



Fisheries and Oceans  
Canada

Canadian  
Coast Guard

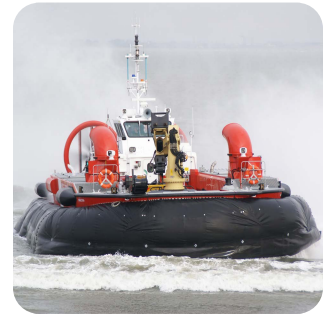
Pêches et Océans  
Canada

Garde côtière  
canadienne

# Manuel de sécurité de la Flotte



Sécurité d'abord, Service constant



Manuel de sécurité de la Flotte

**Publié par :**

Direction des opérations  
Garde côtière canadienne  
Pêches et océans Canada  
Ottawa, Ontario  
K1A 0E6

**MPO/5737**

**Quatrième édition –  
Septembre 2012**

N° du MGCE : 3591029

Disponible sur le site intranet de la  
GCC

Available in English



Imprimé sur du papier recyclé



# Manuel de sécurité de la Flotte

## Registre des modifications

N° LM	Section	Commentaires	Date de publication	Date d'insertion	Par
	Ed. 4 <sup>e</sup>	Nouvelle édition	2012-09-01	2012-09-01	JM
2014-A	T des M	Ver. 4-1 Table des matières Date 2014-01-09	2014-01-09	2014-01-09	JM
	Table de con.	Ver. 4-0 Table de concordance Date 2014-01-09			
	1.0	Ver. 4-1 Mise à jour des sections 5 & 7 Date 2014-01-09			
2014-B	T des M	Ver. 4-2 Table des matières Date 2014-06-05	2014-06-05	2014-06-05	JM
	2.0	Ver. 4-1 Mise à jour des plaques de politique			
2014-C	T of C	Ver. 4-3 Table des matières Date 2014-06-05	2014-11-06	2014-11-06	JM
	4.0	Ver. 4-1 Changement du titre pour supprimer la distinction "À terre" ainsi que les titres de poste pour refléter organigramme officiel. Date 2014-11-05			
	6.0	Ver. 4-2 Mise à jour des sections 1.3 & 3. Date 2014-11-05			
	6.D.1	Ver. 4-2 Mise à jour des sections 3.1 & 3.3. Date 2014-10-17			
	9.0	Ver. 4-2 Mise à jour de section 1. Date 2014-11-05			
2015-A	11.A.3	Certificats des navires	2015-09-09	2015-09-09	LP
	Annexe C	Documents d'orientation			
2015-A révisé	11.A.3	Corrections portées de la dernière modification Le filigrane (watermark) incontrôlée a été supprimer de la version antérieur.	2015-09-09	2015-10-20	LP
	Annexe C	Corrections portées de la dernière modification Le filigrane (watermark) incontrôlée a été supprimer de la version antérieur.			
2015-B	7.A.12	Qualité de l'eau potable	2015-12-04	2015-12-04	LP

N° LM	Section	Commentaires	Date de publication	Date d'insertion	Par
2016-A	6.D.1	Employés surnuméraires à bord des navires	2016-02-10	2016-02-10	LP
	4.0	Personne(s) désignée(s) à terre			
2016-B	7.A.11	Services hôteliers No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-018, HQ-2014-024, HQ-2014-025, HQ-2015-011, HQ-2015-052	2016-06-05	2016-06-05	LP
2016-C	9.C.1	Santé et sécurité au travail (SST) à bord des navires No. de la Suggestion pour le changement HQ-2015-022	2016-06-08	2016-06-08	LP
2016-D	11.A.4	Entretien des journaux de bord No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-016	2016-06-23	2016-06-23	LP
2016-E	7.C.3	Opérations combinées avec des hélicoptères	2016-07-07	2016-07-14	LP
	7.B.1	Opérations de plongée No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-008	2016-07-10	2016-07-14	LP
	10.A.2	Entretien et radoub No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-005	2016-07-14	2016-07-14	LP
2016-F	6.C.1	Formation pour les postes de gestion à bord des navires et à terre	2016-07-15	2016-07-15	LP
	7.C.3	Opérations combinées avec des hélicoptères Réimprimer (corrections mineurs)	2016-07-07	2016-07-15	LP
	10.A.2	Entretien et radoub Réimprimer (corrections mineurs)	2016-07-14	2016-07-15	LP
2016-G	6.A.1	Effectif de l'équipage No. de la Suggestion pour le changement HQ-2015-023, HQ-2015-054	2016-07-26	2016-07-26	LP
	Annexe D	Formulaires No. de la Suggestion pour le changement HQ-2015-023, HQ-2015-054	2016-07-26	2016-07-26	LP
	Formulaire 6.A.1	Analyse de risque pour exemption de certification de la Marine No. de la Suggestion pour le changement HQ-2015-023, HQ-2015-054	2016-07-26	2016-07-26	LP
	6.A.2	État de santé du personnel navigant	2016-07-26	2016-07-26	LP
	7.E.1	Manutention des produits pétroliers No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-015, HQ-2014-028, HQ-2015-049	2016-07-26	2016-07-26	LP
2016-H	3.0	Responsabilités et pouvoirs No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-004	2016-09-19	2016-09-19	LP

N° LM	Section	Commentaires	Date de publication	Date d'insertion	Par
2016-I	7.B.6	Sécurité électrique – Travail sur les conducteurs ou autres éléments de circuit sous tension No. de la Suggestion pour le changement HQ-2015-007, HQ-2015-039, HQ-2015-040	2016-09-29	2016-09-29	LP
2016-J	7.E.5	Manutention, entreposage et élimination des matières dangereuses No. de la Suggestion pour le changement HQ-2015-008	2016-11-14	2016-11-14	LP
2016-K	7.A.10	Manipulation et confinement des matériaux contenant de l'amiante No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-002	2016-12-08	2016-12-08	LP
2017-A	8.A.1	Plans d'urgence à bord des navires et à terre No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-003, HQ-2015-045, HQ-2015-051	2017-01-16	2017-01-16	LP
	8.A.2	Plans d'urgence à bord des navires et à terre No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-003, HQ-2015-045, HQ-2015-051	2017-01-16	2017-01-16	LP
2017-B	8.A.1	Plans d'urgence à bord des navires et à terre Mise à jour Pour apporter de la clarté aux Plans d'intervention de la Flotte qui sont déjà existants et ceux qui devront être développés. Pour réduire la charge de travail reliée au changement de 15 plans d'intervention par navire lorsque moins de changements sont requis.	2017-02-07	2017-02-07	LP
	8.A.2	Plans d'urgence à bord des navires et à terre Mise à jour Pour apporter de la clarté aux Plans d'intervention de la Flotte qui sont déjà existants et ceux qui devront être développés. Pour réduire la charge de travail reliée au changement de 15 plans d'intervention par navire lorsque moins de changements sont requis.	2017-02-07	2017-02-07	LP
2017-C	13.0	Certification et vérification No. de la Suggestion pour le changement HQ-2015-056	2017-02-24	2017-02-24	LP
2017-D	12.A.2	Examen du Système de gestion de la sécurité HQ-2013-021, HQ-2014-026, HQ-2015-031, HQ-2015-033, HQ-2015-043	2017-04-23	2017-04-23	LP
2017-E	12.A.2	Examen du Système de gestion de la sécurité Des corrections ont été portées envers 12.A.2 dans la modification 2017-D datées 2017-04-23.	2017-05-17	2017-05-17	LP
2017-F	7.E.8	Usage d'halocarbures No. de la Suggestion pour le changement HQ-2015-041, HQ-2015-048	2017-05-24	2017-05-24	LP

N° LM	Section	Commentaires	Date de publication	Date d'insertion	Par
2017-F	7.E.6	Manutention et élimination des déchets solides No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-001, HQ-2015-009	2017-06-19	2017-06-19	LP
	11.C.1	Ordres d'appareillage No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-010	2017-06-19	2017-06-19	LP
	7.A.12	Qualité de l'eau potable No. de la Suggestion pour le changement HQ-2015-055, HQ-2016-F025	2017-06-26	2017-06-26	LP
	6.B.1	Familiarisation No. de la Suggestion pour le changement HQ-2016-F001	2017-06-28	2017-06-28	LP
	4.0	Personne(s) désignée(s) à terre No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-013	2017-06-29	2017-06-29	LP
2017-G	4.0	Personne(s) désignée(s) à terre Mise à jour des numéros de téléphones et fax	2017-07-12	2017-07-12	LP
2017-H	7.C.2	Opérations des petites embarcations No. de la Suggestion pour le changement HQ-2013-014, HQ-2013-023	2017-07-03	2017-07-03	LP
2017-I	9.B.1	Rapports d'événements hasardeux, les incidents maritimes et d'autres incidents à signaler HQ-2013-025, HQ-2014-023, HQ-2015-011, HQ-2015-037, HQ-2016-F016	2017-11-03	2017-11-03	LP
2018-A	10.B.2	Entretien et inspection de l'équipement de sauvetage No. de la Suggestion pour le changement HQ-2014-009	2018-02-08	2018-02-08	LP
2018-B	7.B.6	Sécurité électrique – Travail sur les conducteurs ou autres éléments de circuit sous tension	2018-04-24	2018-04-24	LP
	10.B.1	Entretien des appareils de levage et des engins de manutention No. de la Suggestion pour le changement HQ 2014 009, HQ-2015-030	2018-04-24	2018-04-24	LP
	Annexe D	Permis de travail d'électricité sous tension Formulaire 7.B.6 - modifications	2018-04-24	2018-04-24	LP
	Formulaire 7.B.6	Permis de travail d'électricité sous tension FP-5197-F	2018-04-24	2018-04-24	LP
2018-C	7.C.6	Manutention de la cargaison No. de la Suggestion pour le changement HQ-2016-F023	2018-07-26	2018-07-26	LP
2019-A	7.E.6	Manutention et élimination – Déchets solides No. de la Suggestion pour le changement HQ-2017-F013	2019-02-20	2019-02-20	LP

N° LM	Section	Commentaires	Date de publication	Date d'insertion	Par
2019-B	10.B.2	Entretien et inspection de l'équipement de sauvetage No. de la Suggestion pour le changement HQ-2018-F008, HQ-2018-F012-	2019-03-20	2019-03-20	LP
2019-C	7.D.5	Opérations de déglçage No. de la Suggestion pour le changement HQ-2017-F012-	2019-05-07	2019-05-07	LP
2019-D	9.C.1	Santé et sécurité au travail à bord des navires No. de la Suggestion pour le changement HQ-2018-F015	2019-07-04	2019-07-04	LP
	11.C.1	Ordres d'appareillage	2019-07-05	2019-07-05	LP
2020-A	4.0	Personne désignée à terre	2020-04-21	2020-04-22	LP
	7.B.3	Entrée dans des espaces clos No. de la Suggestion pour le changement HQ-2015-017, HQ-2015-058	2020-04-02	2020-04-22	LP
	7.C.2	Opérations des petites embarcations No. de la Suggestion pour le changement HQ-2018-F001, HQ-2019-F006	2020-04-22	2020-04-22	LP
2020-B	7.E.1	Manutention des hydrocarbures	2020-06-01	2020-06-01	LP
2020-C	7.A.10	Manipulation et confinement des matériaux contenant de l'amiante No. de la Suggestion pour le changement HQ-2016-F007	2020-07-22	2020-07-22	LP
2020-D	6.A.1	Effectif de l'équipage No. de la Suggestion pour le changement HQ-2017-F003	2020-07-30	2020-07-30	LP
2020-E	9.B.1	Rapports d'événements hasardeux les incidents maritimes et autres incidents à signaler	2020-08-06	2020-08-06	LP
2020-F	7.A.13	Revêtement des réservoirs d'eau potable No. de la Suggestion pour le changement HQ-2017-F010	2020-08-28	2020-08-28	LP
	7.A.12	Qualité de l'eau potable No. de la Suggestion pour le changement HQ-2016-F020, HQ-2016-F025	2020-08-28	2020-08-28	LP
2020-G	5.0	Responsabilités et pouvoirs du commandant	2020-09-29	2020-09-29	LP
2020-H	7.C.1	Opérations avec un véhicule à coussin d'air	2020-10-18	2020-10-18	LP
2020-I	7.A.12	Qualité de l'eau potable	2020-12-13	2020-12-13	LP
2020-J	7.B.5	Verrouillage et identification	2020-12-30	2020-12-30	LP
2021-A	1.0	Système de gestion de la sécurité	2021-01-18	2021-01-18	LP
2021-B	7.A.12	Qualité de l'eau potable	2021-04-08	2021-04-08	LP
2021-C	8.B.1	Sûreté du navire	2021-05-06	2021-05-06	LP

[illegible]





# Manuel de sécurité de la Flotte

## Table de concordance

Section Nouvelle	Section Courante	Titre
		<b>Politiques – Responsabilités - Pouvoirs</b>
1.0	1.0	Système de gestion de la sécurité
2.0	2.0	Politique sur la sante, la sécurité, la sûreté et l'environnement - Politique sur les drogues, l'alcool et les substances psychotropes
3.0	3.0	Responsabilités et pouvoirs
4.0	4.0	Personne (s) désignée (s) à terre
5.0	5.0 & 5.A	Responsabilités et pouvoirs du commandant
6.0	6.0	Ressources et personnel
		<b>Équipage</b>
<b>6.A.1</b>	6.B.1	Personnel navigant
<b>6.A.2</b>	6.B.2	État de santé du personnel navigant
<b>6.B.1</b>	6.C.1	Familiarisation
<b>6.C.1</b>	6.D	Formation à bord du navire et pour les gestionnaires à terre
<b>6.D.1</b>	6.C.2	Employés surnuméraires à bord des navires
7.0	7.0	Élaboration de plans pour les opérations à bord
		<b>Section administrative et de l'orientation</b>
<b>7.A.1</b>	7.B.3 & 7.E.2	Évaluation des risques
<b>7.A.2</b>	7.D.13	Changement d'équipage et de commandement
<b>7.A.3</b>	7.D.20	Gestion des horaires des quarts et heures de repos
<b>7.A.4</b>	7.A.1 & 7.A.2	Sécurité de la navigation
<b>7.A.5</b>	7.D.7	Avant le départ et avant l'arrivée
<b>7.A.6</b>	11.B.4	Données des manœuvres du navire
<b>7.A.7</b>	10.C.3	Maintien de l'intégrité de l'étanchéité à l'eau
<b>7.A.8</b>	11.B.5 & 8.C.4	Stabilité

Section Nouvelle	Section Courante	Titre
7.A.9	7.C.1	Quart à la salle des machines
7.A.10	7.F.8	Manutention et matières contenant de l'amiante
7.A.11	7.D.6	Services hôteliers
7.A.12	7.F.12	Qualité de l'eau potable
		<b>Procédures sur la sécurité (liste de vérifications requises)</b>
7.B.1	7.D.16	Operations de plongée
7.B.2	7.B.2	Protection contre les chutes
7.B.3	7.D.9	Entrée dans des espaces clos
7.B.4	7.D.11	Travail à chaud
7.B.5	7.D.19	Verrouillage et identification
7.B.6	New	Sécurité électrique – Travail sur les circuits sous tension
		<b>Procédures opérationnelle de la flotte</b>
7.C.1	7.D.17	Opérations avec un aéroglisseur
7.C.2	7.D.14	Opérations des petites embarcations
7.C.3	7.D.15	Opérations combinées avec un hélicoptère
7.C.4	7.A.3 & 7.E.8	Opérations de remorquage
7.C.5	7.D.18	Transport et utilisation des armes à feu à bord des navires et des hélicoptères
		<b>Procédures opérationnelles basées sur les clients</b>
7.D.1	7.E.6	Opérations de recherches et de sauvetage
7.D.2	7.E.1	Opérations relatives aux aides à la navigation
7.D.3	7.E.3	Opérations scientifiques
7.D.4	7.E.4	Interventions en cas d'urgence environnementale en mer
7.D.5	New	Opérations de déglacage
7.D.6	7.E.7	Opérations d'arraisonnement prévues par la loi
		<b>Section de l'environnement</b>
7.E.1	7.F.1	Manutention des hydrocarbures
7.E.2	7.F.2	Manipulation et évacuation des eaux huileuses
7.E.3	7.F.4 & 7.F.5	Manutention et évacuation des eaux noires et des eaux grises
7.E.4	7.F.3	Vidange de l'eau de ballast
7.E.5	7.F.6	Manutention, entreposage et élimination des matières dangereuses
7.E.6	7.F.7	Manutention et élimination des déchets solides

Section Nouvelle	Section Courante	Titre
7.E.7	7.F.11	Gérance de l'environnement
7.E.8	7.F.10	Usage d'halocarbures
8.0	8.0	Préparation en cas d'urgence
		<b>Mesures d'urgence</b>
8.A.1	8.B.1 & 8.C.1	Plan et exercices de mesures d'urgence à terre
8.A.2	8.B.2 & 8.C.1	Exercices d'urgence à bord des navires et à terre
8.B.1	8.C.2	Sûreté du navire
8.B.2	8.C.3	Prévention et détection des incendies
8.B.3	8.C.5	Premiers soins et services médicaux à bord
9.0	9.0	Rapports et analyses d'irrégularités, accidents, d'incidents de sûreté et d'événements hasardeux
		<b>Reportage</b>
9.A.1	9.A.1	Rapports des irrégularités et des observations du système de sécurité de la Flotte
9.B.1	9.A.2	Rapports – événements hasardeux, blessures, conditions insatisfaisantes et quasi-accidents significatifs
9.B.2	9.A.3	Enquête officielle sur un événement hasardeux majeur
9.C.1	9.B	Comités de santé et sécurité au travail (SST) à bord des navires
10.0	10.0	Entretien et inspection des navires et de l'équipement
		<b>Entretien du navire et de l'équipement</b>
10.A.1	10.B	Identification des systèmes essentiels
10.A.2	10.A.1 10.C.1 10.C.10	Entretien et radoub
10.A.3	7.D.2	Désarmement et remise en service
10.A.4	7.D.10	Mise en cale sèche
10.A.5	7.D.8	Précaution par temps froid
10.A.6	7.F.9	Peinture et autres revêtements
10.A.7	10.A.2	Sécurité et sûreté de l'entrepreneur
10.B.1	10.C.2	Entretien des appareils de levage et des engins de manutention
10.B.2	8.C.6	Entretien et inspection de l'équipement de sauvetage
11.0	11.0	Documentation
		<b>Références et dossiers</b>
11.A.1	11.A.1	Contrôle de la documentation interne

Section Nouvelle	Section Courante	Titre
11.A.2	11.A.2	Contrôle de la documentation externe
<b>11.A.3</b>	11.B.1	Certificats des navires
<b>11.A.4</b>	11.B.2	Entretien des journaux de bord
<b>11.B.1</b>	12.B.2	Approbation des procédures et processus de modifications
<b>11.C.1</b>	7.D.12	Ordres d'appareillage
12.0	12.0	Vérification, examen et évaluation de la Flotte
		<b>Révision du système</b>
<b>12.A.1</b>	12.A	Vérifications
<b>12.A.2</b>	12.B.1	Révision du Système de gestion de la sécurité
13.0	13.0	Certification, vérification et contrôle
		<b>Annexes</b>
<b>Annexe A</b>	<b>New</b>	Abréviations, glossaire et bibliographie
<b>Annexe B</b>	<b>New</b>	Index
<b>Annexe C</b>	<b>New</b>	Documents d'orientation
<b>Annexe D</b>	<b>New</b>	Formulaires



# Manuel de sécurité de la Flotte

## Introduction

### 1 Objet

- a) Le système de gestion de la sécurité (SGS) de la Flotte de la Garde côtière canadienne (GCC) a commencé à être mis en œuvre en 1999.
- b) Cette publication constitue la principale source d'information et d'orientation pour le SGS de la Flotte de la GCC. Le bureau du directeur, Gestion de la sécurité de la Garde côtière (GSGC) élabore et tient à jour le contenu technique de cette publication, et est responsable de sa promulgation.

### 2 Portée

#### 2.1 Général

Ci-dessous se trouvent des renseignements et conseils généraux au sujet de cette publication :

- a) L'ordre de préséance pour la gestion par la GCC de la santé, de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement au travail est le suivant :
  - i. Partie II du [Code canadien du travail](#) et son règlement d'application
  - ii. Autres lois, politiques, directives et systèmes du gouvernement du Canada
  - iii. [Manuel de santé et sécurité au travail](#) du ministère de Pêches et Océans Canada (MPO)
  - iv. GCC/5737 - Manuel de sécurité de la Flotte (MSF), [1.0 - Système de gestion de la sécurité](#), section 7, Préséance des publications sous le contrôle de la GCC
- b) La version contrôlée primaire du MSF doit se trouver à bord des navires et stations, et être mise à la disposition de l'ensemble du personnel. La version électronique du [MSF](#) est disponible sur le site intranet de la GCC.
- c) Depuis le 1 octobre 2018, la présente publication respecte les règles énoncées dans le [Guide de rédaction du contenu du site Canada.ca](#), de même que les processus décrits dans le [GCC/6115 - Manuel d'instructions des publications des Opérations](#).
- d) Les procédures qui n'ont pas encore été promulguées dans la présente publication ne délient pas les personnes ayant autorité de leurs obligations en vertu des exigences, notamment les exigences juridiques.

