;
 - ▶ se laisser flotter sur le dos et;
 - ▶ s'assurer que le VFI ou gilet de sauvetage garde le menton au-dessus de l'eau de façon qu'il soit facile de respirer.
- ▶ que tout plaisancier doit connaître la technique pour revêtir un VFI dans l'eau, soit
 - ▶ ouvrir le vêtement de sorte que son intérieur se trouve orienté hors de l'eau;
 - ▶ tourner le vêtement de manière à faire face au col;
 - ▶ passer les bras dans les ouvertures pour les bras;
 - ▶ lever les bras au-dessus de la tête et placer le vêtement autour du corps; et
 - ▶ attacher ensuite le vêtement assez serré.
- ▶ Quoiqu'il n'est pas obligatoire de porter le VFI ou le gilet de sauvetage en tout temps (mais nous le recommandons fortement car c'est primordial pour empêcher la noyade!), il doit y en avoir un dans le bateau pour chaque personne à bord, *approprié pour chacun*. Ainsi, l'opérateur d'un bateau doit les choisir en fonction des facteurs suivants:
 - ▶ ils doivent être assez serrés tout en permettant une liberté de mouvement des bras et des jambes;
 - ▶ ils doivent être de taille appropriée à la personne;
 - ▶ ils doivent convenir à l'activité sur le plan d'eau;
 - ▶ ils doivent assurer un degré de flottabilité suffisant et, dans le cas du gilet de sauvetage, doit permettre de ramener une personne inconsciente dans l'eau face vers le haut

Puisqu'il est essentiel de les avoir en bon état, il ne faut évidemment pas utiliser les gilets de sauvetage ou VFI comme coussins ou défenses. Les utiliser de telles façons risque d'annuler leur approbation. Pour la même raison, il importe de les placer dans un endroit sec, bien aéré et facile d'accès à bord de l'embarcation lorsqu'ils ne servent pas.

Quant aux signaux pyrotechniques qui peuvent être obligatoires (voir point 6 de la liste d'équipement minimal), ceux-ci doivent être agrés leurs tours par Transports Canada. À noter qu'ils sont périmés s'il s'est écoulé plus de quatre (4) ans après la

date de fabrication. Enfin, il faut toujours lire les instructions du fabricant avant leur utilisation, pr f rablement d s l'entreposage car ce n'est pas en p riode de d tresse que vous aurez le temps de les lire!

En plus, et ce peu importe la taille de notre bateau, il peut tre fort utile d'avoir bord un compas magn tique afin de nous aider trouver notre direction. Il faut toutefois se rappeler qu'un compas magn tique est influenc par la proximit de dispositifs m talliques ou lectriques, ce qui peut fausser les donn es.

Il faut aussi souligner l'importance d'avoir bord une trousse d'urgence plac e dans un sac imperm able pouvant comprendre: une lampe de poche, un sifflet, un couteau, une trousse de premiers soins, des rations de secours, de l'eau potable et des v tements secs.

Mentionnons que tout le mat riel de s curit exig devrait tre plac des endroits faciles d'acc s bord de l'embarcation.

C. Identification de l'embarcation

Outre l' quipement requis, le *Rglement sur les petits b timents* exige au propri taire d'une embarcation de 20 tonneaux et moins et munie d'un moteur de 10 c.v. ou plus (ou de 7,5 kw ou plus), d'obtenir un permis de b timent dont les num ros doivent tre marqu s sur l'embarcation m me. Ces num ros doivent tre crits en lettres majuscules l'avant de chaque c t du bateau, au dessus de la ligne de flottaison, et avoir une hauteur minimale de 7.5 cm et dans une couleur qui fait contraste la couleur de la proue.

D. Plaque de puissance et charge brute

L'embarcation doit aussi porter une plaque de puissance et la charge brute recommand e. La charge brute comprend le poids de tout ce qui est bord (moteur, gasoline, tout mat riel et chaque personne bord).

La puissance du moteur appara ssant sur la plaque repr sente la puissance maximale du moteur hors-bord tenant compte de la charge brute afin de naviguer en toute s curit .