- e) Un titre de poste générique peut servir à décrire les rôles et les responsabilités. L'utilisation d'un titre générique ne dégage pas les personnes de leurs responsabilités dans le cadre d'une politique ou d'une procédure.
- f) La structure organisationnelle de la GCC peut être modifiée sans préavis. Les changements organisationnels qui n'ont pas été appliqués au MSF ne dégagent pas les personnes ayant autorité de leurs responsabilités dans le cadre d'une politique ou d'une procédure. La version contrôlée de l'organigramme de la GCC a préséance sur les organigrammes similaires publiés dans ce manuel.
- g) Les titres des postes et des publications, les hyperliens, etc., cités dans le MSF peuvent être modifiés sans préavis. Leur préséance et leur autorité restent en place, sauf lorsqu'il y a indication contraire. Les modifications des MSF reflétant ces changements seront apportées à la prochaine occasion.
- h) Les modifications apportées au texte sont indiquées par une barre verticale dans la marge de gauche.
- i) Lorsqu'une procédure est promulguée sans ligne verticale, elle est considérée comme étant réécrite ou nouvelle.
- j) Les politiques et procédures existantes et récemment promulguées dans ce manuel doivent être lues dans leur intégralité avant de commencer toute tâche associée.

## **2.2 Amélioration continue**

- a) Une suggestion de changement qui modifie les directives du présent manuel doit être soumise conformément au MSF [11.B.1 – Approbation des procédures et processus de modifications](#).
- b) Si la suggestion vise à modifier une publication contrôlée par la GCC autre que le MSF, suivez les directives qui y figurent. En l'absence de directives, la suggestion doit être transmise à la division de Directives par courriel à [InfoPol.XNCR@dfo-mpo.gc.ca](mailto:InfoPol.XNCR@dfo-mpo.gc.ca).
- c) Les notifications d'un lien hypertexte défectueux, des difficultés à imprimer une partie du manuel, de faute d'orthographe, de grammaire ou de traduction, et les questions au sujet du formatage, entre autres, dans la présente publication doivent être transmises à la division de Directives par courriel à [Infopol.XNCR@dfo-mpo.gc.ca](mailto:Infopol.XNCR@dfo-mpo.gc.ca).

## **2.3 Normes commerciales, publications de l'Organisation maritime internationale, codes et guides**

- a) Les normes commerciales invoquées dans la législation et dans le MSF, sauf indication contraire, peuvent être consultées sans frais sur le site du [Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail](#) (CCHST). Pour toute question ou assistance technique, vous pouvez communiquer directement avec le CCHST.
- b) Les codes et guides du Conseil national de recherches du Canada (CNRC) figurant dans le MSF, sauf indication contraire, peuvent être consultés sans frais sur la page Web des [Publications Codes Canada](#). Cliquez sur le code ou le guide et faites défiler les détails du produit. Pour toute question ou assistance technique, vous pouvez communiquer directement avec le CCHST.
- c) Des informations supplémentaires sur les normes commerciales/industrielles, les publications de l'Organisation maritime internationale (OMI) et les codes et guides sont disponibles sur l'Intranet de la GSGC sous la rubrique « [Outils](#) ».

## 2.4 Coordonnées

- a) Les questions ou commentaires supplémentaires concernant la promulgation de cette publication doivent être envoyés à la division Directives par courriel à : [Infopol.XNCR@dfo-mpo.gc.ca](mailto:Infopol.XNCR@dfo-mpo.gc.ca).
- b) Les questions ou commentaires supplémentaires au sujet du MSF de la GCC peuvent être soumis au directeur de la Gestion de la sécurité de la GCC, à l'administration centrale (AC), par courriel à [SMS.XNCR@dfo-mpo.gc.ca](mailto:SMS.XNCR@dfo-mpo.gc.ca).
- c) La page Web de l'[Intranet de la GSGC](#) fournit des informations supplémentaires sur la direction de la GSGC.



# Manuel de sécurité de la Flotte

## Table des matières

Section	Titre	Version
	<b>Politiques, responsabilités et pouvoirs</b>	
1.0	Système de gestion de la sécurité	4-2
2.0	Politique sur la santé, la sécurité, la sûreté et l'environnement - Politique sur les drogues, l'alcool et les substances psychotropes	4-1
3.0	Responsabilités et pouvoirs	4-1
4.0	Personne désignée à terre	4-6
5.0	Responsabilités et pouvoirs du commandant	4-1
6.0	Ressources et personnel	4-1
	<b>Équipage</b>	
6.A.1	Effectif de l'équipage	4-2
6.A.2	État de santé du personnel navigant	4-1
6.B.1	Familiarisation	4-1
6.C.1	Formation pour les postes de gestion à bord des navire et à terre	4-1
6.D.1	Employés surnuméraires à bord des navires	4-2
7.0	Élaboration de plans pour les opérations à bord	4-0
	<b>Section administrative et de l'orientation</b>	
7.A.1	Évaluation des risques	4-0
7.A.2	Changement d'équipage et de commandement	4-0
7.A.3	Gestion des horaires des quarts et heures de repos	4-0
7.A.4	Sécurité de la navigation	4-0
7.A.5	Avant le départ et avant l'arrivée	4-0
7.A.6	Données de manoeuvrabilité du navire	4-0



Section	Titre	Version
7.A.7	Maintien de l'intégrité de l'étanchéité à l'eau	4-0
7.A.8	Stabilité	4-0
7.A.9	Quart à la salle des machines	4-0
7.A.10	Manipulation et confinement des matériaux contenant de l'amiante	4-2
7.A.11	Services hôteliers	4-1
7.A.12	Qualité de l'eau potable	4-5
7.A.13	Revêtement des réservoirs d'eau potable	4-0
	<b>Procédures sur la sécurité (liste de vérifications requises)</b>	
7.B.1	Opérations de plongée	4-1
7.B.2	Protection contre les chutes	4-0
7.B.3	Entrée dans des espaces clos	4-0
7.B.4	Travail à chaud	4-1
7.B.5	Verrouillage et identification	4-2
7.B.6	Sécurité électrique – Travail sur les conducteurs ou autres éléments de circuit sous tension	4-2
	<b>Procédures opérationnelles de la Flotte</b>	
7.C.1	Opérations avec un véhicule à coussin d'air	4-2
7.C.2	Opérations des petites embarcations	4-1
7.C.3	Opérations combinées avec un hélicoptère	4-1
7.C.4	Opérations de remorquage	4-0
7.C.5	Transport et utilisation des armes à feu à bord des navires et des hélicoptères	4-0
7.C.6	Manutention de la cargaison	4-0
7.C.7	Tranches des machines faisant l'objet d'une surveillance non continue	4-1
	<b>Procédures opérationnelles basées sur les clients</b>	
7.D.1	Opérations de recherche et de sauvetage	4-0
7.D.2	Opérations relatives aux aides à la navigation	4-0
7.D.3	Opérations scientifiques	4-0
7.D.4	Interventions en cas d'urgence environnementale en mer	4-0

Section	Titre	Version
7.D.5	Opérations de déglacage	4-1
7.D.6	Opérations d'arraisonnement prévues par la loi	4-0
	<b>Section de l'environnement</b>	
7.E.1	Manutention des hydrocarbures	4-2
7.E.2	Manipulation et évacuation des eaux huileuses	4-0
7.E.3	Manutention et évacuation des eaux noires et des eaux grises	4-0
7.E.4	Vidange de l'eau de ballast	4-0
7.E.5	Manutention, entreposage et élimination des matières dangereuses	4-1
7.E.6	Manutention et élimination – Déchets solides	4-2
7.E.7	Gérance de l'environnement	4-0
7.E.8	Usage d'halocarbures	4-2
8.0	Préparation en cas d'urgence	4-0
	<b>Mesures d'urgence</b>	
8.A.1	Plans d'urgence à bord des navires et à terre	4-2
8.A.2	Exercices d'urgence à bord des navires et à terre	4-2
8.B.1	Sûreté du navire	4-1
8.B.2	Prévention et détection des incendies	4-0
8.B.3	Premiers soins et services médicaux à bord des navires	4-0
9.0	Rapports et analyses d'irrégularités, d'accidents, d'incidents de sûreté et des événements hasardeux	4-1
	<b>Reportage</b>	
9.A.1	Rapports d'irrégularités et d'observations du système de gestion de la sécurité	4-1
9.B.1	Rapports d'événements hasardeux, les incidents maritimes et d'autres incidents à signaler	4-2
9.B.2	Enquête officielle sur un événement hasardeux majeur	4-0
9.C.1	Santé et sécurité au travail (SST) à bord des navires	4-1

<b>Section</b>	<b>Titre</b>	<b>Version</b>
10.0	Entretien du navire et de l'équipement	4-0
	<b>Entretien du navire et de l'équipement</b>	
10.A.1	Identification des systèmes essentiels	4-0
10.A.2	Entretien et radoub	4-1
10.A.3	Désarmement et remise en service	4-0
10.A.4	Mise en cale sèche	4-0
10.A.5	Précautions par temps froid	4-0
10.A.6	Peinture et autres revêtements	4-0
10.A.7	Sécurité et sûreté de l'entrepreneur	4-0
10.B.1	Entretien des appareils de levage et des engins de manutention	4-1
10.B.2	Entretien et inspection de l'équipement de sauvetage	4-2
11.0	Documentation et publications	4-2
	<b>Références et dossiers</b>	
11.A.1	Contrôle de la documentation - Interne	4-0
11.A.2	Contrôle de la documentation - Externe	4-0
11.A.3	Certificats des navires	4-1
11.A.4	Entretien des journaux de bord	4-1
11.B.1	Approbation des procédures et processus de modifications	4-0
11.C.1	Ordres d'appareillage	4-1
12.0	Examen, vérification et évaluation de la Flotte	4-0
	<b>Révision du système</b>	
12.A.1	Vérifications	4-0
12.A.2	Examen du Système de gestion de la sécurité	4-3
13.0	Certification et vérification	4-1
	<b>Annexes</b>	
Annexe A	Abréviations, glossaire et bibliographie	4-0
Annexe B	Index alphabétique	4-0
Annexe C	Documents d'orientation	4-1

Section	Titre	Version
Annexe D	Formulaires	4-4



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 1.0 – Système de gestion de la sécurité

### 1 Objet

- a) Le *Code international de gestion de la sécurité* (Code ISM) a comme objectifs d'assurer la prévention de blessures ou de pertes humaines, la sécurité en mer et d'éviter tout dommage à l'environnement, en particulier au milieu marin et aux biens.
- b) Les multiples lois, règlements, politiques et directives auxquels se soumet la Garde côtière canadienne (GCC) et qui sont mentionnés dans le présent manuel, ainsi que les exigences du Code ISM, constituent le cadre du système de gestion de la sécurité de la GCC. L'ensemble des thèmes, des références et de la documentation connexe contenus dans la présente publication doit renvoyer au GCC/5737 - Manuel de sécurité de la Flotte (MSF).

### 2 Les objectifs de la gestion de la sécurité de Pêches et Océans Canada

- a) Assurer la protection de la santé, la sécurité et la sûreté des employés et de toute personne ayant accès aux lieux de travail de Pêches et Océans Canada (MPO).
- b) Fournir et maintenir un environnement de travail se conformant ou surpassant les exigences réglementaires en matière de santé, de sécurité et de sûreté du MPO. Le MPO doit s'efforcer de protéger les employés contre tous les dangers connus ou prévisibles qui pourraient être la source de blessures, de maladies, de pertes ou de dommages matériels. Le ministère s'engage à promouvoir un environnement de travail sain et sûr en offrant des programmes et des séances d'information traitant entre autres de la santé et la sécurité au travail (SST) et du [bien-être en milieu de travail](#).
- c) Offrir une formation adéquate en matière de SST à tous les gestionnaires et superviseurs et les informer sur leurs responsabilités en vertu de la Partie II du [Code canadien du travail](#). Les gestionnaires et superviseurs sont tenus de se conformer aux exigences du Ministère en matière de SST, tel que précisé dans la Partie II du [Code canadien du travail](#), dans les directives du [Conseil national mixte \(CNM\)](#) sur la SST, ainsi que dans le [Manuel de santé et sécurité au travail](#) du MPO.
- d) Tous les employés doivent s'acquitter de leurs fonctions, conformément aux procédures de travail sécuritaires établies, aux exigences législatives, ainsi qu'aux politiques, directives et lignes directrices du Ministère en matière de SST.

### 3 Exigences fonctionnelles

- a) Les exigences fonctionnelles du Code ISM sont détaillées dans les procédures publiées couvrant :
- i. le rapport d'accidents, de situations dangereuses et de non-conformités
  - ii. l'identification des dangers et des aspects, ainsi que l'évaluation du risque
  - iii. la préparation et l'intervention en cas de situations d'urgence
  - iv. les vérifications internes, les examens de la gestion et le traitement des non-conformités
  - v. l'entretien à bord des navires et les registres pertinents aux équipements et systèmes de propulsion, électriques, auxiliaires et domestiques mis en place afin d'assurer l'exploitation sans danger du navire et la protection de l'environnement
  - vi. la gestion des navires et des opérations à terre appropriées
  - vii. le contrôle des documents et la tenue des registres
  - viii. l'affectation de personnel opérationnel compétent<sup>1</sup> et qualifié<sup>2</sup>
  - ix. la gestion du changement et l'amélioration continue
  - x. la garantie que la santé, la sécurité et l'environnement au travail (SSET) soient intégrés dans les processus d'approvisionnement et de passation de marchés

### 4 Description des navires

- a) La GCC possède et exploite des navires, des petites embarcations, des aéronefs, des véhicules à coussin d'air et des engins à portance dynamique, y compris mais sans s'y limiter, les [catégories](#) suivantes:
- |   |   |
|---|---|
| • brise-glace polaire                             | • navire baliseur spécialisé                        |
| • brise-glace lourd                               | • bateau de recherche et sauvetage                  |
| • brise-glace moyen                               | • navire semi-hauturier de recherches scientifiques |
| • navire polyvalent de grande endurance           | • navire hydrographique et de sondage de chenal     |
| • navire polyvalent de moyenne endurance          | • navire semi-hauturier de recherches halieutiques  |
| • navire hauturier de recherches océanographiques | • navire spécialisé                                 |
| • navire hauturier de recherches halieutiques     | • navire côtier de recherche                        |
| • patrouilleur hauturier                          | • navire multifonctionnel                           |
| • patrouilleur semi-hauturier                     | • navire de formation                               |
| • véhicule à coussin d'air                        | • petite embarcation                                |

<sup>1</sup> [Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail \(CCHST\)](#) - Législation canadienne en matière de SST – Compétent

<sup>2</sup> [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) – Partie 1 – Dispositions générales, Définitions et interprétation

- b) Les navires ci-dessus ont la capacité d'accomplir une ou plusieurs des fonctions suivantes :

- déglçage
- aides à la navigation et ravitaillement des phares
- recherche et sauvetage (SAR)
- hydrographie et recherche scientifique
- recherche halieutique
- opérations de conservation et de protection des pêches
- intervention environnementale
- patrouille de sûreté
- formation

## 5 Lieux

### 5.1 Administration centrale – Ottawa

Commissaire  
Garde côtière canadienne  
15e étage  
200, rue Kent  
Ottawa ON K1A 0E6  
Tél. : 613-990-5813  
Télec. : s.o.  
Courriel :  
[DFO.RCCGHQCommissionersOffice-  
BureauDuCommissaireQGCCR.MPO@dfo-  
mpo.gc.ca](mailto:DFO.RCCGHQCommissionersOffice-BureauDuCommissaireQGCCR.MPO@dfo-mpo.gc.ca)

Directeur général, Flotte et Services maritimes  
Garde côtière canadienne  
5e étage  
200, rue Kent  
Ottawa ON K1A 0E6  
Tél. : 613-990-9172  
Télec. : s.o.  
Courriel : [CCG.DGOpsOffice-  
BureauDGOps.GCC@dfo-mpo.gc.ca](mailto:CCG.DGOpsOffice-BureauDGOps.GCC@dfo-mpo.gc.ca)

### 5.2 Bureaux régionaux

Commissaire adjoint, GCC  
Région de l'Atlantique  
Garde côtière canadienne  
Base Southside  
250, Southside Road  
C.P. 5667  
St. John's NL A1C 5X1  
Tél. : 709-772-5150  
Télec. : 709-772-4194

Commissaire adjoint, GCC  
Région du Centre  
Garde côtière canadienne  
105, rue McGill  
Montréal QC H2Y 2E7  
Tél. : 514-283-0051  
Télec. : s.o.

Commissaire adjoint, GCC  
Région de l'Arctique  
Garde côtière canadienne  
3e étage, Diamond Plaza  
5204, 50e Avenue  
Yellowknife NT X1A 1E2  
Tél. : 867-446-3126  
Télec. : N/A

Commissaire adjoint, GCC  
Région de l'Ouest  
Garde côtière canadienne  
25, rue Huron  
Victoria BC V8V 4V9  
Tél. : 250-480-2765  
Télec. : s.o.

## 6 Autorités de gestion

- a) Les biens de la GCC sont représentés par le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne pour le compte du propriétaire, Sa Majesté la Reine du chef du Canada.
- b) Le représentant autorisé<sup>3</sup> de la GCC, aux fins de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), est le Bureau du commissaire de la Garde côtière canadienne.

## 7 Préséance des publications sous le contrôle de la GCC

- a) Le [GCC/5737 - Manuel de sécurité de la Flotte](#) (MSF) constitue la source de référence principale pour la conduite des opérations de la flotte de la GCC, à l'exception de ces publications dans l'ordre suivant :
  - i. [bulletins de sécurité des Opérations](#)
  - ii. [bulletins techniques](#)
  - iii. [circulaires](#)
  - iv. [procédures opérationnelles normalisées à l'échelle nationale](#)
  - v. ordonnances nationales
  - vi. [ordonnances des Opérations](#)
  - vii. [directives spécifiques aux programmes](#)
- b) Le MSF a préséance sur toute autre ordonnance, procédure, instruction ou directive, à moins d'indications contraires explicites.
- c) Les directives énoncées dans les documents exclus ci-dessus doivent avoir la préséance sur le MSF pour les sujets spécifiés seulement.
- d) Si une procédure n'est pas incluse dans le MSF, il convient de se référer au [GCC/6026 - Manuel de sécurité à terre](#) (MST) et d'appliquer la procédure pertinente le cas échéant.
- e) Les bulletins de sécurité des Opérations (BSO) communiquent des éléments d'intérêt et d'importance, qui touchent directement la sûreté, la sécurité et la santé du personnel de la GCC. Un BSO sera publié « selon les besoins » pour communiquer rapidement des informations, notamment, mais pas exclusivement :
  - i. la sécurité, la sûreté, la santé et l'environnement
  - ii. la sensibilisation aux questions soulevées par l'industrie maritime
  - iii. des modifications de la réglementation
  - iv. des incidents
  - v. des enquêtes internes
  - vi. des recommandations du Bureau de la sécurité des transports
  - vii. des recommandations de Transports Canada
- f) Les bulletins techniques (BTGCC) communiquent des informations techniques urgentes dans un délai de livraison critique concernant la santé, la sécurité et/ou l'environnement, qui sont liées aux systèmes et/ou aux équipements.

---

<sup>3</sup> [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) – Section 2, Définitions et interprétation



- i. Les BTGCC comprennent des informations actualisées et/ou des exigences relatives à l'opération matérielle, à l'entretien et à la réparation des systèmes et/ou des équipements connexes.
  - ii. Les BTGCC fournissent l'orientation technique nécessaire à la mise en œuvre des nouvelles exigences, des réparations, de l'entretien, des modifications, des inspections, etc.
  - iii. Les BTGCC ont une durée de vie limitée et, si nécessaire, les autres documents techniques « de longue date » doivent être modifiés dans un délai raisonnable, afin d'inclure les informations et/ou la marche à suivre nécessaire.
  - iv. Les BTGCC ont préséance sur toute autre documentation technique connexe jusqu'à ce que les BTGCC expirent, soient annulées, que les réparations, l'entretien, les modifications, les inspections, etc. soient effectués conformément aux instructions, ou que la documentation technique connexe soit modifiée pour inclure le contenu des BTGCC.
  - v. Dans la plupart des cas, un BTGCC n'affectera qu'une procédure ou un document mis en référence dans le MSF et n'aura aucun effet direct sur le MSF. Dans de rares cas où un BTGCC affectera directement le MSF, le BTGCC doit avoir priorité sur le MSF. Ce dernier doit alors être modifié pour refléter ces conditions.
- g) Les circulaires de la Garde côtière canadienne (CGCC) sont des documents d'autorité émis par le directeur général de la Flotte et des Services maritimes pour communiquer des politiques et directives opérationnelles. Les CGCC fournissent des instructions lorsque des actions sont nécessaires pour soutenir les opérations de la GCC.
- h) Les CGCC peuvent :
- i. être publiées à titre provisoire en attendant l'élaboration d'une politique ou d'une directive sur les opérations de la GCC
  - ii. indiquer le caractère obligatoire d'une politique ou la manière dont une politique doit être interprétée et appliquée
  - iii. fournir des lignes directrices qui s'appliquent dans des circonstances exceptionnelles (par exemple, lors d'événements spéciaux)
- i) Les procédures opérationnelles normalisées à l'échelle nationale (PONEN) sont des documents d'autorité émis par le secteur de responsabilité selon les besoins.
- j) Les ordonnances nationales (NO) sont des documents d'autorité émis par le commissaire de la Garde côtière canadienne régissant les opérations de la GCC selon les besoins.
- k) Les ordonnances des Opérations (OOGC) sont des documents d'autorité qui régissent les opérations et la gestion de la Flotte, autres que la sécurité et la sûreté.
- l) Les directives spécifiques aux programmes sont des documents d'autorité qui régissent l'exploitation des programmes de la GCC.

## 8 Références

- [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#)
- [Code canadien du travail](#) – Partie II
- [GCC/6026 - Manuel de sécurité à terre](#)
- Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)

- [Conseil national mixte \(CNM\) - Directive sur la santé et la sécurité au travail](#)
- [Manuel de santé et sécurité au travail du MPO](#)
- [SST Énoncé de politique générale du MPO](#)
- [Bien-être en milieu de travail du MPO](#)



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 2.0 - POLITIQUE SUR LA SANTÉ, LA SÉCURITÉ, LA SÛRETÉ ET L'ENVIRONNEMENT- POLITIQUE SUR LES DROGUES, L'ALCOOL ET LES SUBSTANCES PSYCHOTROPES

### 1 POLITIQUE SUR LA SANTÉ, LA SÉCURITÉ, LA SÛRETÉ ET L'ENVIRONNEMENT (SSSE)

#### 1.1 GÉNÉRALITÉS

- a) La Garde côtière canadienne (GCC) est une organisation vouée à la sécurité et à la sûreté de ses employés et de quiconque ayant accès à notre lieu de travail.
- b) La GCC est une organisation qui s'engage à protéger l'environnement en respectant ou en surpassant les exigences de l'ensemble des lois environnementales applicables, et ce, tout en demeurant opérationnelle.
- c) La GCC utilise des systèmes de gestion intégrée basés sur le Code ISM destinés aux navires ainsi que les normes CSA Z1000 et ISO 14001 pour les sites côtiers. Ces systèmes fournissent à nos superviseurs et à nos employés de l'information pertinente et des instructions sur la façon de se conformer aux codes, aux lois, aux règlements et aux lignes directrices opérationnelles visant à établir un lieu de travail sain, sécuritaire et non violent.
- d) La GCC, par l'entremise de ses systèmes de gestion de la santé, de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement, doit :
  - S'assurer que tout le personnel participe activement à l'élaboration et à la mise en œuvre des nouvelles procédures ainsi qu'à l'amélioration continue des pratiques en matière de gestion de la santé, de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement.
  - Entretenir et exploiter les navires et les lieux de travail de façon à offrir un environnement de travail sain, sécuritaire et non violent, tout en étant respectueux de l'environnement.
  - Identifier, évaluer, éliminer ou atténuer tous les risques connus ou raisonnablement prévisibles liés à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement.
  - Établir et maintenir des niveaux d'autorité et des voies de communication bien définis tant internes qu'externes.
  - S'assurer qu'un nombre suffisant d'employés formés et qualifiés sont en poste pour assurer l'exploitation, le soutien et l'entretien sécuritaires de nos navires, livrer les programmes de la GCC, protéger l'environnement et préserver nos biens.

- Se conformer aux lois, aux directives, aux politiques et aux règlements nationaux, provinciaux, municipaux, internationaux reconnus au Canada et interministériels en matière de santé, de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement.
- S'assurer que les incidents et les irrégularités sont signalés et analysés, et que les mesures correctives sont mises en place efficacement.
- S'assurer que des procédures sont mises en œuvre et mises à l'essai périodiquement afin de faire face aux urgences prévisibles.
- Assurer une amélioration continue des compétences du personnel en gestion de la santé, de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement, par l'entremise : d'une formation officielle et en milieu de travail; de vérifications du système; d'évaluation des résultats de ces vérifications; d'examens de la gestion; d'exercices périodiques et de formation.
- Nommer des « personnes désignées » pour s'assurer que le système de gestion est mis en place, maintenu et examiné de façon périodique. Celles-ci fournissent à la haute direction des rapports sur le rendement global du système et déterminent quelles sont les améliorations nécessaires.

## 1.2 TOUS LES EMPLOYES DE LA GCC

- a) Tous les employés de la GCC doivent se conformer en tout temps aux lois canadiennes, appliquer rigoureusement les procédures élaborées en vertu de la présente politique et prendre toutes les mesures nécessaires à leur protection, à celle de leurs collègues, des biens de la GCC, de leurs cargaisons et de l'environnement.

## 2 POLITIQUE SUR LES DROGUES, L'ALCOOL ET LES SUBSTANCES PSYCHOTROPES (DASP)

- a) Les navires et les aéronefs de la GCC sont des plates-formes multitâches pouvant prendre part à des opérations d'escorte, d'application des règlements sur les pêches, de recherche et de sauvetage ou de sécurité maritime avec très peu ou sans préavis.
- b) En plus de devoir accomplir des tâches liées aux programmes, les navires de la GCC doivent être autonomes dans l'éventualité d'urgences à bord telles qu'un incendie, un abordage, une panne d'équipement, des blessures personnelles ou une maladie subite. Une fonction d'urgence est assignée à chaque membre de l'équipage. Les fonctions sont indiquées dans les rôles d'appel d'urgence exigés par l'article 7 du *Règlement sur les exercices d'embarcation et d'incendie* de la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001 (LMMC 2001)*.
  - Face à ces rôles et responsabilités, toute personne à bord d'un navire ou d'un aéronef ne peut s'acquitter de ses tâches s'il présente des facultés affaiblies après avoir consommé des substances psychotropes.
- c) En vertu du *Code criminel du Canada* (article 253), toute personne dont les facultés sont affaiblies par des substances psychotropes qui commande un véhicule motorisé, un navire ou un aéronef, ou qui conduit un véhicule motorisé, un navire ou un aéronef et en a la garde, que le navire ou l'aéronef soit en mouvement ou non, commet une infraction. Cela prend en compte toute personne devant être de quart, tel que défini dans le *Règlement sur le personnel maritime de la LMMC de 2001*.

- d) La politique suivante doit s'appliquer à l'ensemble des navires, des aéronefs et des lieux de travail à terre de la GCC, et être imposée :
- Toute personne montant à bord d'un navire ou d'un aéronef de la GCC ou menant des activités à terre doit être informée des règles de conduite et du comportement qu'on attend d'elle. La familiarisation des personnes montant à bord d'un navire ou d'un aéronef de la GCC (article 6.B.1 du MSF) doit inclure une référence à cette politique.
  - Aucune personne ne doit effectuer ou tenter d'effectuer des tâches lorsque ses facultés sont affaiblies par une substance psychotrope.
  - Aucune personne de quart ou de service ne doit consommer de substance psychotrope. Une personne peut consommer un médicament prescrit ou vendu sans ordonnance, à condition qu'il n'affaiblisse pas ses facultés.
  - Aucune personne ne doit consommer de boissons alcoolisées ou toute autre substance psychotrope qui pourrait affaiblir ses facultés pendant les huit heures qui précèdent immédiatement les heures normales de travail.
  - Aucune personne, ne doit confier un quart de travail ou une tâche à une autre personne si elle a des motifs raisonnables de croire que les facultés de cette dernière sont affaiblies.
  - Toute personne embauchée sur un navire comme membre d'équipage et dont les tâches principales sont liées à la recherche et au sauvetage, à l'intervention environnementale, à la conservation et la protection, à la sûreté maritime ou à l'application des lois, ne doit pas consommer de boissons alcoolisées ou de substances psychotropes affaiblissant les facultés. Quant aux navires à bord desquels la consommation est normalement permise, celle-ci doit être interrompue lorsqu'ils sont temporairement assignés à ces activités.
  - Toute transgression à cette politique sera considérée comme une inconduite grave qui pourrait mener à de sérieuses sanctions disciplinaires, y compris le congédiement.
  - Toute personne sur qui le commandant ou le gestionnaire à terre n'a aucune autorité hiérarchique et qui contrevient à cette politique doit être formellement dénoncée au commissaire adjoint de la GCC. Ce dernier doit fournir au responsable de ladite personne un rapport détaillé de l'incident.
  - Le commandant ou le gestionnaire à terre a le pouvoir absolu d'expulser du navire, de l'aéronef ou du lieu de travail toute personne qui contrevient à cette politique.
- e) Aucune personne ne doit transporter ou offrir de transporter des substances illégales à bord d'un véhicule motorisé, d'un navire ou d'un aéronef de la GCC, à moins d'avoir été spécialement mandatée de le faire par le Centre des opérations régionales (COR) dans le cadre de tâches d'application de la loi.
- f) Le ministère des Pêches et des Océans offre un programme d'aide aux employés qui peut fournir une aide professionnelle aux employés ayant une dépendance à l'alcool ou aux drogues. L'employé a la responsabilité de demander cette aide. Les démarches entamées auprès du programme d'aide aux employés sont confidentielles et ne doivent pas être révélées au superviseur.

### **3 AFFICHAGE**

- a) Ces politiques doivent être affichées bien en vue à bord des navires et dans toutes les zones de travail à terre où le personnel de la GCC peut se trouver. Sur les petits navires où le manque d'espace rend difficile l'affichage, une copie de ces politiques peut être incluse dans le document de familiarisation signé par chaque employé.

### **4 DOCUMENTATION**

- Politiques affichées
- Familiarisations propres au site

# Politique sur les drogues, l'alcool et les substances psychotropes

Les navires et les aéronefs de la GCC sont des plates-formes multitâches pouvant prendre part à des opérations d'escorte, d'application des règlements sur les pêches, de recherche et de sauvetage ou de sécurité maritime avec très peu ou sans préavis.

En plus de devoir accomplir des tâches liées aux programmes, les navires de la GCC doivent être autonomes dans l'éventualité d'urgences à bord telles qu'un incendie, un abordage, une panne d'équipement, des blessures personnelles ou une maladie subite. Une fonction d'urgence est assignée à chaque membre de l'équipage. Les fonctions sont indiquées dans les rôles d'appel d'urgence exigés par l'article 7 du *Règlement sur les exercices d'embarcation et d'incendie* de la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001 (LMMC 2001)*.

Face à ces rôles et responsabilités, toute personne à bord d'un navire ou d'un aéronef ne peut s'acquitter des ses tâches s'il présente des facultés affaiblies après avoir consommé des substances psychotropes.

En vertu du *Code criminel* (article 253), toute personne dont les facultés sont affaiblies par des substances psychotropes qui commande un véhicule motorisé, un navire ou un aéronef, ou qui conduit un véhicule motorisé, un navire ou un aéronef et en a la garde, que le navire ou l'aéronef soit en mouvement ou non, commet une infraction. Cela prend en compte toute personne devant être de quart, tel que défini dans le *Règlement sur le personnel maritime de la LMMC de 2001*.

La politique suivante doit s'appliquer à l'ensemble des navires, des aéronefs et des lieux de travail à terre de la GCC, et être imposée;

- .1 Toute personne montant à bord d'un navire ou d'un aéronef de la GCC ou menant des activités à terre doit être informée des règles de conduite et du comportement qu'on attend d'elle. La familiarisation des personnes montant à bord d'un navire ou d'un aéronef de la GCC (article 6.B.1 du MSF) doit inclure une référence à cette politique.
- .2 Aucune personne ne doit effectuer ou tenter d'effectuer des tâches lorsque ses facultés sont affaiblies par une substance psychotrope.
- .3 Aucune personne de quart ou de service ne doit consommer de substance psychotrope. Une personne peut consommer un médicament prescrit ou vendu sans ordonnance, à condition qu'il n'affaiblisse pas ses facultés.
- .4 Aucune personne ne doit consommer de boissons alcoolisées ou toute autre substance psychotrope qui pourrait affaiblir ses facultés pendant les huit heures qui précèdent immédiatement les heures normales de travail.
- .5 Aucune personne, ne doit confier un quart de travail ou une tâche à une autre personne si elle a des motifs raisonnables de croire que les facultés de cette dernière sont affaiblies.
- .6 Toute personne embauchée sur un navire comme membre d'équipage et dont les tâches principales sont liées à la recherche et au sauvetage, à l'intervention environnementale, à la conservation et la protection, à la sûreté maritime ou à l'application des lois, ne doit pas consommer de boissons alcoolisées ou de substances psychotropes affaiblissant les facultés. Quant aux navires à bord desquels la consommation est normalement permise, celle-ci doit être interrompue lorsqu'ils sont temporairement assignés à ces activités.
- .7 Toute transgression à cette politique sera considérée comme une inconduite grave qui pourrait mener à de sérieuses sanctions disciplinaires, y compris le congédiement.
- .8 Toute personne sur qui le commandant ou le gestionnaire à terre n'a aucune autorité hiérarchique et qui contrevient à cette politique doit être formellement dénoncée au commissaire adjoint de la GCC. Ce dernier doit fournir au responsable de ladite personne un rapport détaillé de l'incident.
- .9 Le commandant ou le gestionnaire à terre a le pouvoir absolu d'expulser du navire, de l'aéronef ou du lieu de travail toute personne qui contrevient à cette politique.
- .10 Aucune personne ne doit transporter ou offrir de transporter des substances illégales à bord d'un véhicule motorisé, d'un navire ou d'un aéronef de la GCC, à moins d'avoir été spécialement mandatée de le faire par le Centre des opérations régionales (COR) dans le cadre de tâches d'application de la loi.
- .11 Le ministère des Pêches et des Océans offre un programme d'aide aux employés qui peut fournir une aide professionnelle aux employés ayant une dépendance à l'alcool ou aux drogues. L'employé a la responsabilité de demander cette aide. Les démarches entamées auprès du programme d'aide aux employés sont confidentielles et ne doivent pas être révélées au superviseur.

Commissaire, Garde côtière canadienne





# Politique sur la santé, la sécurité, la sûreté et l'environnement

La Garde côtière canadienne (GCC) est une organisation vouée à la sécurité et à la sûreté de ses employés et de quiconque ayant accès à notre lieu de travail.

La GCC est une organisation qui s'engage à protéger l'environnement en respectant ou en surpassant les exigences de l'ensemble des lois environnementales applicables, et ce, tout en demeurant opérationnelle.

La GCC utilise des systèmes de gestion intégrée basés sur le Code ISM destinés aux navires ainsi que les normes CSA Z1000 et ISO 14001 pour les sites côtiers. Ces systèmes fournissent à nos superviseurs et à nos employés de l'information pertinente et des instructions sur la façon de se conformer aux codes, aux lois, aux règlements et aux lignes directrices opérationnelles visant à établir un lieu de travail sain, sécuritaire et non violent.

La GCC, par l'entremise de ses systèmes de gestion de la santé, de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement, doit :

- .1 S'assurer que tout le personnel participe activement à l'élaboration et à la mise en œuvre des nouvelles procédures ainsi qu'à l'amélioration continue des pratiques en matière de gestion de la santé, de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement.
- .2 Entretenir et exploiter les navires et les lieux de travail de façon à offrir un environnement de travail sain, sécuritaire et non violent, tout en étant respectueux de l'environnement.
- .3 Identifier, évaluer, éliminer ou atténuer tous les risques connus ou raisonnablement prévisibles liés à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement.
- .4 Établir et maintenir des niveaux d'autorité et des voies de communication bien définis tant internes qu'externes.
- .5 S'assurer qu'un nombre suffisant d'employés formés et qualifiés sont en poste pour assurer l'exploitation, le soutien et l'entretien sécuritaires de nos navires, livrer les programmes de la GCC, protéger l'environnement et préserver nos biens.
- .6 Se conformer aux lois, aux directives, aux politiques et aux règlements nationaux, provinciaux, municipaux, internationaux reconnus au Canada et interministériels en matière de santé, de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement.
- .7 S'assurer que les incidents et les irrégularités sont signalés et analysés, et que les mesures correctives sont mises en place efficacement.
- .8 S'assurer que des procédures sont mises en œuvre et mises à l'essai périodiquement afin de faire face aux urgences prévisibles.
- .9 Assurer une amélioration continue des compétences du personnel en gestion de la santé, de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement, par l'entremise : d'une formation officielle et en milieu de travail; de vérifications du système; d'évaluation des résultats de ces vérifications; d'exams de la gestion; d'exercices périodiques et de formation.
- .10 Nommer des « personnes désignées » pour s'assurer que le système de gestion est mis en place, maintenu et examiné de façon périodique. Celles-ci fournissent à la haute direction des rapports sur le rendement global du système et déterminent quelles sont les améliorations nécessaires.

Tous les employés de la GCC doivent se conformer en tout temps aux lois canadiennes, appliquer rigoureusement les procédures élaborées en vertu de la présente politique et prendre toutes les mesures nécessaires à leur protection, à celle de leurs collègues, des biens de la GCC, de leurs cargaisons et de l'environnement.

Commissaire, Garde côtière canadienne



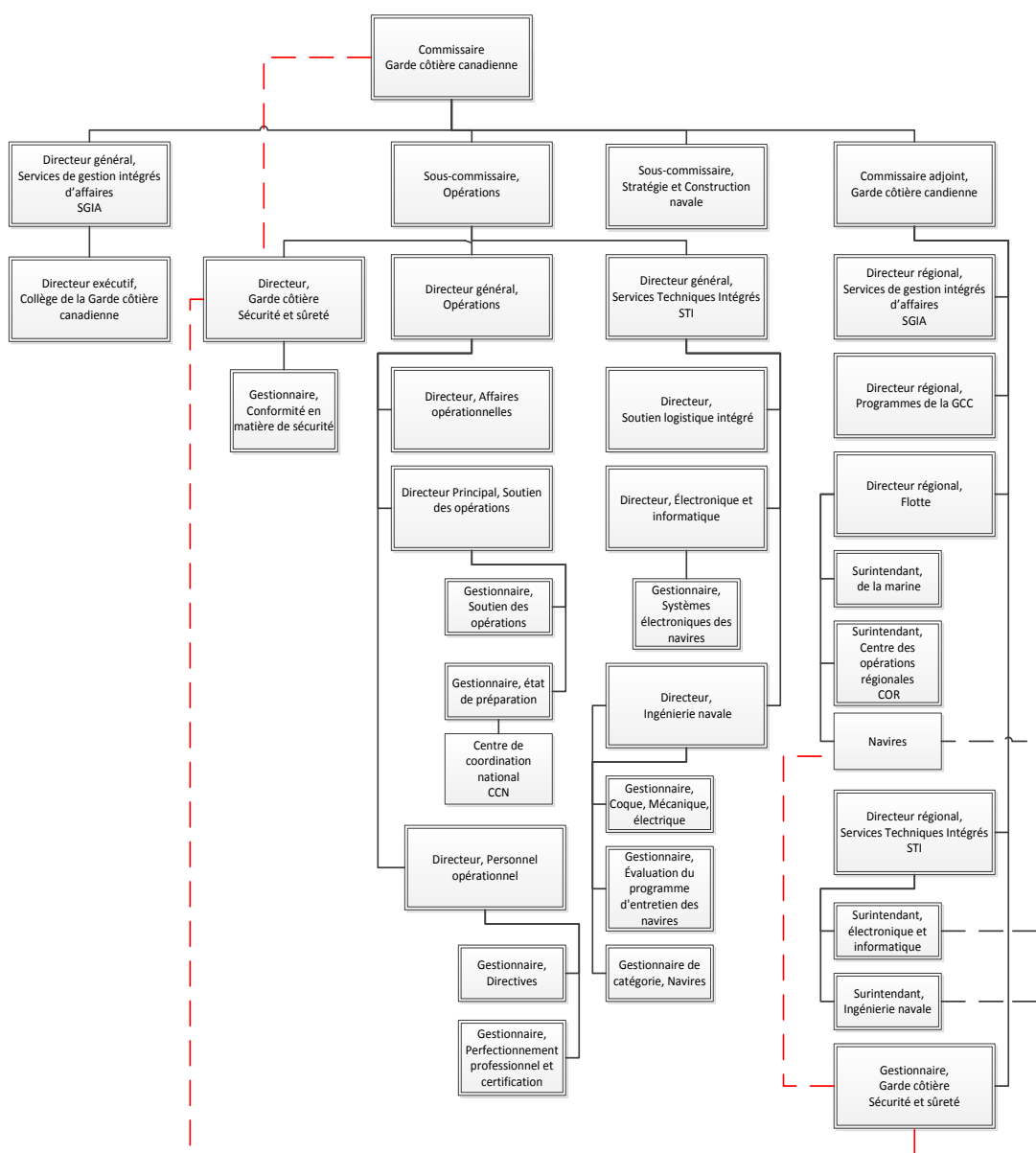


# Manuel de sécurité de la Flotte

## 3.0 - RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS

### 1 ORGANIGRAMME DU PERSONNEL À TERRE

Ce tableau ne tient compte que des postes à terre comportant des responsabilités à l'égard du Système de gestion de la sécurité (SGS),



## **2 RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS – PERSONNEL À TERRE – ADMINISTRATION CENTRALE**

### **2.1 COMMISSAIRE, GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**

#### **2.1.1 Aperçu**

- a) Il s'agit du poste le plus élevé et la personne l'occupant est entièrement responsable du rendement de la Garde côtière canadienne (GCC).
- b) Son rôle consiste à veiller à ce que les priorités de la GCC cadrent avec les priorités générales du Ministère de Pêches et Océans (MPO) et du gouvernement du Canada, et à représenter les intérêts de la GCC au sein du MPO, et auprès d'autres ministères et intervenants concernés, dont l'industrie.
- c) Le commissaire de la GCC est un des sous-ministres délégués du MPO, et il est responsable de participer au processus décisionnel des cadres supérieurs du Ministère.
- d) En vertu de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), le commissaire est le représentant autorisé de la Flotte de la GCC. Il est chargé de mettre au point des politiques nationales régissant l'exploitation en toute sécurité de la Flotte pour se conformer aux exigences du [Code international de gestion de la sécurité \(Code ISM\)](#), de la [Politique sur la sécurité du gouvernement](#) et du Programme de Sécurité et sûreté ministériel.

#### **2.1.2 Responsabilités**

Le Commissaire est responsable de:

- a) s'assurer que la GCC respecte les politiques, normes et pratiques en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement.
- b) permettre aux employés de jouir d'un environnement de travail sain et sécuritaire et mettre en place des protections pour eux et les autres personnes, les actifs et les renseignements sous sa responsabilité, grâce au Système de gestion de la sécurité (SGS).
- c) mettre en place des comités de santé et de sécurité au travail efficaces pour la GCC.
- d) s'assurer que des ressources adéquates soient allouées à la gestion de la sécurité et à la mise en place d'un SGS efficace pour garantir la gestion adéquate de la conformité des opérations et du personnel basés à terre.