R glement sur les abordages

Ce r glement pourrait aussi bien porter le nom de "R glement pour pr venir les abordages" car tout son contenu est en fonction de la pr vention d'accidents. C'est un r glement international qui comporte les modifications canadiennes et qui touche autant le navire propulsion m canique (m par une machine) que le navire voile (op rant la voile m me s'il poss de une machine propulsive, condition que celle-ci ne soit pas utilis e). L'op rateur doit l'appliquer en haute mer et dans les eaux attenantes.

A. Voici les responsabilit s principales d'un op rateur vis es par ce r glement:

- ▶ assurer en permanence une veille visuelle et auditive appropri e;
- ▶ utiliser en permanence tous les moyens disponibles qui sont adapt s aux circonstances et conditions existantes pour faire une pleine appr ciation de la situation et d terminer s'il existe un risque d'abordage.
- ▶ si l'embarcation est de moins de 20 m de longueur ou si elle est voile,

l'opérateur ne doit pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit, ou encore celui des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

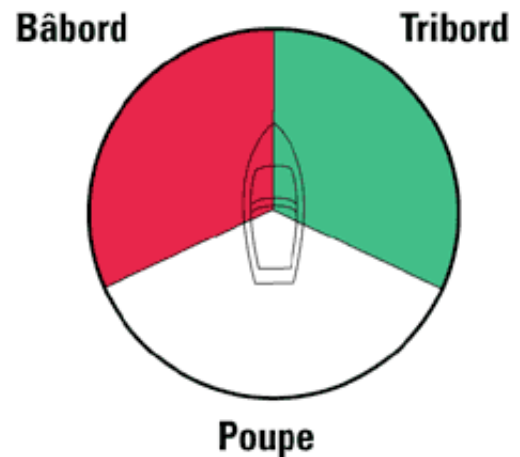
B. Droits de passages

Ce même règlement oblige le plaisancier à connaître les dispositions portant sur la conduite d'embarcations de plaisance en vue d'autres navires.

Pour nous aider à mémoriser les règles de la route, il importe de savoir que:

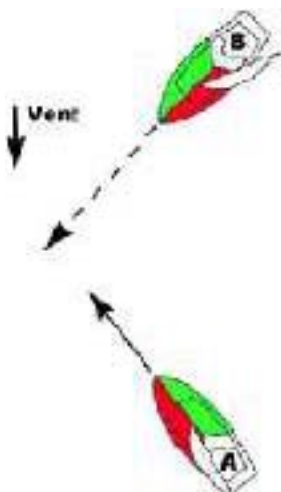
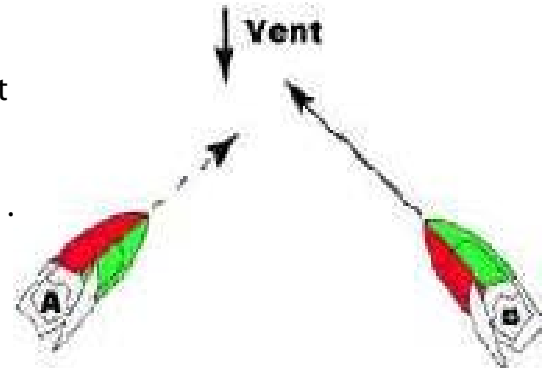
bâbord est le côté gauche du bateau et est représenté par la couleur rouge sur l'embarcation.

tribord est le côté droit du bateau et est représenté par la couleur verte sur l'embarcation



Voile envers voile

La convention veut donc que lorsque les voiliers reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui le reçoit de bâbord doit manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement des autres navires à voile. Cette opération s'applique aussi si l'opérateur qui reçoit le vent de bâbord ne peut pas déterminer avec certitude si l'autre voilier reçoit le vent de bâbord ou de tribord. Voilier B a droit de passage



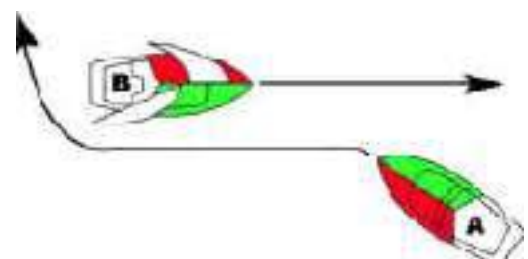
Lorsque deux voiliers reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter du voilier sous le vent.

A noter que le "côté d'où vient le vent" est considéré comme étant celui du bord opposé au bord du brassage de la grande voile.