### **2.2 SOUS-COMMISSAIRE, STRATÉGIE ET CONSTRUCTION NAVALE**

#### **2.2.1 Aperçu**

- a) Il est chargé de l'acquisition des navires et des hélicoptères.
- b) Il supervise les problèmes d'approvisionnement à long terme de la GCC et est chargé de l'acquisition de nouveaux actifs de la Flotte pour la GCC.
- c) Il fournit une perspective horizontale pour la gestion des dossiers et des enjeux critiques et s'assure de l'intégration stratégique de ceux-ci pour le compte du commissaire, notamment en ce qui concerne ceux qui sont directement liés au processus d'approvisionnement et à la conception et la construction des navires.

### **2.2.2 Responsabilités**

Le Sous-commissaire, Stratégie et Construction navale, est responsable de :

- a) participer au processus décisionnel des cadres supérieurs du Ministère à titre de sous-ministre adjoint de Pêches et Océans Canada,
- b) s'assurer que toutes les nouvelles constructions respectent les normes de sécurité applicables, notamment les facteurs de conception ergonomique, dans le cadre de l'engagement de la Garde côtière en matière de prévention des risques.

## **2.3 SOUS-COMMISSAIRE, OPÉRATIONS**

### **2.3.1 Aperçu**

- a) agit à titre de chef de l'exploitation de la Garde côtière canadienne et de commandant en second au commissaire en ce qui a trait aux activités qui ne sont pas liées à l'approvisionnement des navires.
- b) est un sous-ministre adjoint de Pêches et Océans Canada, et est responsable de participer au processus décisionnel des cadres supérieurs du Ministère.
- c) assure le leadership et l'orientation fonctionnelle nécessaires à l'élaboration des cadres stratégiques et opérationnels de la GCC, surveille la mise en œuvre de ceux-ci, et veille à ce que les directives stratégiques visant la prestation rentable des programmes de la GCC soient reflétées dans les cadres des politiques et de la planification, les lignes directrices, les normes, les procédures et processus.

### **2.3.2 Responsabilités**

Le Sous-commissaire, Opérations est responsable de :

- a) se charger de l'élaboration et de la durabilité du SGS de la GCC.
- b) s'assurer que le SGS de la GCC réponde aux exigences de la loi et du Ministère, en plus de surveiller ce système et d'en faire rapport de façon adéquate.
- c) présenter les questions relatives à l'environnement, la sûreté et la sécurité et les intérêts connexes au commissaire de la GCC et au Conseil de gestion de la GCC.
- d) s'assurer de la mise en place des politiques, procédures, normes et pratiques nécessaires en matière de sûreté, de sécurité et d'environnement et de s'assurer que les ressources appropriées ont été allouées pour une gestion efficace du SGS.

## **2.4 DIRECTEUR, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE LA GARDE CÔTIÈRE**

### **2.4.1 Aperçu**

- a) fournir l'orientation fonctionnelle nationale pour les problèmes de gestion de la sécurité. Le Directeur, sécurité et sûreté de la garde côtière, Sécurité et sûreté fournit un leadership au personnel des régions de la CCG, Sécurité et sûreté pour assurer l'uniformité de l'utilisation du SGS de la GCC.

### **2.4.2 Responsabilités**

Le Directeur, sécurité et sûreté de la garde côtière est responsable de :

- a) gérer et de surveiller l'efficacité du SGS de la GCC.
- b) effectuer les tâches de personne désignée à terre à l'échelle nationale (PDTN) pour les systèmes de gestion de la sécurité de la GCC.

## **2.5 GESTIONNAIRE, CONFORMITÉ EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ**

### **2.5.1 Responsabilités**

Le Gestionnaire, Conformité en matière de sécurité est responsable de :

- a) gérer et surveiller l'efficacité SGS de la GCC à l'échelle nationale.
- b) surveiller l'efficacité du SGS. Le Gestionnaire, Conformité en matière de sécurité coordonne le calendrier des vérifications, examine les rapports de vérification et de non-conformités et développe des politiques, des procédures et des recommandations lorsque des irrégularités ont été signalées.
- c) élaborer, de mettre en place et de surveiller le SGS national, et notamment de concevoir les cadres, les politiques, les normes et les procédures connexes.
- d) fournir des conseils nationaux et de l'orientation au Gestionnaire, sécurité et sûreté de la Garde côtière dans les régions.

## **2.6 DIRECTEUR GÉNÉRAL, SERVICES DE GESTION INTÉGRÉS DES AFFAIRES**

### **2.6.1 Aperçu**

- a) Exerce un leadership national pour ce qui est de l'intégration, de la gestion et de la coordination des activités stratégiques et horizontales de la GCC; de la planification et de l'établissement de rapports concernant les effectifs (incluant la formation); de la gestion de l'information (notamment du soutien Web et du soutien aux communications); ainsi que de la surveillance continue des effectifs de la GCC, du Collège de la Garde Côtière Canadienne (CGCC) et des ressources financières de la GCC.

### **2.6.2 Responsabilités**

Le Directeur général, Services de gestion intégrés d'affaires est responsable de :

- a) être traiter les Services de gestion intégrés des affaires (SGIA) relativement au SGS de la GCC. Il est la personne-ressource.
- b) s'assurer que sa direction respecte les politiques, normes et pratiques du Ministère en matière de sécurité et de sûreté.
- c) émettre des politiques nationales, des procédures et des instructions pour le CCCG et les SGIA afin de réaliser ce qui suit :
  - i. Soutenir, au sein du CGCC et de la Direction des SGIA, les politiques élaborées par le commissaire pour que les opérations de la Flotte et celles basées à terre se déroulent en toute sécurité;
  - ii. Respecter les exigences du SGS de la GCC;
  - iii. Répondre entre autres aux exigences du programme, des politiques, des directives, des normes en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement du Ministère, ainsi qu'à toutes les exigences énoncées dans la [partie II du Code canadien du travail](#), de ses règlements et des politiques du Conseil du Trésor.

## **2.7 DIRECTEUR EXÉCUTIF, COLLÈGE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**

### **2.7.1 Aperçu**

- a) Il est chargé de l'élaboration d'un programme d'études et de cours de formation, ainsi que du développement de réseaux de collaboration avec des partenaires externes des milieux de l'apprentissage, l'objectif étant d'assurer la formation et le perfectionnement des professionnels dans les domaines de la sécurité maritime, de la sûreté et de la protection de l'environnement pour aider à l'exécution des programmes de la GCC.

### **2.7.2 Responsabilités**

Le Directeur exécutif, Collège de la Garde côtière canadienne est responsable de :

- a) développer, tenir à jour et surveiller la conformité avec les politiques, processus et procédures dans les domaines d'activité du CGCC mentionnés ci-dessus.
- b) assurer la mise en œuvre du SGS au sein du CGCC, ainsi que l'allocation des ressources adéquates pour la gestion du SGS.
- c) participer aux examens du SGS pour s'assurer de l'efficacité du programme.
- d) définir et d'assurer la conformité des SGS au sein du CGCC en ce qui concerne le SGS, le directeur exécutif, CGCC en collaboration avec la Direction de la sécurité et de la sûreté,

## **2.8 DIRECTEUR GÉNÉRAL, OPÉRATIONS**

### **2.8.1 Aperçu**

- a) Sous la direction du directeur général, la Direction des opérations élabore les exigences opérationnelles de la GCC, gère la préparation opérationnelle, prépare et certifie le personnel opérationnel, planifie la prestation annuelle à l'échelle nationale des services opérationnels et la sûreté maritime afin d'appuyer la prestation des services régionaux pour les opérations basées à terre et celles de la Flotte.

### **2.8.2 Responsabilités**

Le Directeur général, Opérations est responsable de :

- a) exercer un rôle de leadership exécutif pour ce qui est de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du cadre de gestion pour assurer un fonctionnement efficace et efficient des opérations de la GCC. Cela comprend les politiques, normes, approches et mécanismes opérationnels nécessaires pour optimiser l'utilisation des unités de la flotte (en majeure partie des navires et des aéronefs) et du personnel opérationnel à l'appui de la prestation des programmes et des services essentiels à la mission.
- b) s'assurer que les résultats correspondent aux ressources allouées et aux plans d'affaires à l'appui des exigences opérationnelles et des orientations stratégiques de la GCC.
- c) s'assurer que la direction des Opérations respecte les politiques, normes et pratiques du Ministère en matière de sécurité et de sûreté.
- d) émettre des politiques nationales, des procédures et des instructions pour les organisations de la Flotte et les services à terre de la GCC afin de réaliser ce qui suit :
  - i. Soutenir les politiques élaborées par le commissaire pour que les opérations de la Flotte et celles basées à terre se déroulent en toute sécurité;
  - ii. Respecter les exigences du SGS de la GCC;
  - iii. Répondre entre autres aux exigences du programme, des politiques, des directives, des normes en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement du Ministère, ainsi qu'à toutes les exigences énoncées dans la [partie II du Code canadien du travail](#), de ses règlements et des politiques du Conseil du Trésor.
- e) jouer le rôle d'autorité fonctionnelle vis-à-vis la mise en œuvre de ces services aux opérateurs des trois (3) régions, et ceci pour assurer l'élaboration de plans, programmes et projets nationaux, ainsi que les réglementations, procédures, normes et ententes internationales connexes.

**2.9 DIRECTEUR, PERSONNEL OPÉRATIONNEL****2.9.1 Aperçu**

- a) La direction du personnel opérationnel comporte trois volets : gestion du personnel opérationnel, directives, et perfectionnement professionnel et certification.

**2.9.2 Responsabilités**

Le Directeur, Personnel opérationnel est responsable de :

- a) fournir une orientation normalisée nationale dans les secteurs de la gestion du personnel opérationnel.
- b) superviser la production, la publication et la gestion des directives, guides et autres documents internes à l'intention du personnel opérationnel.
- c) déterminer et de faire respecter les exigences en matière de compétences, de certifications et de formation pour tous les postes opérationnels au sein de la GCC.
- d) assurer la mise en œuvre et le suivi des politiques nationales, des plans et des normes qui régissent les opérations de la GCC.

**2.10 GESTIONNAIRE, PERFECTIONNEMENT PROFESSIONNEL ET CERTIFICATION****2.10.1 Aperçu**

- a) La division du perfectionnement professionnel et de la certification est chargée de déterminer et de faire respecter les exigences en matière de compétences, de certifications et de formation pour tous les postes opérationnels.

**2.10.2 Responsabilités**

Le Gestionnaire, Perfectionnement professionnel et certification est responsable de :

- a) s'assurer qu'il existe des normes de compétence pour le personnel des opérations de la GCC, et notamment une politique nationale de formation opérationnelle, des profils de compétences, des normes de qualification et des profils de formation.
- b) mener des contrôles de la qualité des processus et méthodologies de formation en mettant au point des indicateurs de rendement et des critères d'évaluation, et faire des recommandations en vue de modifier les formations.
- c) mettre en œuvre et surveiller le système d'examen et de certification pour la remise des certificats de compétence de la GCC, en plus de conserver les documents connexes sur la délivrance des certificats.
- d) gérer le processus d'exemption au nom du directeur général des Opérations.
- e) mener de nombreux projets comme l'élaboration et l'entretien des profils de compétences, des qualifications, de la formation, des normes de certification, des profils d'armement, et des documents relatifs aux effectifs en fonction de la sécurité du navire.

**2.11 GESTIONNAIRE, DIRECTIVES****2.11.1 Aperçu**

- a) La division des directives est responsable de produire, de publier et de gérer des directives, guides et autres documents internes à l'intention du personnel opérationnel.



### **2.11.2 Responsabilités**

Le Gestionnaire, Directives est responsable de :

- a) aider la direction des Opérations à élaborer et promulguer les politiques ministérielles, les bulletins, les circulaires, les ordonnances de la Flotte de la GCC et les procédures opérationnelles normalisées, etc., pour l'ensemble de la GCC.
- b) aider les autres directions à publier des documents spécifiques.

## **2.12 DIRECTEUR, AFFAIRES OPÉRATIONNELLES**

### **2.12.1 Aperçu**

- a) La direction des affaires opérationnelles comporte trois volets : prestations des services opérationnels, prestation des services opérationnels aux navires; gestion des données opérationnelles (l'autorité fonctionnelle de la GCC liée à l'élément fonctionnel des systèmes des opérations).

### **2.12.2 Responsabilités**

Le Directeur, Affaires opérationnelles est responsable de :

- a) planifier, mesurer et rapporter les opérations sur les applications ou activités liées aux finances.
- b) examiner et rédiger des rapports sur les implications financières et les répercussions générales sur les opérations des dépenses ou des changements proposés (p. ex., aux navires et autres actifs) au sein de la GCC.
- c) superviser et coordonner l'élaboration, l'établissement des coûts et la mise en œuvre du plan national intégré des opérations pour les programmes de la GCC et les opérations de la Flotte.
- d) mesurer le rendement des opérations et d'être chargé de fournir des données à l'appui du programme sur la mesure du rendement (pour les services aux Canadiens) et de s'assurer de la gestion de la qualité des données.

## **2.13 DIRECTEUR PRINCIPAL, SOUTIEN OPÉRATIONNEL**

### **2.13.1 Aperçu**

- a) La Direction du soutien opérationnel apporte son aide à la haute direction par l'intermédiaire du Centre de commandement national (CCN), définit des exigences opérationnelles pour les biens utilisés par le personnel basé à terre ou en mer, et analyse les exigences opérationnelles.
- b) Le Soutien opérationnel comporte trois volets : Soutien opérationnel; Exigences opérationnelles et État de préparation.

### **2.13.2 Responsabilités**

Le Directeur principal, Soutien opérationnel est responsable de :

- a) fournir et de coordonner le soutien aérien dans le cadre des programmes du Ministère.
- b) faire le lien entre les utilisateurs (personnel des programmes de l'Administration centrale [AC]) des ressources de la Flotte et le personnel de la Flotte de l'AC pour définir les exigences opérationnelles des navires.
- c) fournir de l'orientation et des conseils sur la sûreté maritime et sur les questions liées aux opérations des navires et des aéronefs aux bureaux régionaux et à la haute direction de l'AC.

- d) assurer les fonctions de surveillance opérationnelle à l'échelle nationale pour tous les programmes de la Garde côtière canadienne (intervention environnementale, recherche et sauvetage, services de communication et de trafic maritimes, déglçage, gestion des voies navigables et aides à la navigation).

## **2.14 GESTIONNAIRE, SOUTIEN OPÉRATIONNEL**

### **2.14.1 Aperçu**

- a) Il supervise le soutien opérationnel de la prestation des services régionaux pour les six services de la GCC (intervention environnementale, recherche et sauvetage, services de communication et de trafic maritimes, déglçage, gestion des voies navigables et aides à la navigation).
- b) Il fournit les exigences opérationnelles pour toute la Flotte (en mer), y compris pour les hélicoptères et les actifs navals.
- c) Il fournit de l'orientation et des conseils sur les projets opérationnels en mer et basés à terre.

### **2.14.2 Responsabilités**

Le Gestionnaire, Soutien opérationnel est responsable de :

- a) coordonner et élaborer des analyses et des normes à l'appui des six services de la GCC. Le gestionnaire, soutien opérationnel est également responsable des bases de données sur la prestation des services de la GCC.
- b) planifier et conceptualiser l'élaboration et la mise en œuvre d'un système intégré national de politiques, de normes et de méthodes régissant les exigences opérationnelles de la Flotte pour les Ordonnances de la Flotte de la GCC.
- c) préparer et faire le suivi des projets pour la modernisation, l'ajout ou la modification de la configuration des navires de la Flotte existante et pour d'autres projets à terre qui ont un lien avec la prestation des services de la GCC.

## **2.15 GESTIONNAIRE, ÉTAT DE PRÉPARATION**

### **2.15.1 Responsabilités**

Le Gestionnaire, État de préparation est responsable de :

- a) vérifier que l'équipe de gestion des urgences (EGU), dans le cadre de la gestion de la sécurité, dispose des renseignements opérationnels et de la logistique de soutiens nécessaires pour s'acquitter efficacement de ses responsabilités collectives.
- b) s'assurer que le CCN ou une autre installation dispose de l'équipement et du personnel nécessaire pour soutenir l'équipe de gestion des urgences de l'EGU.
- c) fournir des conseils opérationnels d'actualité sur les capacités et l'aliénation des actifs de la Flotte et fournit des analyses sur les répercussions des programmes de la GCC.

## **2.16 CENTRE DE COMMANDEMENT NATIONAL**

### **2.16.1 Aperçu**

- a) Le Centre de commandement national (CCN) a pour objectif d'assurer le lien entre les Centres des opérations régionales (COR) et la haute direction de l'AC de la Garde côtière sous forme d'activités de communications et de soutien.

## **2.16.2 Responsabilités**

Le CCN est responsable de ce qui suit :

- a) préparer la séance d'information opérationnelle quotidienne;
- b) préparer les cartes au moyen du Système d'information géographique ARC (ArcGIS) en complément des publications ou des décisions prises par la haute direction;
- c) tenir la haute direction au courant de toutes les opérations de la GCC et l'informer de tout problème concernant la Flotte ou les installations basées à terre;
- d) garantir la présence d'un agent de service 24 heures sur 24, 7 jours sur 7;
- e) soutenir EGU de la Flotte en cas d'urgence;
- f) communiquer avec les COR et partager des renseignements avec le MPO et d'autres ministères;
- g) participer aux plans et protocoles menés par la Sécurité publique (p. ex. Protocole d'intervention d'évènement maritime (PIEM) et [Plan fédéral d'intervention d'urgence \(PFIU\)](#));
- h) mener à bien d'autres tâches connexes à l'intention de l'AC.

## **2.17 DIRECTEUR GÉNÉRAL, SERVICES TECHNIQUES INTÉGRÉS**

### **2.17.1 Aperçu**

- a) Il supervise la Direction des Services techniques intégrés (STI) qui joue le rôle d'autorité fonctionnelle de la GCC en ce qui a trait à l'élaboration et à la mise en œuvre de solutions techniques pour la gestion du cycle de vie du matériel de la GCC.
- b) La structure de l'AC nationale est constituée de quatre directions, qui sont chacune dirigées par un directeur relevant du directeur général : Marine, Infrastructure civile et Intervention environnementale, Électronique et informatique, Ingénierie navale, et Soutien logistique intégré.
- c) Chaque direction gérant des actifs; Marine, Infrastructure civile et Intervention environnementale, Électronique et informatique, Ingénierie navale, dispose d'un volet axé sur l'ingénierie, la gestion de projets et la gestion par catégorie d'actifs.

### **2.17.2 Responsabilités**

Le Directeur général STI est responsable de :

- a) fournir l'orientation fonctionnelle pour la mise en œuvre de ces services aux opérateurs dans les trois (3) régions. , il assure l'élaboration des plans nationaux, des programmes et projets ainsi que celle des procédures, normes et règlements nationaux et ententes internationales connexes
- b) assurer en tant qu'autorité technique nationale de la Garde côtière, vis-à-vis du commissaire de la GCC, que le directeur général des Opérations dispose du soutien technique et en ingénierie ainsi que des conseils pour aider la Flotte à atteindre son objectif organisationnel.
- c) agir en tant que personne-ressource principale pour les questions de STI liées au [Code international de gestion de la sécurité \(Code ISM\)](#).
- d) coordonner la participation des STI aux vérifications du SGS et de s'assurer que les mesures correctives sont prises pour remédier à toute non-conformité des STI signalée lors de la vérification.
- e) s'assurer que leur direction respecte les politiques, normes et pratiques du Ministère en matière de sécurité et de sûreté
- f) émettre des politiques nationales, des procédures et des instructions pour les organisations de la Flotte et les services à terre de la GCC afin de réaliser ce qui suit:

- i. soutenir les politiques élaborées par le commissaire pour que les opérations de la Flotte et celles basées à terre se déroulent en toute sécurité.
- ii. respecter les exigences du SGS de la GCC
- iii. répondre entre autres aux exigences du programme, des politiques, des directives, des normes en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement du Ministère, ainsi qu'à toutes les exigences énoncées dans la [Partie II du Code canadien du travail](#), de ses règlements et des politiques du Conseil du Trésor.

## **2.18 DIRECTEUR, ÉLECTRONIQUE ET INFORMATIQUE**

### **2.18.1 Aperçu**

- a) Il supervise la Direction de l'électronique et de l'informatique des STI qui comprend les trois volets suivants : planification de la catégorie d'actifs, ingénierie et gestion de projets.
- b) La direction est chargée de fournir un soutien technique pour planifier et diriger l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme national complet de services techniques afin d'optimiser l'intégrité de la conception de tous les actifs électroniques de la GCC.
- c) Le directeur, en coopération avec les autres directeurs des STI, élabore les directives, les normes techniques, les processus, les structures et les outils nécessaires pour offrir aux partenaires et aux clients des services techniques efficaces et efficaces.

### **2.18.2 Responsabilités**

Le Directeur, Électronique et informatique est responsable de :

- a) élaborer, de tenir à jour et de surveiller la conformité aux normes et procédures nationales en matière d'ingénierie et d'entretien, en particulier si elles concernent l'équipement et les systèmes électroniques et informatiques de la GCC.
- b) s'assurer de l'intégrité des données techniques nécessaires pour effectuer des activités d'entretien sur l'équipement et les systèmes électronique et informatique.
- c) s'assurer que l'équipement et les systèmes font l'objet d'examen et d'enquêtes techniques.
- d) surveiller également l'évolution des technologies et conseiller le personnel de la GCC sur leur utilisation potentielle.
- e) mettre en œuvre le schéma théorique préliminaire et détaillé, l'approvisionnement et l'élaboration des systèmes. Il gère les projets techniques nécessaires pour transformer les énoncés des besoins opérationnels en solutions rentables et abordables.
- f) rendre efficace et efficiente la gestion du cycle de vie des actifs de la direction Électronique et informatique dans les diverses régions, à l'appui des opérations de la GCC.
- g) superviser la gestion, au sein de la Direction du matériel et des logiciels exclusifs de technologie de l'information, et notamment la sécurité en matière de technologie de l'information.

---

## **2.19 DIRECTEUR, INGÉNIERIE NAVALE**

### **2.19.1 Aperçu**

- a) Il supervise la Direction de l'ingénierie navale. La Direction de l'ingénierie navale, comme les autres directions gérant des actifs au sein des STI, comprend un volet axé sur l'ingénierie, la gestion de projets et la gestion par catégorie d'actifs. Le volet ingénierie représente les aspects relevant de l'autorité technique nationale et de la gestion du cycle de vie pour tous les actifs gérés à l'échelle nationale par la GCC dans son domaine de responsabilité respectif.
- b) La Direction de l'ingénierie navale comprend également un centre d'expertise chargé des enquêtes sur l'état des navires et des activités d'évaluation.

### **2.19.2 Responsabilités**

Le Directeur, Ingénierie navale est responsable de :

- a) se charger des groupes coque/mécanique/électricité pour l'intégrité de la conception tout au long du cycle de vie et la gestion du cycle de vie de l'équipement et des systèmes gérés à l'échelle nationale.
- b) réaliser des projets de recherche et de développement, d'approvisionnement, d'utilisation et d'aliénation.
- c) gérer l'approvisionnement, le soutien en service et l'aliénation des navires et de l'équipement et des systèmes à bord pour répondre à l'énoncé des besoins mis au point par la direction des Opérations.
- d) élaborer des procédures de gestion permettant de s'assurer que le soutien à l'utilisation des navires respecte les exigences réglementaires, opérationnelles et fiscales, et les normes connexes, pendant toute la durée de l'utilisation de l'actif.
- e) s'assurer à ce que les exigences en matière de santé, de sécurité et d'environnement soient respectées lors de la conception, de l'utilisation et de l'entretien des biens de la GCC.

## **2.20 GESTIONNAIRE, COQUE, MÉCANIQUE ET ÉLECTRICITÉ**

### **2.20.1 Responsabilités**

Le Gestionnaire, Coque, mécanique et électricité est responsable de :

- a) d'élaborer et tenir à jour les normes et procédures d'entretien I en matière d'ingénierie et d'entretien des coques, de la mécanique et de l'électricité conformément à la législation, aux recommandations du fabricant et aux meilleures pratiques de l'industrie.
- b) surveiller l'évolution des technologies et conseiller le personnel de la GCC sur leur utilisation potentielle.
- c) transformer les Énoncés des besoins opérationnels de la Flotte en solutions rentables et abordables.

## **2.21 GESTIONNAIRE, PROGRAMME D'ENTRETIEN DES NAVIRES**

### **2.21.1 Responsabilités**

Le Gestionnaire, Programme d'entretien des navires est responsable de :

- a) veiller au respect des normes et des procédures d'entretien.
- b) mener des examens techniques, des sondages et des enquêtes sur les navires de la GCC et de fournir des solutions techniques et son aide en ce qui a trait à l'entretien des navires.

- c) fournir un soutien technique permanent au personnel des régions.

## **2.22 GESTIONNAIRE DE CATÉGORIE, NAVIRES**

### **2.22.1 Responsabilités**

Le Gestionnaire, Catégorie, navires est responsable de :

- a) gérer efficacement le cycle de vie des actifs immobilisés de la GCC selon la catégorie et la sous-catégorie de navire.
- b) gérer efficacement la planification la mise en œuvre, le contrôle et la clôture efficaces des projets d'approvisionnement, d'utilisation et d'aliénation à l'échelle nationale.

## **2.23 DIRECTEUR, SOUTIEN LOGISTIQUE INTÉGRÉ**

### **2.23.1 Aperçu**

- a) Il encadre le personnel des STI à l'échelle nationale pour les éléments de Soutien logistique intégré (SLI) de la GCC, comme la gestion du cycle de vie, la gestion des actifs, la gestion de la configuration et des données techniques, la gestion de la chaîne d'approvisionnement, la méthodologie de gestion de projets, la planification et la gestion du rendement, la coordination centrale des projets, la gestion de l'entretien et la gestion de la formation technique.

### **2.23.2 Responsabilités**

Le Directeur, Soutien logistique intégré est responsable de :

- a) élaborer et de tenir à jour les processus et procédures dans les domaines du SLI mentionnés ci-dessus, et de s'assurer qu'ils sont respectés en tout temps.
- b) définir et de tenir à jour des recommandations et des directives techniques pour l'organisation des STI à l'échelle nationale en ce qui concerne le SGS en collaboration avec la Direction de la sécurité et de la sûreté de la GCC,

## **3 RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS – PERSONNEL À TERRE – RÉGIONS**

### **3.1 COMMISSAIRE ADJOINT**

#### **3.1.1 Aperçu**

- a) Il existe trois postes de commissaire adjoint à la GCC. Chaque titulaire de poste est chargé d'une région géographique précise. Dans sa région, le commissaire adjoint est responsable de tous les aspects de la prestation des services, de s'assurer que ses subordonnés directs s'acquittent des responsabilités fonctionnelles établies par les directions fonctionnelles nationales, de donner le point de vue de la région lors de l'élaboration de politiques et de directives nationales. Il est également responsable de diverses fonctions qui représentent la GCC dans la région. Le commissaire adjoint est aussi directement responsable de la surveillance des fonctions de sécurité et de sûreté dans sa région.

#### **3.1.2 Responsabilités**

Le Commissaire adjoint est responsable de :

- a) élaborer et de mettre en œuvre les plans, recommandations, normes, processus et procédures opérationnels pour assurer une gestion rentable de la prestation des programmes et services du MPO associés au mandat de la GCC.
- b) s'assurer que l'environnement de travail est sain et sécuritaire et mettre en place des protections pour les employés et les autres personnes, pour les actifs sous sa garde, et pour les renseignements relevant de son domaine de responsabilité.

- c) mettre en œuvre les politiques, règlements, normes et directives du MPO en matière de sûreté et de sécurité pour la prestation des services du Programme régional de sûreté et de sécurité.
- d) assurer la mise en œuvre régionale du SGS de la GCC qui a été élaboré pour respecter les exigences du [Code international de gestion de la sécurité \(Code ISM\)](#), de la [Politique sur la sécurité du gouvernement](#), de la [Partie II du Code canadien du travail](#) et des lois connexes.
- e) s'assurer à ce que les officiers supérieurs et les gestionnaires responsables des actifs de la GCC, travaillent dans un environnement sûr et sécuritaire.

### **3.2 DIRECTEUR RÉGIONAL, FLOTTE**

#### **3.2.1 Aperçu**

- a) Il supervise sur le plan régional la Direction qui est chargée de fournir des services de première ligne à ses clients, par voie aérienne ou maritime, et vise l'excellence opérationnelle et l'uniformité nationale en ce qui a trait à la réalisation des programmes et à la prestation des services.

#### **3.2.2 Responsabilités**

Le Directeur Régional, Flotte est responsable de :

- a) élaborer et de mettre en œuvre les plans et les processus, et de diriger l'exploitation et le déploiement rentables des navires, des petites embarcations, des aéronefs et des autres plateformes de la GCC de manière à répondre aux exigences opérationnelles des programmes de la région.
- b) diriger l'Équipe régionale d'intervention en cas d'urgence (ERIU) et déterminer, en consultation avec les membres de l'équipe régionale d'intervention et lorsque cela est possible, le commandant, le niveau de soutien nécessaire.
- c) assurer que les ressources appropriées ont été allouées et fournir l'appui nécessaire à la mise en œuvre et la gestion du SGS au sein de sa direction.

### **3.3 SURINTENDANT, MARINE**

#### **3.3.1 Responsabilités**

Le Surintendant, Marine est responsable de :

- a) de conseiller le directeur régional, Flotte sur les questions opérationnelles de la flotte et de s'occuper de la gestion au quotidien de la flotte et du personnel naviguant de la région au nom du directeur régional, Flotte.
- b) coordonner la prestation d'une relève éventuelle et/ou un soutien au personnel pour les opérations en cas d'urgence prolongé ou à grande échelle.
- c) soutenir la mise en œuvre du SGS.

### **3.4 SURINTENDANT, CENTRE DES OPÉRATIONS RÉGIONALES**

#### **3.4.1 Responsabilités**

Le Surintendant, Centres des opérations régionales est responsable de :

- a) planifier, d'organiser et de coordonner l'utilisation quotidienne des navires, des aéronefs et véhicules spécialisés de la région pour le compte du directeur régional, Flotte afin d'assurer la prestation des services et programmes du ministère.
- b) soutenir la mise en œuvre du SGS.

**3.5 GESTIONNAIRE, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE LA GARDE CÔTIÈRE****3.5.1 Aperçu**

- a) Administre et surveille l'efficacité du SGS de la GCC au niveau régional.

**3.5.2 Responsabilités**

Le Gestionnaire, Sécurité et sûreté de la Garde côtière est responsable de :

- a) remplir les fonctions de la personne désignée à terre régionale (PDTR) pour la région et à une relation fonctionnelle avec le directeur, Sécurité et sûreté et les commandants.
- b) se rapporter quotidiennement au commissaire adjoint et relève directement du sous-commissaire, Opérations par l'entremise du directeur, Sécurité et sûreté de la GCC quant aux situations régionales importantes ou les situations ayant des implications au niveau national causées par l'application du SGS de la GCC.

**3.6 DIRECTEUR RÉGIONAL, SERVICES TECHNIQUES INTÉGRÉS****3.6.1 Aperçu**

- a) Il supervise la gestion et l'exécution du programme technique de la GCC dans la région assignée.

**3.6.2 Responsabilités**

Le Directeur Régional, Services techniques intégrés est responsable de :

- a) élaborer et mettre en œuvre les plans, les processus et les procédures pour la gestion rentable de la prestation de services techniques et de services d'ingénierie à l'appui de l'exécution du programme et des investissements dans l'infrastructure. Le directeur régional, STI a une relation fonctionnelle avec le directeur général, STI.
- b) soutenir la mise en œuvre du SGS au sein de sa direction et de s'assurer que les ressources appropriées ont été allouées pour le gérer.
- c) participer aux examens du SGS pour s'assurer de l'efficacité du programme.

**3.7 SURINTENDANT, SYSTÈMES ÉLECTRONIQUE ET INFORMATIQUE****3.7.1 Responsabilités**

Le Surintendant, Systèmes électronique et informatique est responsable de :

- a) gérer le Centre d'expertise et d'agir en tant qu'autorité technique régional pour les services et systèmes électronique et informatique en ce qui a trait aux lois et règlements nationaux et internationaux, et les normes de la GCC et de l'industrie.
- b) proposer des solutions techniques et d'ingénierie efficaces pour répondre aux exigences des programmes régionaux et nationaux, et notamment d'encadrer l'élaboration des politiques et procédures régionales et de donner son avis concernant l'élaboration des politiques et procédures nationales.
- c) de soutenir la mise en œuvre du SGS.
- d) s'assurer du respect des normes et des règlements en vigueur.



### **3.8 SURINTENDANT, INGÉNIERIE NAVALE**

#### **3.8.1 Responsabilités**

Le Surintendant, Ingénierie navale est responsable de :

- a) fournir aux gestionnaires régionaux des conseils techniques et d'ingénierie pour le compte du directeur régional, STI, en ce qui concerne le radoub, la gestion de l'entretien, et les fonctions de soutien qui en découlent.
- b) soutenir la mise en œuvre du SGS.

### **3.9 DIRECTEUR RÉGIONAL, SERVICES DE GESTION INTÉGRÉS DES AFFAIRES**

#### **3.9.1 Aperçu**

- a) Il joue un rôle direct et fonctionnel au niveau régional quant au leadership, la gouvernance, la gestion et le renforcement vis-à-vis d'une grande gamme de services de gestion intégrés des affaires au niveau stratégique et opérationnel qui permettent l'exécution efficace de programmes critiques au niveau régional et national de la GCC et du MPO.

#### **3.9.2 Responsabilités**

Le Directeur Régional, Services de gestion intégrés des affaires est responsable de :

- a) développer, diriger, gérer et renforcer l'exécution et l'implémentation dans la région entière d'un modèle de matrice de gestion intégré du SGIA de la GCC.
- b) soutenir l'implémentation du SGS.

### **3.10 DIRECTEUR RÉGIONAL, PROGRAMMES DE LA GCC**

#### **3.10.1 Aperçu**

- a) Il supervise l'élaboration et la mise en œuvre de tous les programmes de la GCC, en consultant de manière efficace les clients et les parties intéressées, en allouant les ressources de façon optimale pour répondre aux exigences à court et à long terme des programmes et services, et en assurant le suivi du rendement de la prestation des programmes et des stratégies en cours d'élaboration pour améliorer les coûts et l'efficacité du service.

#### **3.10.2 Responsabilités**

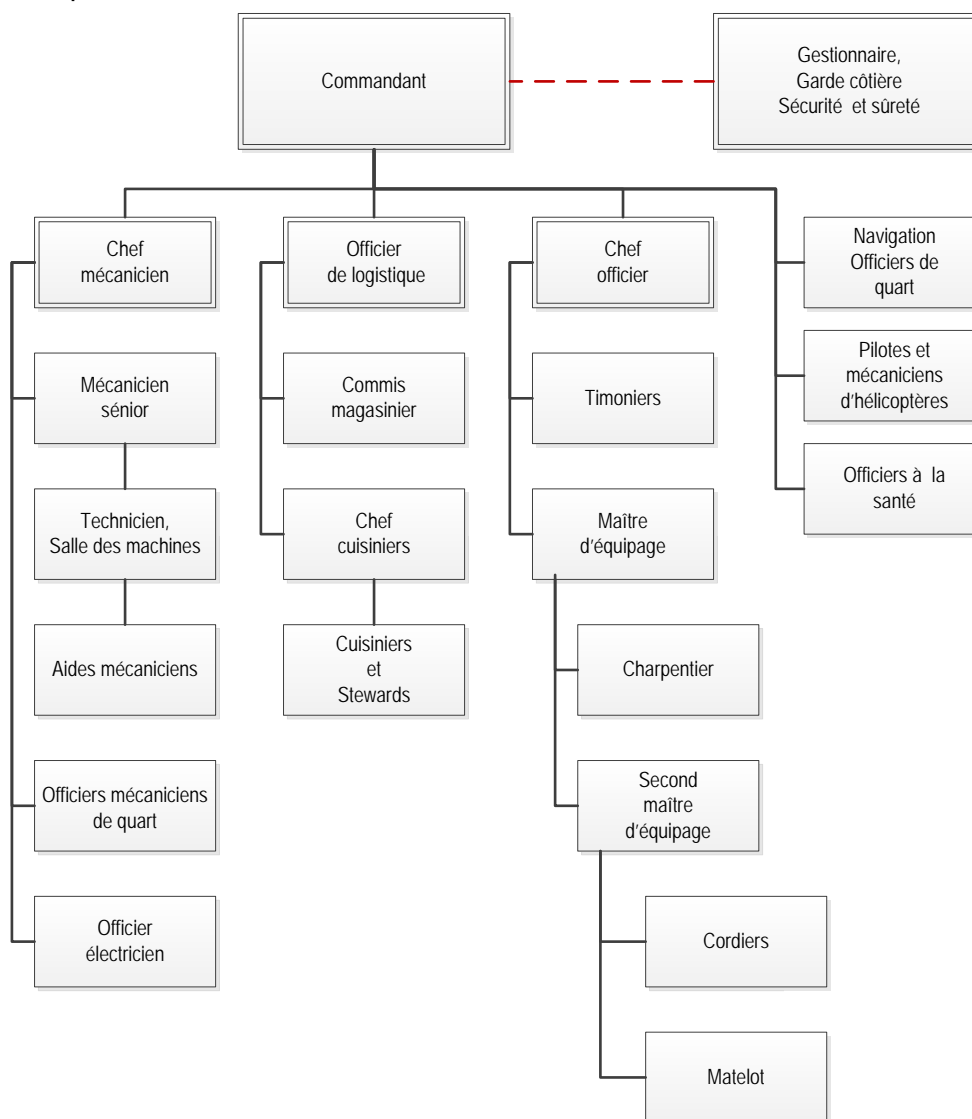
Le Directeur Régional, programmes de la GCC est responsable de :

- a) élaborer et faire le suivi de la mise en œuvre des plans, des stratégies et des priorités pour assurer une prestation rentable des programmes et services opérationnels afin d'atteindre les niveaux approuvés de services de la façon la plus efficace possible.
- b) élaborer les cadres de politiques et les stratégies régionaux pour faciliter l'adhésion des agents du gouvernement, du secteur privé et de l'industrie navale, sur les sujets tels les incidents et autres questions liées à la sécurité nautique, au sauvetage et aux interventions environnementales.
- c) élaborer le cadre et de gérer le processus consultatif régional avec les clients internes du MPO et les intervenants externes, notamment les navigateurs, l'industrie et les autres ministères fédéraux.
- d) soutenir la mise en œuvre du SGS au sein de sa direction et de s'assurer que les ressources appropriées ont été allouées pour le gérer.

## 4 ORGANIGRAMME DU PERSONNEL À BORD

### 4.1 GÉNÉRALITÉS

- En raison des différences entre les types de navire de la GCC et les types de travaux exécutés à bord de ceux-ci, la GCC ne dispose pas d'un organigramme standard pour les navires.
- Un exemple d'organisation typique dans un grand navire est ici illustré. Un organigramme doit être affiché à bord de chaque navire, à un endroit bien en vue, pour le SGS. Le niveau de détails de l'organigramme doit être équivalent à celui dans l'exemple suivant :



## **5 RESPONSABILITÉS ET POUVOIRS – PERSONNEL NAVIGANT – PERSONNEL NAVIGANT**

### **5.1 GÉNÉRALITÉS**

- a) Les descriptions de travail du personnel à bord sont conservées à bord de chaque navire; des copies sont conservées à terre aux bureaux du directeur régional de la Flotte et du surintendant, Marine.
- b) Chaque membre de l'équipage reçoit une copie de sa description de travail quand il se joint au groupe ou quand une modification est apportée à son poste, si nécessaire.
- c) Les descriptions de travail doivent présenter sommairement les tâches liées au poste.

### **5.2 COMMANDANT**

- a) Une description détaillée de ce poste se trouve à la procédure 5.0 de ce manuel.

### **5.3 CHEF OFFICIER**

Le Chef Officier est responsable de :

- a) agir à titre de commandant en second du navire, , auprès du commandant, de ce qui concerne les travaux généraux à bord du navire, la propreté et la tenue en bon ordre de ce dernier, sauf pour ce qui relève du chef mécanicien ou de l'officier de logistique (lorsqu'il y en a un à bord).
- b) s'occuper de toutes les armoires de fournitures de pont, faire le suivi des articles reçus et utilisés au moyen des formulaires appropriés. Il est chargé des approvisionnements et des marchandises en transit. Le chef officier est responsable du maintien du Registre des appareils de levage de la GCC, de la consignation et de la tenue des certificats (T2 à T5) l'accompagnant.
- c) se charger de la surveillance générale de tout le travail effectué par le service du pont. Il (ou une personne responsable désignée par lui) doit toujours être présent lors du chargement ou du déchargement de marchandises ou d'équipement.
- d) doit faire le quart, lorsque requis.

### **5.4 OFFICIER DE NAVIGATION**

Le Officier de Navigation est responsable de :

- a) soutenir le commandant dans la conduite de la navigation du navire et assume la direction du quart à la timonerie, en suivant les règlements de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), en respectant assidûment les pratiques communes de matelotage et en observant les ordres permanents du commandant.
- b) tenir des quarts à la timonerie, comme prescrit par le commandant.
- c) surveiller les différentes parties du navire lorsque celui-ci gagne ou quitte une jetée ou un quai, lors des opérations d'accostage ou d'appareillage, des opérations d'ancrage ou lors du déplacement du navire. Il peut aussi être appelé à superviser les lieux de travail, lors d'opérations de hissage et d'abaissement et des hélicoptères.
- d) maintenir des cartes et des publications de navigation et doit veiller au soin des appareils et de l'équipement de navigation et de communication.
- e) veiller du bon état et de la condition des embarcations de sauvetage, de l'équipement de survie et de l'équipement de lutte contre les incendies.
- f) assumer la charge des embarcations de travail, lorsque requis.

## 5.5 CHEF MÉCANICIEN

Le Chef Mécanicien est responsable de :

- a) planifier, d'élaborer et de mettre en œuvre des procédures destinées à gérer l'opération mécanique du navire à titre d'expert et de gestionnaire technique du navire. Il doit également assurer une opération et un entretien efficaces, rentables et sécuritaires de la machinerie, de l'équipement, de l'approvisionnement en eau potable du navire et de l'intégrité physique de la coque.
- b) élaborer et de mettre en œuvre des plans d'urgence permettant de faire face à toute urgence d'origine mécanique et à tout résultat non souhaité découlant de défaillances mécaniques ou structurales à bord du navire.
- c) se charger vis-à-vis du commandant, de l'efficacité du travail, de la propreté et de la gestion complète du service de la salle des machines et de la conduite du personnel relevant de son autorité.
- d) s'assurer de la tenue d'un Journal de la salle des machines et de préparer le rapport de « fin de quart » conformément à la section [4.7 du Manuel de gestion de l'entretien des navires \(MGEN\)](#).
- e) s'assurer l'approvisionnement suffisant en matériel mécanique et d'ingénierie.
- f) ou son délégué, de veiller à ce que toutes les activités concernant l'approvisionnement en eau potable du navire ainsi que sa production soient suivies et consignées.