Voilier A a droit de passage

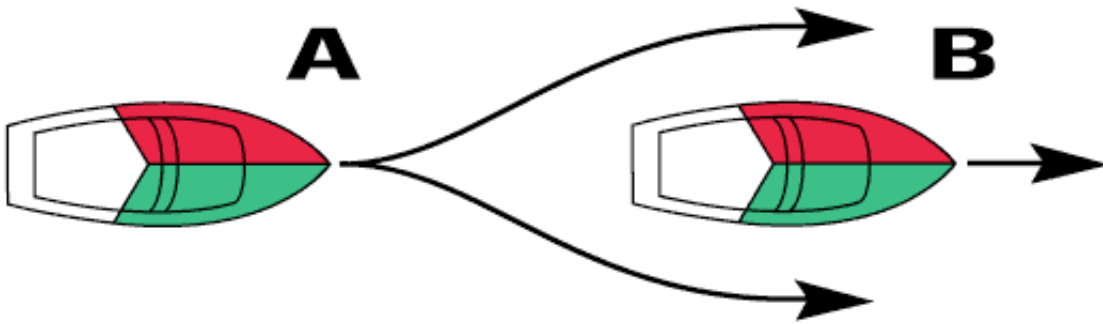
Voile envers moteur

Contrairement aux cas où ce sont deux voiliers qui se rencontrent, la direction du vent n'est pas un facteur



déterminant dans le droit de passage d'un voilier envers un bateau à propulsion mécanique. De fait, tout opérateur d'une embarcation de plaisance à propulsion mécanique doit manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement d'un navire à voile puisque la manoeuvre de celui à propulsion mécanique est beaucoup plus rapide.

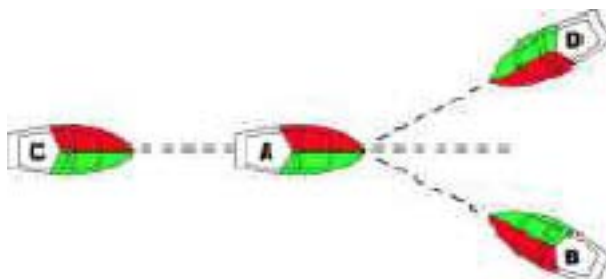
Moteur envers moteur



Une embarcation qui suit une autre mais qui va la rattraper peut la dépasser à bâbord ou à tribord, mais doit le faire de bonne heure et franchement en s'écarter.



Lorsqu' un bateau à moteur fait route directement opposée à un autre bateau à propulsion mécanique et qu'il existe un risque de collision, l'opérateur doit se diriger sur tribord afin de passer l'autre navire par bâbord.



Dans le cas où deux ou plusieurs bateaux vont se croiser et qu'il existe un risque d'abordage, l'opérateur qui voit l'(les) autre(s) bateau(x) sur tribord doit manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement de lui (d'eux) et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser leur route sur l'avant.

Indépendamment des droits de passages, certaines règles de conduite s'appliquent autant à un bateau à propulsion mécanique qu'à une embarcation à voile, à savoir:

- ▶ l'opérateur d'une embarcation de plaisance doit en tout temps maintenir une vitesse sécuritaire de sorte qu'il lui sera possible d'effectuer une manoeuvre appropriée et efficace pour éviter un abordage si nécessaire. Cette vitesse dite sécuritaire est déterminée en tenant compte de plusieurs facteurs tels la visibilité,

la densité du trafic, l'état du vent, l'état de la mer et la proximité de risque pour la navigation.

- ▶ parallèlement, l'opérateur doit conduire prudemment une vitesse telle que le sillage et le remous de son embarcation n'aient pas d'effet néfaste sur les autres utilisateurs des eaux et de l'environnement.
- ▶ tout opérateur doit manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement des navires qu'il rattrape.
- ▶ tout opérateur doit manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement des navires en train de passer, ou ceux participant des opérations de plongée montrant le pavillon (drapeau) A du Code international des signaux, qui signifie "j'ai un plongeur à l'eau; cartez-vous largement à basse vitesse". À cet effet, il importe aussi de connaître la bouée de plongée qui porte un pavillon rouge et blanc et montrant le secteur où se déroulent les activités.