## 5.6 MÉCANICIEN SÉNIOR

Le Mécanicien Sénior est responsable de :

- a) agir en tant que second du chef mécanicien et, à ce titre, relève de ce dernier pour ce qui touche au travail général, à la propreté et à l'ordre du service de la salle des machines.
- b) s'occuper de l'entretien quotidien du navire.
- c) superviser les travaux d'entretien préventif et d'entretien temporel de la machinerie, de l'équipement, des services et des systèmes, et y prend part.
- d) superviser les travaux de carénage et de réparation des machines, de la coque, de l'équipement et des systèmes du navire et, y prend part
- e) assurer la gestion générale de tous les travaux exécutés par le service de la salle des machines, à l'exception des tâches de quart.
- f) faire le quart, lorsque requis.

## 5.7 OFFICIER MÉCANICIEN

Le Officier Mécanicien est responsable de :

- a) agir à titre d'officier mécanicien de quart; ce dernier doit être considéré comme le représentant du chef mécanicien, pendant que la machinerie dans la salle des machines lui est confiée.
- b) agir à titre d'officier mécanicien chargé du quart; ce dernier est responsable du fonctionnement sécuritaire, économique et efficace de toute la machinerie et de tous les compartiments qui relèvent de lui.
- c) agir à titre d'officier mécanicien de quart; ce dernier doit s'acquitter de sa responsabilité envers le navire en général en tout temps et doit se conduire conséquemment
- d) s'assurer que tous les ordres permanents du chef mécanicien sont exécutés.

## **5.8 OFFICIER ÉLECTRICIEN**

Le Officier Électricien est responsable de :

- a) fournir des conseils techniques sur des questions liées à l'électricité au chef mécanicien et aux autres membres du personnel du navire. Il formule des recommandations concernant l'équipement électrique nécessaire à la salle des machines.
- b) planifier et d'effectuer l'entretien et la réparation des composantes électriques de l'appareil de propulsion principal, de l'installation électrique, des machines auxiliaires, des machines de pont, de l'équipement d'hôtellerie et des divers systèmes.
- c) participer à la création, à la modification et/ou à la mise à niveau de l'équipement électrique et électronique à bord. Il compile et recommande des spécifications de modernisation de l'équipement électronique, les ajouts et les modifications à apporter au navire et les autres travaux à contrat requis pour le maintien du navire.

## **5.9 OFFICIER DE LA LOGISTIQUE**

Le Officier de la Logistique est responsable de :

- a) se charger, de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle de l'exploitation du service de logistique du navire. Le service de logistique fournit au navire un soutien en gestion du matériel, des finances, de l'administration et du service hôtelier.
- b) d'organiser le travail, de superviser les employés subalternes et d'assurer la formation en cours d'emploi.
- c) s'occuper de tous les approvisionnements du navire et doit tenir les registres appropriés de la réception et de la consommation de ces approvisionnements.
- d) entretenir des systèmes de gestion du matériel et de la garde sécuritaire des principaux magasins du navire.
- e) coordonner et de contrôler toutes les activités des services hôteliers.
- f) d'administrer les activités de gestion administrative et financière du navire.
- g) de participer à multiples activités, telles que celles liées à la santé, à la sécurité et à la sûreté, qui sont des responsabilités assignées.

## **5.10 PILOTE ET MÉCANICIEN D'HÉLICOPTÈRE**

- a) Le pilote d'hélicoptère est responsable, vis-à-vis du commandant, de la conduite sécuritaire et efficace de l'hélicoptère. Le pilote d'hélicoptère doit informer le commandant, dès sa venue sur le navire, des travaux d'entretien d'hélicoptères prévus qui sont susceptibles de compromettre la disponibilité de l'appareil. Il est également chargé de donner des avertissements à cet égard tout au long du voyage.
- b) Le pilote d'hélicoptère est responsable des communications avec la base de l'hélicoptère concernant les questions opérationnelles et administratives. Si plus d'un pilote est à bord, l'un d'entre eux doit être désigné chef pilote et sera chargé des responsabilités mentionnées ci-dessus.
- c) Lorsque le mécanicien d'hélicoptère n'est pas disponible, le pilote d'hélicoptère doit être présent durant les opérations de ravitaillement de l'appareil et doit vérifier du même coup les échantillons de carburant, lorsque requis. En l'absence du mécanicien, le pilote est également responsable de l'amarrage de l'hélicoptère. Il doit fournir des conseils et des directives à l'officier de pont d'envol concernant les opérations aériennes.

- d) Lorsqu'il est disponible, le mécanicien d'hélicoptère doit faire partie de l'équipage du pont d'envol pendant les opérations de vol. Le mécanicien d'hélicoptère doit se charger de déplacer et d'amarrer l'hélicoptère et doit être présent, lorsqu'il est disponible, durant le ravitaillement de l'appareil et vérifier les échantillons de carburant.
- e) Le mécanicien d'hélicoptère est responsable de tous les travaux d'entretien liés à l'hélicoptère et à son équipement afin de s'assurer que l'aéronef est en état de voler et prêt à effectuer des opérations de vol de façon sécuritaire et efficace.
- f) Le mécanicien d'hélicoptère doit informer le pilote d'hélicoptère et, en l'absence de ce dernier, le commandant, des travaux d'entretien nécessaires prévus susceptibles de compromettre la disponibilité de l'hélicoptère.
- g) Le mécanicien d'hélicoptère est responsable des communications avec la base de l'hélicoptère concernant les questions d'entretien et toutes les procédures administratives qui s'y rattachent. Lorsqu'il y a plus d'un équipage d'hélicoptère à bord du navire, l'un des mécaniciens doit être désigné mécanicien sénior et assumer les responsabilités énumérées ci-dessus.



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 4.0 – Personne désignée à terre

### 1 Objet

- a) Décrire les rôles et responsabilités des personnes désignées à terre. Chaque région est dotée d'une personne désignée à terre régionale (PDTR) en plus de la personne désignée à terre nationale (PDTN) en poste à l'administration centrale de la Garde côtière canadienne (GCC).

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Directeur, Gestion de la sécurité de la Garde côtière

- a) Le directeur est la PDTN.
- b) Le directeur relève directement du sous-commissaire, Opérations, pour les affaires courantes et informe immédiatement le commissaire de la GCC de tout problème lié à l'utilisation du Système de gestion de la sécurité (SGS) ayant des répercussions sur la santé et la sécurité des personnes, la sûreté et la sécurité du navire, ou risquant de causer de la pollution ne pouvant être corrigée sur-le-champ avec la structure hiérarchique normale.
- c) Le directeur entretient une relation fonctionnelle avec le gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière, dans la région, et fournit des conseils et des directives globales concernant l'utilisation du SGS de la GCC.

#### 2.2 Gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière

- a) Le gestionnaire est la PDTR.
- b) Le gestionnaire relève directement du commissaire adjoint, GCC pour les affaires quotidiennes, et informe immédiatement le commissaire adjoint, GCC et le directeur, Gestion de la sécurité de la Garde côtière, de tout problème lié à l'utilisation du SGS ayant des répercussions sur la santé et la sécurité des personnes, la sûreté et la sécurité du navire, ou risquant de causer de la pollution ne pouvant être corrigée sur-le-champ avec la structure hiérarchique normale.

## **2.3 Directeur, Gestion de la sécurité de la Garde côtière, et le gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière**

- a) Le directeur, et le gestionnaire, dans leur secteur d'activités, assurent l'entière conformité avec le SGS, tel qu'il est défini dans le présent manuel. Les exigences et responsabilités spécifiques sont indiquées dans les procédures décrites dans le présent manuel et consistent, sans toutefois s'y limiter, à :
  - i. assurer de la mise en œuvre efficace et de la tenue à jour du SGS
  - ii. assurer la planification adéquate des vérifications du SGS sur les navires/stations et à terre
  - iii. contrôler les rapports transmis par la Flotte
  - iv. enquêter sur les irrégularités signalées auprès des commandants et du personnel de gestion à terre
  - v. assurer la mise sur pied d'équipes d'enquête afin de déterminer les causes fondamentales des événements hasardeux
  - vi. vérifier que les recommandations pour corriger ces événements hasardeux soient appliquées
  - vii. tenir régulièrement des réunions de révision du système et d'en conserver les comptes rendus
  - viii. vérifier que le SGS est bien compris par le personnel navigant et le personnel de soutien à terre
  - ix. collaborer avec les commandants et les autres responsables des questions courantes relatives au SGS
  - x. identifier les besoins en formation pour le personnel impliqué dans le SGS
  - xi. assurer que les ressources adéquates et du soutien à terre sont fournis aux opérations de la Flotte régionale
  - xii. contrôler et tenir à jour un système de documentation adéquat
  - xiii. agir à titre de conciliateur lorsque des inquiétudes sont soulevées au sujet du SGS. Quand aucune solution n'est possible, les inquiétudes doivent être signalées à la PDTN
- b) Aucune tâche ou responsabilité liée à la gestion directe des opérations de la Flotte ne doit être attribuée au directeur, Gestion de la sécurité de la Garde côtière ou au gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière, dans la région. Lorsqu'on a l'intention de faire appel à quelqu'un qui occupe habituellement un de ces postes pour remplacer le gestionnaire de la Flotte ou des Opérations, la personne en question doit être dégagée de ses responsabilités, en vertu de la présente section du manuel et celles-ci doivent être assignées à une personne appropriée.
- c) En cas d'absence ou de départ du directeur, Gestion de la sécurité de la Garde côtière en poste ou du gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière, le sous-commissaire, Opérations, ou le commissaire adjoint, GCC, doit, au besoin, nommer sur-le-champ un responsable remplaçant.
- d) Le nom et les coordonnées du titulaire du poste ou du remplaçant doivent être disponible pour consultation sur tous les navires, dans toutes les stations et par tout le personnel relevant du secteur de responsabilité de la personne nommée. Ces renseignements doivent être affichés dans un endroit bien en vue.



### **3 Coordonnées des personnes désignées à terre**

#### **3.1 Directeur, Gestion de la sécurité de la Garde côtière PDTN**

200, rue Kent  
Ottawa, ON  
K1A 0E6  
(418) 571-1799 – Bureau<sup>1</sup>  
Aucun numéro de télécopieur n'est disponible

#### **3.2 Gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière Atlantique - PDTR**

Base sud  
250 chemin Southside  
St. John's, NL  
A1C 5X1  
(709) 552-6478 – Bureau  
Aucun numéro de télécopieur n'est disponible

#### **3.3 Gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière Centre - PDTR**

1550 Avenue D'Estimauville  
Québec, QC  
G1J 5E9  
(418) 648-7513 – Bureau  
Aucun numéro de télécopieur n'est disponible

#### **3.4 Gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière Arctique – PDTR<sup>2</sup>**

1550 Avenue D'Estimauville  
Québec, QC  
G1J 5E9  
(418) 648-7513 – Bureau  
Aucun numéro de télécopieur n'est disponible

25, rue Huron  
Victoria, BC  
V8V 4V9  
(250) 480-2636 – Bureau  
Aucun numéro de télécopieur n'est disponible

---

<sup>1</sup> Le directeur, GSGC, télétravaille depuis Québec.

<sup>2</sup> Les PDTR dans les régions du Centre et de l'Ouest se partagent le rôle de la PDTR dans l'Arctique.

### **3.5 Gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière Ouest - PDTR**

25, rue Huron  
Victoria, BC  
V8V 4V9  
(250) 480-2636 – Bureau  
Aucun numéro de télécopieur n'est disponible



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 5.0 – Responsabilités et pouvoirs du commandant

### 1 Objet

- a) S'assurer que le commandant est conscient de ses responsabilités et de son autorité en ce qui concerne la sécurité de l'équipage, la sûreté du navire ou de la station et la protection de l'environnement.

### 2 Commandant

- a) Le commandant est responsable envers le commissaire<sup>1</sup> de s'assurer que le navire ou la station sous son commandement est utilisé conformément aux politiques et aux procédures établies pour une exploitation sécuritaire, sûre et respectueuse de l'environnement d'un navire ou d'une station de la Garde côtière canadienne (GCC).

#### 2.1 Généralités

- a) Le commandant est responsable envers le directeur principal, Flotte de l'exploitation quotidienne du navire ou de la station.
- b) En vertu du [Code canadien du travail](#), y compris toutes les autorités réglementaires appropriées, le commandant est considéré comme l'« employeur »<sup>2</sup>. Le commandant est responsable de la santé et de la sécurité de l'équipage, des surnuméraires et du personnel non membre de la GCC à bord du navire ou de la station. En l'absence d'un commandant, une personne ayant reçu une délégation de pouvoir doit assumer les responsabilités du commandant.
- c) En vertu de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), en tant que capitaine d'un navire canadien<sup>3</sup>, le commandant est tenu et responsable de la conduite sûre de toutes les opérations et activités du navire. Cela inclut, mais n'est pas limité à la conformité avec toutes les autorités réglementaires appropriées concernant :
  - i. la navigation du navire
  - ii. la formation de l'équipage
  - iii. la vérification des qualifications de l'équipage

<sup>1</sup> [Manuel de sécurité de la Flotte - 3.0 Responsabilités et pouvoirs](#), section 2.1 d)

<sup>2</sup> [Code canadien du travail](#), partie II Santé et sécurité au travail, paragraphe 122(1)

<sup>3</sup> [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), partie 4

- iv. les inspections du navire
- v. la sécurité de tous ceux qui se trouvent à bord, y compris ceux qui effectuent des activités de chargement ou de déchargement du navire
- vi. le signalement des dangers de navigation
- vii. l'obligation de porter assistance aux navires en détresse, de signaler les abordages et de rester avec un navire après un abordage
- d) Le commandant a le pouvoir<sup>4</sup> et la responsabilité suprêmes de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la santé et la sécurité de l'équipage, des passagers et des surnuméraires, la sécurité et la sûreté du navire ou de la station et la protection de l'environnement. Dans certaines situations, cela peut signifier qu'une dérogation aux procédures documentées est nécessaire.
- e) Le commandant doit vérifier que les ordonnances, les instructions et les normes spécifiées sont respectées.
- f) Le commandant est responsable de la sûreté et de la sécurité du navire/de la station en s'assurant que la formation sur les mesures d'urgence, la formation de familiarisation, les exercices d'entraînement et les exercices simulés sont effectués tel que requis. Le commandant doit prendre contact avec le personnel de gestion à terre lorsque des lacunes sont identifiées en matière de formation et de familiarisation.
- g) Le commandant doit émettre, de façon claire et concise, des ordonnances ou des instructions pour guider les membres d'équipage dans l'exécution des tâches courantes à bord du navire.
- h) Le commandant est responsable de faire rapport sur toutes les questions touchant la santé et la sécurité de l'équipage, la sûreté du navire et la protection de l'environnement.
- i) Afin d'obtenir de l'aide supplémentaire pour gérer toute situation à bord du navire ou à la station, le commandant devrait demander l'assistance du Centre des opérations régionales, du directeur principal, Flotte ou de tout organisme d'application de la loi.
- j) Si un conflit entre les exigences de sécurité et de sûreté du navire survient pendant les opérations du navire, le commandant doit donner préséance aux exigences visant à assurer la sécurité du navire conformément au [Manuel de sécurité de la Flotte \(MSF\) - 8.B.1 Sûreté du navire](#). Toute procédure temporaire que le commandant juge appropriée dans les circonstances doit répondre aux exigences de sûreté du niveau MARSEC en vigueur.
- k) Le commandant doit continuellement motiver l'équipage dans l'exécution des différentes politiques touchant à santé, la sécurité, la sûreté et l'environnement, ainsi qu'au Système de gestion de la sécurité (SGS), qui comprend la prise de mesures pour s'assurer que les membres d'équipage soient à jour quant à leurs fonctions et leurs responsabilités par la familiarisation, les formations, et les exercices d'entraînement.

---

<sup>4</sup> Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), Chapitre V – Sécurité de la navigation, Règle 34.1

## **2.2 Système de gestion de la sécurité**

- a) Le commandant est responsable du SGS à bord du navire ou à la station. Le commandant doit être à jour quant aux politiques et aux procédures du SGS.
- b) Le commandant est responsable de l'efficacité du SGS à bord en attribuant les rôles du SGS aux agents principaux.
- c) Le commandant doit effectuer des examens périodiques du SGS du navire ou de la station conformément au [MSF - 12.A.2 Examen du Système de gestion de la sécurité](#).





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 6.0 - RESSOURCES ET PERSONNEL

### 1 PERSONNEL NAVIGANT

#### 1.1 COMMANDANT

- a) En plus de répondre aux exigences en matière de certification requises pour l'occupation du poste de commande, le commandant doit satisfaire aux exigences propres à la Flotte de la Garde côtière canadienne (GCC) s'appliquant à tout commandant.
- b) La GCC doit s'assurer que le commandant connaît à fond le Système de gestion de la sécurité de la Flotte (SGSF).
- c) La GCC doit s'assurer que les ressources appropriées dont le commandant a besoin pour utiliser son navire de manière sécuritaire et efficace sont disponibles, tant à terre qu'à bord.

#### 1.2 CERTIFICATION DE L'ÉQUIPAGE

- a) La GCC doit s'assurer que chaque navire dispose de membres d'équipage compétents, conformément aux normes (*Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille – Code STCW*), aux normes nationales et à celles de la Flotte de la GCC, et que ceux-ci sont médicalement aptes à occuper leurs fonctions, conformément aux Normes de la fonction publique pour les postes en mer.

#### 1.3 NIVEAU D'ARMEMENT EN ÉQUIPAGE

- a) La GCC doit s'assurer que chaque navire soit doté à la fois d'officiers et de membres d'équipage accrédités, au minimum, conformément au niveau d'armement en équipage préétabli propres à chaque navire. Les profils d'armement en équipage doivent être respectés dans le but de mener les opérations se rattachant aux programmes et aux services de la GCC. Un effectif minimal est déterminé pour ces profils aux fins de transit seulement, soit ne faisant pas partie d'une tâche opérationnelle. Aucune opération de la GCC ne doit être effectuée alors que le navire est en fonction avec un effectif minimal, sauf dans le cas d'une Sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

### 2 SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ — FAMILIARISATION

- a) Par l'entremise d'instructions, de listes de vérification et de trousse d'information appropriées, la GCC doit veiller à ce que les membres du personnel à bord du navire connaissent leur responsabilité respective afin d'assurer une exploitation sécuritaire du navire et une protection globale de l'environnement.

- b) Les membres du personnel de la GCC doivent connaître les règlements internationaux, les codes, les normes nationales, etc., qui s'appliquent à leur poste et qui sont destinés à assurer une exploitation sécuritaire du navire.
- c) Le Canada étant un pays bilingue, l'utilisation des deux langues officielles doit être encouragée dans l'ensemble de la GCC. Toutefois, pour ce qui est de l'émission des ordres et des directives nécessaires à la navigation, à l'orientation et au contrôle, une seule langue de travail doit être identifiée pour chaque navire.
- d) La GCC doit s'assurer que tous les membres du personnel à bord du navire reçoivent l'information pertinente sur le SGSF dans la langue officielle du Canada qu'ils comprennent. Elle doit également veiller à ce que les personnes soient capables de communiquer efficacement lorsqu'elles travaillent, en se servant de la langue officielle utilisée à bord du navire.
- e) Afin de s'assurer que le nouveau personnel et le personnel affecté à de nouvelles tâches liées à la sécurité et à la protection de l'environnement sachent bien en quoi consistent leurs tâches, certaines directives essentielles liées au SGSF ont été définies à bord de chaque navire.

### **3 FORMATION**

- a) La GCC doit continuellement définir les besoins sur le plan de la formation, laquelle peut s'avérer nécessaire tant pour le personnel navigant que pour le personnel à terre, afin de soutenir le SGSF. Elle doit également s'engager à offrir la formation jugée nécessaire.
- b) Les demandes de formation doivent être recensées dans l'entente de rendement. La formation pertinente nécessaire à l'occupation du poste auquel l'employé est présentement affecté ou les besoins actuels et futurs de l'organisation doivent être définis, et les engagements consistant à offrir une formation jugée nécessaire doivent être pris.

### **4 EMPLOYÉS SURNUMÉRAIRES À BORD DES NAVIRES DE LA GCC**

- a) Amener du personnel inexpérimenté et mal préparé à bord d'un navire de la GCC comporte de nombreux risques. Les employés surnuméraires doivent être informés à l'avance de ces risques afin d'être mieux préparés quand ils joignent un navire de la GCC.
- b) L'état de santé des employés surnuméraires doit être évalué avant leur arrivée sur le navire. Dans certains cas, l'évaluation peut être réalisée par un médecin. Dans tous les cas, l'employé surnuméraire doit s'assurer qu'il est médicalement apte à joindre le navire.
- c) Des cotes de sécurité doivent être mises en place pour tous les employés surnuméraires pour que ceux-ci aient accès au lieu de travail de la GCC.