Enfin, il importe de noter que toute embarcation qui n'est pas tenue à s'écarter de la route d'autres navires doit maintenir son cap et sa vitesse, mais toujours avec prudence.

C. Feux de navigation

Nous avons mentionné à la page 8 que le *Règlement sur les petits bâtiments* exige certaines embarcations (selon la longueur) à être munies de feux de navigation conformes au *Règlement sur les abordages*. Vous trouverez ci-dessous la liste des feux existants:

1. Feu de tête de mât
2. Feux de côté (bord et tribord)
3. Feu de poupe
4. Feu visible sur tout l'horizon

Pour la définition exacte de ces feux, veuillez vous référer au lexique.

Non seulement que certaines embarcations doivent avoir ces feux (quelques-uns ou chacun selon la longueur du bateau), l'opérateur est aussi tenu de les utiliser du coucher au lever du soleil lorsqu'il fait route.

Les feux de côté sont toujours obligatoires sur une embarcation à propulsion mécanique. Ceux-ci sont jumelés feu de tête de mât et feu de poupe, qui peuvent être remplacés par un feu blanc visible sur tout l'horizon si l'embarcation a moins de 12 m.

Pour ce qui est d'un voilier, il est aussi tenu de montrer des feux de côté et un feu de poupe. S'il est moins de 20 m, ces feux peuvent être réunis en un seul fanal, placé au sommet ou à la partie supérieure du mât.

Si le voilier est moins de 7 m (ou encore une embarcation à avirons) et qu'il fait route du coucher au lever du soleil, il doit montrer des feux de côté et un feu de poupe, mais s'il ne le peut pas, il doit montrer immédiatement une lampe électrique ou un fanal allumé feu blanc, toujours dans le but de prévenir un abordage.

D. Signaux sonores et lumineux

Afin de contrer les conséquences possibles d'une visibilité réduite et/ou pour prévenir

un abordage, certains signaux sonores et lumineux sont obligatoires.

Ainsi, un bateau de moins de 12 m doit avoir à bord des appareils de signalisation sonore ou d'autres moyens de mettre un signal sonore efficace. Lors de visibilité réduite, et ce autant le jour que la nuit, un opérateur doit mettre une combinaison de sons brefs et prolongés à l'aide d'un sifflet ou d'appareils de signalisation sonore pour indiquer sa présence.

Il devient essentiel pour tout opérateur d'embarcation de plaisance de reconnaître, d'utiliser ou de montrer les signaux suivants traduisant la détresse et le besoin de secours:

- ▶ Un coup de feu ou autres signaux explosifs tirés à intervalles d'environ une minute.
- ▶ Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.
- ▶ Des fusées ou bombes projetant des toiles rouges lancées une à une de courts intervalles.
- ▶ Un signal mis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ...---... (S.O.S.) du code Morse.
- ▶ Un signal radiotéléphonique consistant en le mot "Mayday".
- ▶ Un signal de détresse pavillons "N" et "C" du Code international de signaux.
- ▶ Un signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en-dessous, une boule ou un objet analogue.
- ▶ Des flammes sur le navire.
- ▶ Une fusée parachute ou feu main produisant une lumière rouge.
- ▶ Un signal fumigène produisant une fumée de couleur orange.
- ▶ Des mouvements lents et répétés de haut en bas des bras tendus de chaque côté.
- ▶ Des signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres (RLS)
- ▶ Un morceau de toile de couleur orange avec soit un carré et un cercle de couleur noire, soit un autre symbole indiqué pour repérage aérien.
- ▶ De la teinture de balisage.
- ▶ Une marque carrée ou objet analogue.
- ▶ Un feu blanc de haute intensité présentant des clats à intervalles réguliers, 50 à 70 fois par minute.

E. Exigences supplémentaires

Pour toute embarcation de moins de 20 m ou construite principalement de matériaux non-métalliques, un *réflecteur radar passif* est aussi obligatoire.

Cet appareil est un dispositif de sécurité très utile puisqu'il indique votre présence aux navires plus gros, moins facilement manoeuvrables, ayant un cran radar.

Les réflecteurs radars doivent être installés au sommet de toutes les superstructures et au moins 4 m au-dessus de l'eau si possible.