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 6.A.1 – Effectif de l'équipage

### 1 Objet

- a) Veiller à la santé, à la sécurité et à la sûreté du personnel ainsi qu'à la protection de l'environnement pendant les opérations de la Garde côtière canadienne (GCC) en assurant la présence d'un équipage compétent, certifié et médicalement apte.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Directeur général, Opérations

Le directeur général, Opérations, est responsable de s'assurer :

- a) d'accorder ou refuser une exemption relative aux exigences de détenir une certification particulière, conformément à la définition de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) ou de [Ordonnances des Opérations de la Garde côtière - 530.00 Qualifications exigées du personnel navigant de la Garde côtière canadienne](#) et comme il est indiqué dans le [Profil d'armement en équipage](#) approuvé pour le navire
- b) que le pouvoir d'accorder ou de refuser une exemption est exercé par le gestionnaire, Soutien pendant les heures de travail
- c) d'accorder ou refuser une demande d'exemption de certification qui ne respecte pas les exigences énoncées à la section 3.4 b), ou les demandes de navigation avec un équipage réduit énoncées à la section 3.4 c)
- d) d'approuver tous les profils d'armement en équipage des navires requis par la présente procédure

#### 2.2 Gestionnaire, Soutien aux opérations

Le gestionnaire, Soutien aux opérations est responsable de s'assurer :

- a) d'examiner les demandes d'exemption concernant :
  - i. la navigation avec un effectif réduit d'un poste certifié ou d'un poste de l'effectif de sécurité
  - ii. l'exigence de détenir une certification particulière, comme il est indiqué dans le profil d'armement en équipage
- b) que lorsque les conditions habituelles pour accorder une exemption de certification sont remplies, la fonction d'exemption appropriée du système de gestion MariTime est utilisée

- c) de faire suivre le formulaire [Évaluation des risques pour exemption à une certification maritime \(FP 5295 F\)](#) situé à l'annexe D au directeur général, Opérations lorsqu'une demande d'exemption de certification ne répond pas aux conditions habituelles et de consigner la décision dans la fonction d'exemption du système de gestion MariTime

## 2.3 Directeur principal, Flotte

Le directeur principal, Flotte est responsable de s'assurer de :

- a) surveiller l'affectation des personnes aux postes en mer pour s'assurer que la présente procédure est intégralement respectée et appliquée
- b) accorder ou de refuser des exemptions pour tous les éléments d'un profil d'armement en équipage, excepté dans les cas suivants :
  - i. les exigences de certification indiquées dans un profil d'armement en équipage ne peuvent pas être atteintes; ou
  - ii. navigation avec effectif réduit d'un poste certifié ou d'un poste de l'effectif de sécurité
- c) accorder une exemption de certification en cas d'urgence ou de situation imprévue, en sachant qu'un rapport doit être consigné le plus rapidement possible dans la fonction d'exemption de MariTime et que cette exemption est sujette à vérification et à l'autorisation adéquate de l'administration centrale.

## 2.4 Surintendant maritime

Le surintendant maritime est responsable de s'assurer que :

- a) le personnel affecté à bord du navire possède les qualifications énoncées dans le profil d'armement en équipage du navire en question
- b) toutes les demandes pour ce qui suit sont acheminées au gestionnaire régional, Sécurité et sûreté de la Garde côtière et au gestionnaire, Soutien aux opérations :
  - i. toute exemption à une exigence en matière de profil d'armement en équipage, quelle que soit l'autorité responsable des approbations
  - ii. demandes de modification au profil d'armement en équipage du navire et au document équivalent spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
- c) toutes les mises à jour de demande d'exemption sont saisies dans la fonction d'exemption de MariTime
- d) le Centre des opérations régionales (COR) est avisé lorsque le profil d'armement en équipage n'est pas respecté et que des limites opérationnelles pourraient avoir une incidence sur l'exécution du programme

## 2.5 Centre des opérations régionales

Le Centre des opérations régionales est responsable de s'assurer que :

- a) une liste des exemptions actuelles pour chaque navire est tenue au COR
- b) dans le cas d'une intervention de recherche et sauvetage, informer immédiatement le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de toutes limitations au navire. Par exemple, il sera possible de savoir s'il y a ou non un spécialiste en sauvetage à bord du navire

## 2.6 Commandant

Le commandant est responsable de s'assurer :

- a) d'examiner toutes les copies originales des documents maritimes canadiens<sup>1</sup> et tous les documents indiquant l'expérience des personnes concernées avant de permettre à quiconque d'occuper un poste à bord de son navire
- b) que les documents officiels pour les exemptions au profil d'armement en équipage du navire sont reçus par écrit avant la sortie en mer
- c) d'exécuter complètement le programme avec un équipage réduit pour des raisons ou des circonstances imprévues pourvu que l'effectif minimal de sécurité soit respecté, et en consultation avec l'équipe de gestion à bord, le surintendant maritime, le gestionnaire, Sécurité et sûreté de la Garde côtière, et, au besoin, le directeur principal, Flotte. La décision est sujette à la supervision à la première occasion par l'autorité pertinente (voir les sections 2.1 à 2.3 de la présente procédure) pour ce cas en particulier et doit faire l'objet d'un suivi en utilisant le processus d'exemption approprié
- d) d'aviser le COR lorsque le profil d'armement en équipage du navire n'est pas respecté et que des limites opérationnelles pourraient avoir une incidence sur l'exécution du programme

## 2.7 Gestionnaire, Sécurité et sûreté de la Garde côtière

- a) Le gestionnaire, Sécurité et sûreté de la Garde côtière, est responsable de signaler toutes les demandes d'exemption lors de la revue annuelle du Système de gestion de la sécurité (SGS).

## 2.8 Personnel navigant

Le personnel navigant est responsable de s'assurer :

- a) que seules les copies originales sont présentées comme preuve de certification
- b) de présenter leur passeport aux fins d'inspection, au besoin. Veuillez consulter le [GCC/6014 – Manuel de gestion du personnel navigant \(MGPN\)](#) pour obtenir de plus amples renseignements

# 3 Instruction

## 3.1 Généralités

- a) Tous le personnel navigant certifié doit transmettre une copie valide de leur document maritime canadien et les certificats qui s'y rattachent au bureau du surintendant maritime. Le surintendant maritime doit maintenir un registre de ces documents indiquant les endossements et les périodes de validité. Ce registre doit être vérifié, afin de s'assurer que les documents ne sont pas expirés et qu'ils sont valables pour le service.

---

<sup>1</sup> [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) – Section 2 Définitions et interprétation

- b) Le profil d'armement en équipage du navire doit être affiché à bord, à un endroit bien en vue. Lorsque le navire est trop petit pour permettre l'affichage, celui-ci doit être conservé avec les autres documents contrôlés nécessaires à l'exploitation sécuritaire du navire. Pour les navires qui sont rattachés à une station de recherche et sauvetage ou à une base, l'original doit être affiché à la station ou à la base, et une copie doit être gardée à bord avec les autres documents contrôlés. Une copie du profil d'armement en équipage doit être conservée au bureau du surintendant maritime.

### 3.2 Profils d'armement en équipage de navires

- a) Le profil d'armement en équipage du navire fait habituellement office d'exigence minimale à respecter pour qu'un navire puisse prendre la mer et mener des activités de la GCC.
- b) Le profil d'armement en équipage du navire comporte des renseignements des sources suivantes :
  - i. [GCC/5730 - Normes de formation pour les officiers et l'équipage de navire](#). Cette publication énonce et décrit les compétences de base de la formation en milieu de travail, de la formation de spécialistes en sauvetage, les compétences pour les officiers des navires, les certificats d'aptitude ainsi que les compétences requises propres à la GCC. Les exigences en matière de certificats, telles que celles concernant les hommes de quart à la passerelle, les matelots de la salle des machines, les cuisinier de navire, les fonctions d'urgence en mer et le secourisme en mer, sont aussi indiquées dans cette norme de formation
  - ii. Les exigences minimales de certification relatives à l'effectif du navire ne peuvent être moindres que celles prescrites dans le [Règlement sur le personnel maritime](#)
  - iii. Les exigences minimales de certification relatives aux brevets d'officiers électriciens, d'officiers de la logistique et de cuisiniers de navires, ne peuvent être moindres que celles prescrites dans les [Ordonnances des Opérations de la Garde côtière - 530.00 Qualifications exigées du personnel navigant de la Garde côtière canadienne](#)
  - iv. Pour élaborer les profils, il faut tenir compte des directives qui figurent dans la résolution [A.1047\(27\) – Principles of minimum Safe Manning](#)<sup>2</sup> (Principes à observer pour déterminer les effectifs minimaux de sécurité) de l'Organisation maritime internationale (OMI)
- c) En cas de navigation avec un effectif réduit par rapport au profil d'armement en équipage minimal du navire, le rôle d'appel doit être modifié en conséquence, surtout si une personne dotée de responsabilités majeures est retirée.

### 3.3 Affectations

- a) Avant d'affecter une personne à un poste à bord d'un navire, on doit examiner ses qualifications et la validité de ses certificats pour s'assurer que le candidat ou la

---

<sup>2</sup> Référence disponible en anglais seulement.

candidate répond aux conditions du poste telles que spécifiées dans le profil d'armement en équipage du navire applicable.

- b) Familiarisation de pré-déploiement : le surintendant maritime, est tenu d'organiser une période permettant aux détenteurs de postes de gestion clés à bord du navire de bien se familiariser avec le navire, ses programmes, ses systèmes, ses équipements et son SGS. La familiarisation de pré-déploiement est décrite dans le [Manuel de sécurité de la Flotte 6.B.1 Familiarisation, section 3.3](#).

### 3.4 Processus d'exemption - Exigences en matière de certification et d'équipage

- a) Une demande d'exemption peut être présentée pour les éléments du profil d'armement en équipage du navire sujets au SGS. L'autorité compétente, assujettie à la section 2, est responsable de s'assurer que les conditions suivantes sont respectées :
- i. une exemption n'est nécessaire que si le navire est opérationnel
  - ii. une exemption doit être émise pour la période la plus courte possible, généralement pour un voyage à la fois, et en aucun cas pour une période supérieure à 180 jours civils (c'est-à-dire 6 mois consécutifs)
  - iii. la solution de rechange proposée décrite dans une demande d'exemption doit être aussi efficace que si l'exigence originale était respectée
  - iv. l'autorité compétente doit être convaincue que les personnes nommées dans l'exemption possèdent les compétences pratiques nécessaires pour exécuter les tâches exigées; ces compétences pratiques doivent être décrites dans la demande d'exemption, qui doit comprendre une recommandation du surintendant maritime
  - v. l'autorité compétente chargée de l'exemption doit être convaincue, avant d'émettre ladite exemption, qu'aucune personne qualifiée et possédant le brevet ou certificat approprié n'est disponible pour le poste. Le surintendant maritime est responsable de fournir cette preuve
- b) Pour obtenir une exemption de certification, il faut respecter les conditions supplémentaires suivantes :
- i. l'effectif du navire doit être tel que, pour chaque secteur du navire nécessitant du personnel ayant une certification particulière (pont, ingénierie et logistique), pas plus d'un poste n'est occupé par une personne nommée dans une exemption de certification
  - ii. la personne nommée dans une exemption de certification doit détenir un certificat valide pour la période de l'exemption qui n'est pas inférieur de plus d'un niveau au certificat requis dans le profil d'armement en équipage du navire
  - iii. dans le cas des commandants, le certificat de la personne nommée dans l'exemption doit posséder une mention de capitaine/commandant
- c) Une demande d'exemption nécessite une évaluation particulière des risques si le poste exige une certification de TC ou de la province, ou s'il fait partie de l'effectif de sécurité, et si :
- i. les conditions mentionnées au paragraphe 3.4 b) ne peuvent pas toutes être respectées, ou
  - ii. la demande entraîne une réduction de l'équipage (effectif réduit par rapport au profil d'armement en équipage)

- d) L'évaluation doit inclure une analyse des éléments suivants :
  - i. si la demande d'exemption donne lieu ou non à une réduction de l'équipage (effectif réduit), les délais nécessaires pour trouver du personnel de remplacement convenable et les répercussions sur l'exécution du programme et la sécurité
  - ii. l'itinéraire et les opérations prévues du navire
  - iii. les répercussions des obligations légales en matière de certification (Règlement du personnel maritime, norme de formation, certification et quart de garde pour le personnel navigant) par rapport aux eaux où naviguent le navire
  - iv. la certification de formation du remplaçant par rapport au certificat requis pour le poste, conformément au document de TC [TP 2293 - Examen des gens de mer de délivrance des brevets et certificats](#)
  - v. l'expérience passée ou pertinente du remplaçant
  - vi. les connaissances, les compétences et les capacités du remplaçant
  - vii. la capacité du remplaçant à maintenir une surveillance et à répondre aux situations d'urgence à bord
  - viii. le niveau de compétence général de l'équipage et du secteur lié à l'exemption
- e) Le directeur général, Opérations, a le pouvoir exclusif d'accorder ou de refuser une demande d'exemption jointe à une évaluation des risques.
- f) Des conditions et/ou des contraintes peuvent être imposées à l'exemption de certification en fonction des résultats de l'évaluation des risques.
- g) Toutes les exemptions de certification doivent être consignées dans le système de gestion MariTime.
- h) Tous les types d'exemptions approuvés doivent être transmis sous une forme qui peut être confirmée et vérifiée. Une copie de l'exemption doit être envoyée au navire concerné. Le navire ne doit pas naviguer tant que l'approbation d'exemption n'a pas été reçue.
- i) La prolongation d'une exemption approuvée peut être demandée par courriel à l'adresse courriel générique suivante : [certificates.xncr@dfo-mpo.gc.ca](mailto:certificates.xncr@dfo-mpo.gc.ca). Elle doit être conforme au processus en place et suivra le processus d'approbation normal.

### 3.5 Conservation des documents

- a) Le navire doit conserver<sup>3</sup> les exemptions à une certification maritime, incluant les documents connexes pour la durée de l'exemption. Une fois l'exemption expirée, les documents peuvent être détruits.
- b) Le COR doit conserver<sup>3</sup> les exemptions à une certification maritime, incluant les documents connexes pour la durée de l'exemption. Une fois l'exemption expirée, les documents peuvent être détruits.
- c) Le surintendant maritime doit, au minimum, conserver<sup>3</sup> toutes les exemptions à une certification maritime, incluant les documents connexes pendant les 6 mois suivants l'année d'émission. Auquel moment, les documents peuvent être détruits.
- d) Les exemptions à une certification maritime, incluant les documents connexes, peuvent être conservées<sup>3</sup> de manière numérique ou sous format papier jusqu'à ce qu'elles soient détruites.

---

<sup>3</sup> Les exigences de la GCC canadienne telles que déterminées par Exigences et soutien de la Flotte.

## 4 Documents

- [Profil d'armement en équipage](#)
- Documents spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
- Carnet de bord
- Dossier régional de formation
- [Annexe D - Formulaires](#) - Évaluation des risques pour exemption à une certification maritime (FP\_5295\_F)

## 5 Références

- [Publications du gouvernement du Canada](#) – TP 2293 - Examen des navigateurs et délivrance des brevets et certificats
- [Organisation Maritime Internationale – Résolutions](#) – A.1047(27) – Principles of Minimum Safe Manning<sup>4</sup> (Principes à observer pour déterminer les effectifs minimaux de sécurité)
- [Règlement sur le personnel maritime](#)
- [GCC/5737 – Manuel de sécurité de la Flotte](#) – 6.B.1 Familiarisation – Section 3.3
- [GCC/5349 – Ordonnances des Opérations de la Garde côtière](#) – 530.00 Qualifications exigées du personnel navigant de la Garde côtière canadienne
- [GCC/6014 – Manuel de gestion du personnel navigant](#)
- [Publications – Opérations](#) – GCC/5730 Normes de formation pour les officiers et l'équipage de navire

---

<sup>4</sup> Référence disponible en anglais seulement.







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 6.A.2 - ÉTAT DE SANTÉ DU PERSONNEL NAVIGANT

### 1 BUT

- a) S'assurer que tous les membres du personnel navigant de la Garde côtière canadienne (GCC) satisfont aux exigences en matière de santé pour leurs postes, lesquelles sont établies dans la [Norme d'évaluation de santé professionnelle](#) du Conseil du Trésor et précisées dans le [Guide de l'évaluation de la santé au travail \(GEST\)](#).

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR RÉGIONAL, FLOTTE

- a) Le directeur régional, Flotte est responsable de surveiller le recrutement et l'affectation des personnes à un poste en mer pour s'assurer que la présente procédure est intégralement respectée et appliquée.

#### 2.2 SURINTENDANT, MARINE

- a) Le surintendant, Marine est responsable de s'assurer que tout le personnel affecté à des postes en mer détient un certificat de santé valide. Il est également tenu de faciliter les examens médicaux.

#### 2.3 COMMANDANT

- a) Le commandant est responsable de vérifier toutes les copies originales des certificats de santé pour s'assurer qu'ils sont valides et qu'ils correspondent aux fonctions que leur détenteur remplira à bord du navire.

#### 2.4 TOUS LES MEMBRES DU PERSONNEL NAVIGANT

- a) Tous les membres du personnel navigant doivent avoir en leur possession leur certificat médical valide afin que celui-ci puisse être inspecté en tout temps, au besoin. Les membres du personnel navigant doivent se rendre aux rendez-vous médicaux nécessaires afin de maintenir la validité du certificat.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 ÉTAT DE SANTÉ

- a) En vertu de la politique du Conseil du Trésor, les membres du personnel navigant doivent passer à intervalles réguliers un examen médical effectué par un médecin de Santé Canada en vue de déterminer s'ils sont aptes à remplir des fonctions en mer. Cet examen sert aussi à valider sur le plan médical le certificat de compétence de Transports Canada et à vérifier si ce dernier est conforme aux exigences du [Règlement sur le personnel maritime](#) qui relève de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#).

## ÉTAT DE SANTÉ DU PERSONNEL NAVIGANT

- b) Normalement, l'examen médical aura lieu dans la zone d'affectation de l'employé (port d'attache). Toutes les dispositions nécessaires doivent être prises par le Ministère ou organisme employeur au moyen des formulaires et des procédures prescrits, par l'intermédiaire du bureau régional dont relève le médecin du travail désigné dans le cadre du [Programme de santé au travail de la fonction publique](#) (PSTFP) de Santé Canada.
- c) En plus des évaluations médicales périodiques, également connu sous l'évaluation de la santé au travail, l'évaluation de l'aptitude à l'emploi (EAA) doivent être effectuées avant le retour au travail, après avoir subi toute maladie ou blessure ayant nécessité une évacuation médicale (MEDEVAC) ou à la suite de toute absence prolongée<sup>1</sup> pour cause de maladie ou de blessure, ou bien quand un examen médical est justifié en raison du rendement de l'employé au travail. Les détails concernant les absences prolongées peuvent être trouvées dans les [Lignes directives du Secrétariat du Conseil du Trésor – Congé pour accident du travail](#).<sup>2</sup>
- d) Si, au cours de la visite, le médecin<sup>3</sup> évalue à la baisse la gravité de la blessure, sur avis écrit (note du médecin), le membre d'équipage peut être renvoyé sur le navire en conservant son statut intégral sur l'état de santé. Les détails concernant l'utilisation d'un médecin privé peuvent être trouvés dans la [Norme d'évaluation de santé professionnelle \(NESP\)](#).<sup>4</sup>
- e) Quand un médecin détermine qu'une personne est « temporairement apte » et qu'il ne précise pas de période de validité, il est entendu que la période de validité ne doit pas dépasser les 90 jours suivant la date de l'examen, ou qu'elle dure jusqu'à ce qu'un avis médical définitif ait été formulé, selon la première des deux éventualités.
- f) Pour le personnel navigant qui renouvelle son certificat médical avant la date d'expiration, le certificat en cours de validité devient invalide au moment où le médecin donne le résultat de l'examen le plus récent. Le certificat expire immédiatement lorsque le nouveau certificat est délivré ou que le médecin déclare l'évaluation « impossible » ou la personne « inapte ».
- g) Le système MariTime, qui tient compte des dates d'échéance des certificats médicaux, aide à assurer que tous les membres du personnel navigant subissent une évaluation médicale avant que celle-ci ne soit requise.

### 3.2 CHANGEMENTS À L'ÉTAT DE SANTÉ

- a) Lors de la consultation d'un médecin ou d'un optométriste, le membre du personnel navigant doit informer celui-ci qu'il occupe un poste à bord d'un navire de la GCC et lui demander son avis, à savoir si le problème de santé qui a été diagnostiqué ou pour lequel il est soigné pourrait constituer un risque pour sa propre sécurité ou la sécurité de l'équipage (voir article 90 de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#).)
- b) Une fois informé par un professionnel de la santé que son état de santé pourrait constituer un risque, le membre du personnel navigant doit signaler au surintendant Marine, qu'il est inapte au travail en mer.
- c) Le membre du personnel navigant qui tombe malade, à bord d'un navire ou à un emplacement à terre, ou qui souffre de symptômes qui font douter de sa capacité d'exercer ses fonctions de façon entièrement satisfaisante doit immédiatement le signaler à son supérieur ou au commandant de façon qu'il puisse être relevé de ses fonctions et être examiné par un médecin (voir alinéa 113(c) de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) ).
- d) Le membre du personnel navigant qui devient inapte au travail en mer pendant la période de validité de son certificat médical ne doit pas être affecté à un poste en mer

<sup>1</sup> Une absence prolongée est définie comme ayant une durée de six mois civile.

<sup>2</sup> Section 3

<sup>3</sup> Un médecin est défini comme étant n'importe quel médecin traitant.

<sup>4</sup> Section 9

jusqu'à ce qu'un professionnel de la santé fasse une nouvelle évaluation et le déclare « apte » ou « apte sous réserve de certaines limites ». Cet état de santé doit être confirmé par écrit par le médecin évaluateur et une telle confirmation doit être envoyée pour examen à un médecin de santé au travail, [Programme de santé au travail de la fonction publique \(PSTFP\) à Santé Canada](#).