Cette obligation est exemptée toute embarcation exploitée dans des conditions où le trafic est léger, le jour, et dans des conditions atmosphériques favorables.

Bref, vous n'êtes pas tenu d'en transporter un s'il n'est pas essentiel à la sécurité de votre bateau ou s'il se révèle impossible à installer.

Règlement sur les cartes marines et publications nautiques

Toute embarcation mue par autre chose que des avirons doit avoir à bord les cartes marines et publications nautiques telles les *Tables des marées et des courants*, *Le système canadien d'aides à la navigation*, *Les signes conventionnels et abréviations (carte 1)*, etc. publiés par le Service hydrographique du Canada (ministère des Pêches et des Océans).

Cette obligation exclut les embarcations de moins de 100 tonnes si le conducteur a suffisamment de connaissances sur les routes maritimes, les aides à la navigation et les risques pour naviguer en toute sécurité.

L'avantage que fournit une carte marine est une multitude de renseignements que seul le plaisancier *expérimenté des lieux navigués* peut substituer. En un coup d'oeil, elle permet d'identifier la profondeur, les récifs, les rapides, le compas, les aides à la navigation, les dangers sous-marins, les voies de circulation et les zones côtières voisines.

Il existe également un autre type de carte pouvant aider le navigateur, soit la *carte topographique*. Celle-ci est communément utilisée par les gens de plein air. Elle identifie les rivières, les lacs, les nivellements de terrain, bref, le relief des lieux. Elles sont publiées par Ressources naturelles Canada ou certaines autorités provinciales.

Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux

Ce règlement régit la conduite des petites embarcations sur certaines voies d'eau au Canada. Il établit des restrictions opérationnelles telles les limites de vitesse, la puissance maximale du moteur ou encore détermine si certaines activités sont autorisées ou non. Par ce règlement, tout plaisancier a l'obligation de s'informer des dites restrictions au plan local.

Il existe cinq (5) types de formes pour les panneaux nous informant de ces restrictions, et sa couleur de fond est orange (internationale). Voici des exemples de panneaux que vous pouvez voir:



Aucun moteur à combustion interne ou à vapeur



Interdiction de bateaux à propulsion mécanique dans le sens de la flèche



Limite de puissance



Limite de vitesse normalisée (normalement 5, 10, 25, 40, 55)



Ski interdit au nord du panneau



Interdiction de bateaux à propulsion mécanique entre l'heure et le jour indiqués en rouge

Autres restrictions

Nonobstant les restrictions concernant la compétence du conducteur expliquées à l'introduction, il existe d'autres restrictions qui touchent l'âge du conducteur, soit les Restrictions concernant la puissance du moteur en fonction de l'âge, entrées en vigueur le 1^{er} avril 1999. Le tableau ci-dessous résume ces restrictions.

Comment elles s'appliquent aux conducteurs d'un bateau muni d'un moteur utilisé à des fins récréatives qui ne sont pas accompagnés ou directement supervisés par une personne d'au moins 16 ans.	Restrictions concernant la puissance du moteur.
Moins de 12 ans et sans être accompagné et directement surveillé	Peut conduire un bateau dont le moteur n'a pas une puissance de plus de 10CV (7,5 kW)
À partir de 12 ans mais moins de 16 ans et sans être accompagné et directement surveillé	Peut conduire un bateau dont le moteur n'a pas une puissance de plus de 40 CV (30 kW)
Moins de 16 ans	Interdit de conduire une motomarine
16 ans et plus	Aucune restriction quant à la puissance du moteur.

Directement surveillé signifie: accompagné dans l'embarcation par une personne âgée de 16 ans ou plus qui le surveille.

Loi sur les contraventions

Jusqu'à tout récemment, lorsqu'une loi était enfreinte, l'infraction devait être traitée en cour, tout comme les autres infractions au Code criminel. Il va sans dire que ce processus était très lent et laborieux.

Avec la nouvelle Loi sur les contraventions, les agents d'application peuvent émettre une contravention sur place tout comme les infractions à la sécurité routière.

Mentionnons à titre d'exemple que le fait de ne pas avoir à bord un vêtement de flottaison individuel ou gilet de sauvetage homologué au Canada de taille appropriée et en bon état pour chaque personne à bord peut engendrer une amende de plusieurs centaines de dollars !!!!