### 3.3 ÉVACUATION MÉDICALE (MEDEVAC)

- a) Quand un membre du personnel navigant doit être évacué dans une situation d'urgence médicale (problème de santé qui existait déjà, maladie ou blessure ou problème de santé qui se déclare subitement à bord), si cette évacuation nécessite des soins médicaux supplémentaires ou un séjour d'une nuit à l'hôpital, le certificat de santé de cette personne sera considéré comme non valide. Si, lors de la visite initiale, le médecin évalue à la baisse la gravité de la maladie ou de la blessure, sur avis écrit (note du médecin), le membre du personnel navigant peut être renvoyé au navire en conservant son statut intégral sur l'état de santé.
- b) À la suite de l'évacuation médicale d'un membre du personnel navigant, son cas doit être examiné par un médecin de santé au travail, Programme de santé au travail de la fonction publique (PSTFP) avant qu'il ne soit autorisé à retourner au travail. Si, au cours de l'examen, le médecin évalue à la baisse la gravité de la blessure, sur avis écrit (note du médecin), le membre d'équipage peut être renvoyé au navire en conservant son statut intégral sur l'état de santé.

### 3.4 MÉDICAMENTS

- a) Le membre du personnel navigant qui doit prendre des médicaments pour être déclaré « apte » ou « apte sous réserve de certaines limites » doit s'assurer qu'il en possède en quantité suffisante, pour toute la durée de son affectation à bord, plus une petite réserve (on considère qu'une quantité supérieure de 25 % aux besoins prévus suffit) pour tenir compte des retards éventuels dus au mauvais temps, à l'état de la mer ou aux opérations d'urgence.
- b) Dès qu'un membre du personnel navigant qui doit prendre des médicaments se rend compte qu'il va utiliser tous les médicaments en sa possession avant que le navire n'atteigne le port, il doit en informer immédiatement le commandant.
- c) Si les médicaments doivent être pris seulement après l'apparition de certains symptômes, le personnel médical du navire (s'il y en a un à bord) ou le spécialiste du sauvetage ou un supérieur doit en être avisé afin que le traitement soit administré sans délai, dans le cas où le membre du personnel navigant est frappé d'incapacité ou blessé. En communiquant cette information, le membre du personnel navigant doit indiquer l'endroit où il conserve les médicaments et la dose à administrer.
  - Pour des raisons de protection des renseignements personnels, cette information peut être placée dans une enveloppe scellée à ouvrir seulement en cas d'urgence.

**3.5 VACCINATION RECOMMANDÉE**

- a) Vaccin Td (contre le tétanos et la diphtérie), sauf avec contre-indication.
- b) Vaccin contre l'hépatite B pour les employés qui font partie d'équipes d'arraisonnement armé ou qui ont des responsabilités en matière d'application de la loi. Les employés pouvant être exposés à du sang pendant les activités de recherche et sauvetage doivent se protéger. Ils devraient également s'identifier ou être identifiés par les gestionnaires.
- c) Les employés pouvant être exposés à du sang dans l'exercice de leurs fonctions voudront probablement être vaccinés contre l'hépatite B. Ces employés doivent s'identifier auprès de leurs supérieurs.
- d) Les employés pouvant être exposés à des fluides corporels dans l'exercice de leurs fonctions voudront probablement être vaccinés contre l'hépatite A. Ces employés doivent s'identifier auprès de leurs supérieurs.

**4 DOCUMENTATION**

- [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#)
- [Norme d'évaluation de santé professionnelle](#) du Conseil du Trésor
- [Guide de l'évaluation de la santé au travail \(GEST\) Règlement sur le personnel maritime](#)
- [Lignes directives du Secrétariat du Conseil du Trésor – Congé pour accident du travail.](#)



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 6.B.1 – FAMILIARISATION

### 1 BUT

- a) S'assurer que toutes les personnes qui joignent le navire, le nouveau personnel et le personnel affecté à de nouvelles fonctions reçoivent une familiarisation appropriée à leurs fonctions et responsabilités à l'égard de la santé, de la sécurité, de la sûreté et de la protection de l'environnement.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEURS RÉGIONAUX ET LES SURINTENDANTS

- a) Les directeurs régionaux et les surintendants sont chargés de veiller à ce que toutes les instructions essentielles au soutien du Système de gestion de la sécurité (SGS), à leur site, soient définies, documentées, données et comprises.

#### 2.2 COMMANDANT

- a) Le commandant est chargé de veiller à ce que toutes les instructions essentielles soient définies, documentées, données et comprises, et ce, avant l'appareillage.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 FRÉQUENCE

- a) Les personnes qui joignent le navire pour la première fois ou qui n'ont pas été affectées à bord du navire depuis plus de six (6) mois civils doivent recevoir une familiarisation. Dans le cas des navires saisonniers, les personnes qui ne se trouvaient pas à bord du navire à la fin du cycle opérationnel précédent doivent recevoir une familiarisation dès leur retour.
- b) Le personnel affecté à des postes à terre ayant des responsabilités liées à la gestion des navires ou à l'affectation des membres de l'équipage doit être familiarisé dès son entrée en fonction.
- c) Les personnes occupant des postes de gestion à titre intérimaire à bord du navire ou à terre doivent recevoir une familiarisation dès leur entrée en fonction et lorsqu'une période de plus de six (6) mois sépare les deux affectations intérimaires au même poste.
- d) Tous les membres du personnel qui ont occupé leur poste de façon continue doivent chaque année revoir leur familiarisation et fournir une signature attestant de leur reconnaissance du processus. On peut ainsi s'assurer que les changements apportés au SGS l'année précédente se reflètent dans le processus de familiarisation.

### 3.2 FAMILIARISATION À BORD

- a) À leur arrivée sur le navire, lorsque ce dernier est en mer, ou avant d'être assignés à des fonctions lorsque le navire est au port, les employés doivent recevoir une familiarisation qui consiste, au minimum, à :
- comprendre la politique sur la santé, la sécurité, la sûreté et l'environnement et la politique sur les drogues, alcool et les substances psychoactives;
  - comprendre l'information sur la sécurité et la sûreté, les symboles, les panneaux ainsi que les signaux d'alarme;
  - comprendre les règles élémentaires de sécurité et de sûreté et les communiquer aux autres personnes à bord;
  - identifier ce qu'il faut faire lorsqu'un homme tombe à la mer, lorsque du feu ou de la fumée est détectée ou quand une alarme d'abandon du navire retentit;
  - savoir où se trouvent les postes de rassemblement et d'embarcation ainsi que les parcours d'évacuation;
  - connaître le plan du navire;
  - localiser et être en mesure d'endosser les gilets de sauvetage et les combinaisons d'immersion. L'enfilage des combinaisons d'immersion doit se faire dès l'arrivée sur le navire et chaque année par la suite;
  - savoir comment déclencher l'alarme d'incendie et comment utiliser les extincteurs portatifs;
  - effectuer l'intervention initiale lors d'un accident ou d'une urgence médicale;
  - fermer et ouvrir les portes coupe-feu, les portes étanches aux intempéries et les portes étanches, au besoin;
  - comprendre l'utilisation de l'équipement de sécurité;
  - connaître leurs responsabilités liées à la sûreté du navire sous la direction du commandant ou son délégué.
- b) En plus de la formation de base sur la sécurité et la sûreté, tous les nouveaux employés ou ceux qui entreprennent une nouvelle affectation doivent, pendant leur première semaine au sein de l'effectif du navire, suivre une familiarisation en cours d'emploi supervisée dans les domaines suivants :
- l'employé doit connaître le SGS utilisé au sein de la Flotte et les obligations d'un employé, en vertu du [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) et de [la partie II du Code canadien du travail](#);
  - l'employé doit recevoir des instructions sur les tâches inhérentes à son poste, comprendre ses tâches et être informé de tout risque connu en milieu de travail inscrit au registre des risques propre au site (RRPS). L'employé doit se familiariser avec les mesures de contrôle actuellement en place, tels que, mais sans s'y limiter, l'utilisation de l'équipement de protection individuelle (ÉPI), les procédures normales d'exploitation (PNE) et les instructions de travail propres au site;
  - l'employé doit recevoir des indications sur l'exploitation et l'entretien de base de l'équipement qu'il doit utiliser dans l'exercice de ses fonctions et comprendre les procédures à cet égard;
  - l'employé doit recevoir une formation adaptée à ses tâches concernant le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT);
  - l'employé doit lire, comprendre et signer les ordres permanents du commandant.
- c) Les nouveaux employés ou personnels nouvellement affectés ne doivent exercer aucune fonction sans supervision avant que leur superviseur immédiat ne soit satisfait du niveau de familiarité atteint.

- d) Afin de s'assurer que l'étape de la familiarisation est bel et bien terminée, des listes de vérification pour la familiarisation et des instructions de travail propres au site doivent être utilisées.
- e) La familiarisation doit être documentée lorsque complétée.

### 3.3 FAMILIARISATION AU PRÉ-DÉPLOIEMENT

- a) Le surintendant, Marine est chargé d'organiser une période de temps, afin de permettre aux employés occupant des postes de gestion clés à bord du navire, d'être adéquatement familiarisés avec le navire, ses programmes, ses systèmes, son équipement et son SGS. Cette période de familiarisation doit être concrète et pratique, de sorte que la personne puisse assumer en toute sécurité les tâches assignées à son poste. Une certaine familiarisation peut se faire sans être à bord du navire; par exemple, le passage en revue les instructions de travail propres au site.
- b) Le [profil d'armement](#) en équipage des navires détermine les exigences relatives à la familiarisation au pré-déploiement. Ces dernières s'appliquent dans le cas d'une personne qui n'a pas travaillé à bord du navire depuis douze (12) mois. Les journées requises sont basés sur l'équipage du navire.
- c) La familiarisation au pré-déploiement se réfère à deux listes de vérification principales du SGS :
  - la familiarisation générale sur le navire;
  - une liste de vérification distincte pour les postes de gestion clés du navire.

En parcourant entièrement ces listes, on pourra s'assurer que les nouveaux titulaires sont bien familiarisés. Les listes de vérification doivent inclure la familiarisation sur la communication d'information de sécurité, les lieux d'opération ainsi que le fonctionnement et l'état des machines et de l'équipement spécialisé.

**Remarque :** Les postes clés nécessitant une familiarisation supplémentaire propre au site doivent comprendre, au minimum, les postes de commandant, de chef mécanicien, chef officier et mécanicien sénior (MAO-04 en montant), d'officier responsable, mécanicien, de maître d'équipage et d'officier électricien.

### 3.4 FAMILIARISATION AUX EMPLACEMENTS À TERRE

- a) Pour chaque emplacement à terre, les instructions qui sont essentielles pour s'assurer que le SGS fonctionne efficacement doivent être définies, documentées, données et comprises par le personnel concerné.
- b) Pour s'assurer que la familiarisation est bel et bien terminée et peut-être vérifiée, le bureau doit utiliser des listes de vérification spécifiques destinées à la familiarisation, le RRPS, de même que les instructions de travail propres au site adaptées à ce bureau et à ses liens avec les navires qu'il soutient.
- c) L'achèvement de cette familiarisation doit être documenté.

## 4 DOCUMENTATION

- Listes de vérification pour la familiarisation
- Procédures normalisées d'exploitation
- Instructions de travail propre au site
- Registre des risques spécifiques au site - navire et emplacements à terre (RRPS)
- [Profil d'armement](#) en équipage
- Descriptions de travail







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 6.C.1 - FORMATION POUR LES POSTES DE GESTION À BORD DES NAVIRES ET À TERRE

### 1 BUT

- a) S'assurer que tout le personnel touché par le Système de gestion de la sécurité (SGS) reçoit la formation nécessaire pour accomplir les tâches assignées de façon sécuritaire.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR GÉNÉRAL, OPÉRATIONS, EN CONSULTATION AVEC LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES SERVICES TECHNIQUES INTÉGRÉS

- a) Le directeur général, Opérations, en consultation avec le directeur général des Services techniques intégrés, est chargé de définir les compétences de base pour les postes en mer.
- b) Le directeur général, Opérations et le directeur général des Services techniques intégrés sont chargés de s'assurer qu'il y a suffisamment de ressources financières et humaines disponibles pour donner la formation requise.

#### 2.2 COMMISSAIRE ADJOINT DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE POUR LES EMPLOYÉS À TERRE DES RÉGIONS, AINSI QUE LE DIRECTEUR GÉNÉRAL, OPÉRATIONS ET LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES SERVICES TECHNIQUES INTÉGRÉS POUR LES EMPLOYÉS DE L'ADMINISTRATION CENTRAL

- a) Le commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne (GCC), le directeur général, Opérations ou le directeur général des Services techniques intégrés sont chargés de s'assurer que les postes à terre de gestion, des navires ayant la responsabilité de donner des directives aux navires, sont comblés par des personnes qualifiées. Normalement, un certificat de compétence maritime émis par la Sécurité maritime de Transports Canada ou la GCC est suffisant pour occuper ces postes. Cependant, selon le cas, une expérience pertinente accompagnée d'une formation correspond à une qualification appropriée. Aux fins de clarté, voici les postes à terre de gestion des navires :
  - Directeur général, Opérations
  - Directeur général des Services techniques intégrés
  - Directeur Principal, Soutien des opérations
  - Directeur, Garde côtière, Sécurité et sûreté
  - Directeur, Personnel opérationnel
  - Directeur, Marine Ingénierie navale
  - Gestionnaire, Perfectionnement professionnel et certification

- Gestionnaire, Conformité en matière de sécurité – Flotte
- Gestionnaire, Coque, Mécanique, Électrique
- Gestionnaire, Systèmes électroniques des navires
- Gestionnaire de catégorie, Navires
- Architecte naval principal
- Directeur régional, Flotte
- Directeur régional, des Services techniques intégrés
- Surintendant, Marine
- Surintendant adjoint de la marine (région du Centre et de l'Arctique et de l'Atlantique)
- Surintendant, Centre des opérations régionales
- Gestionnaire, Garde côtière, Sécurité et sûreté
- Surintendant, Ingénierie navale
- Superviseur, Petites embarcations (région de l'Ouest)

### **2.3 COORDONNATEUR DE LA FORMATION DE LA FLOTTE (OU UNE PERSONNE DÉSIGNÉE)**

- a) L'unité de formation des SGIA est chargée de tenir les registres de formation de chaque employé de navire sur les cours suivis, de préparer l'horaire des cours réguliers de formation et de coordonner les cours de formation avec les agents de formation.
- b) L'unité de formation des SGIA est chargée de l'élaboration du plan de formation des personnes affectées au navire en fonction de l'information fournie par le commandant.

## **3 INSTRUCTIONS**

### **3.1 IDENTIFICATION DES BESOINS EN MATIÈRE DE FORMATION**

- a) Un plan de formation fondé sur les besoins régionaux en matière de formation nécessaires à l'atteinte des compétences requises à bord des navires doit être élaboré. Ce dernier doit être révisé et mis à jour au moins une fois l'an.
- b) Les besoins spécifiques en matière de formation des unités ou des navires dus à la particularité des opérations ou de l'équipement du navire doivent être définis par chaque unité. En coordination avec le personnel de formation régional, un plan doit être préparé et établi pour répondre adéquatement à ces besoins spécifiques.

### **3.2 TENUE DE REGISTRES VÉRIFIABLES**

- a) Les registres de formation seront gérés par l'Unité de formation SGIA, tenant compte de l'historique d'emploi et de formation pour chaque employé. Ces registres doivent être clairs, concis et pouvoir être consultés en tout temps.
- b) Le système de gestion de la flotte MariTime sera la plate-forme employée pour la tenue des registres de formation.

---

**4 DOCUMENTATION**

- Registres de formation de chaque employé
- Plans de formation
- Profils de formations
- Profils des compétences
- Profils d'armement en équipage
- Registres des révisions annuelles et bisannuelles
- [Normes de formation pour les officiers et l'équipage de navire](#)
- [OFGC 530.00 Qualifications exigées des officiers de navires de la GCC](#)





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 6.D.1 - EMPLOYÉS SURNUMÉRAIRES À BORD DES NAVIRES

### 1 BUT

S'assurer que tous les employés surnuméraires :

- Comprennent et acceptent les risques inhérents au fait de voyager à bord d'un navire de la Garde côtière canadienne (GCC);
- Ont un état de santé qui ne sera pas mis en péril en étant exposé aux conditions maritimes variables et qui ne représente pas un danger pour les autres personnes à bord;
- Répondent aux exigences en matière de sûreté du gouvernement du Canada permettant d'avoir accès à un navire de la GCC.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 L'ÉQUIPE DE GESTION À TERRE DE LA FLOTTE

- a) L'équipe de gestion à terre de la Flotte (le directeur régional de la Flotte; le surintendant, Marine; le surintendant et le Centre des opérations régionales (COR)) doit, lorsqu'elle planifie des déploiements de navires transportant des employés surnuméraires, s'assurer que le contenu de cette procédure est communiqué aux personnes ou à l'organisme responsable des employés surnuméraires embarqués, en prévoyant suffisamment de temps pour que les formalités et les examens appropriés soient exécutés.

#### 2.2 L'ÉQUIPE DE GESTION À TERRE DE LA FLOTTE ET LE COMMANDANT

- a) L'équipe de gestion à terre de la Flotte et le commandant sont conjointement chargés de s'assurer que le nombre prévu de personnes surnuméraires additionné au nombre de membres de l'équipage et que le nombre de surnuméraires réellement à bord du navire additionné au nombre de membres de l'équipage n'excèdent pas le nombre de personnes pouvant se trouver à bord, tel qu'indiqué sur le Certificat de sécurité émis par Transports Canada.
- b) En cas de doute sur le nombre total d'employés surnuméraires et de membres de l'équipage pouvant être transportés à bord du navire, le bureau local de la Sécurité maritime de Transports Canada doit être consulté.

#### 2.3 CENTRES DES OPÉRATIONS RÉGIONALES (COR)

- a) Le plus tôt possible avant l'arrivée des surnuméraires, les COR doivent communiquer avec l'agent de sécurité régional (ARS) de Pêches et Océans Canada (MPO) afin de veiller à ce que les surnuméraires disposent de la cote de sécurité appropriée.

## 2.4 L'AGENT DE SÉCURITÉ RÉGIONAL (ASR)

- a) L'ASR au nom du MPO, doit aviser le surintendant, Affaires opérationnelles ou son délégué, de la validité de l'attestation de sécurité du surnuméraire dès que possible avant la date prévue de son arrivée. Cette information doit être communiquée au navire concerné.

## 2.5 COMMANDANT

- a) Le commandant est tenu de s'assurer que les employés surnuméraires voyageant à bord des navires de la GCC connaissent les risques potentiels liés au service en mer.
- b) Le commandant, en tenant compte des recommandations et/ou des conseils des professionnels de la santé, doit être l'arbitre final de l'acceptation à bord du navire de toute personne ayant été jugée apte, sous réserve de restrictions médicales, pour le voyage prévu. Avant qu'on ne refuse l'embarquement à toute personne, conformément au pouvoir discrétionnaire conféré au commandant par cet article, le commandant doit consulter le directeur régional de la Flotte afin d'examiner à fond toutes les possibilités raisonnables d'adaptation aux restrictions médicales.

## 2.6 SURNUMÉRAIRES

- a) Tous les employés surnuméraires doivent lire, comprendre et reconnaître au moyen d'une signature la [Déclaration générale sur les risques](#) et remplir la [Déclaration sur l'état de santé \(Annexe D – Formulaires\)](#). Les surnuméraires qui ont besoin d'un accès sans escorte doivent obtenir une cote de sécurité valide. Pour chaque question de la *Déclaration générale sur les risques* où elle a répondu vrai, la personne surnuméraire a la responsabilité de communiquer avec son médecin praticien afin de procéder à une évaluation plus approfondie. Les surnuméraires ne doivent pas arriver au navire sans avoir en main un certificat médical approprié ou une Déclaration valide sur l'état de santé.
- b) Tous les employés surnuméraires à bord des navires de la GCC, y compris les brise-glaces déployés dans l'Arctique, devant débarquer dans un port américain ou un autre port étranger pour quelque raison que ce soit, y compris l'évacuation médicale, doivent être en possession d'un passeport canadien valide. Le passeport doit être présenté aux fins d'inspection, au besoin. Veuillez consulter le [Manuel de gestion du personnel navigant \(MGPN\) – GCC/6014](#) pour obtenir de plus amples renseignements.

# 3 INSTRUCTIONS

## 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Les employés surnuméraires doivent signer le rôle d'équipage à leur arrivée sur le navire et à leur départ, à la fin de leur programme. Les employés surnuméraires qui refusent de signer le rôle d'équipage ne doivent pas être transportés à bord.
- b) Avant le départ, une copie signée de la [Déclaration générale sur les risques](#) et la [Déclaration sur l'état de santé](#) signée doivent être remises au commandant ou à son délégué. Les personnes qui ne peuvent fournir un Certificat médical de navigant ou qui refusent de remettre les documents remplis ne doivent pas être transportés à bord. Lors de la vérification des documents, seuls les certificats originaux doivent être acceptés.
- c) Les surnuméraires qui montent fréquemment à bord des navires de la GCC doivent, au minimum, remplir ces formulaires chaque année ou chaque fois qu'ils n'ont pas visité un même navire depuis plus de six mois.
- d) Les surnuméraires qui montent à bord des navires de la GCC pendant moins de douze heures n'ont pas à remplir la [Déclaration sur l'état de santé](#).

- e) Avant le départ, les surnuméraires doivent fournir les coordonnées du plus proche parent et participer à une séance d'information sur la sécurité et la sûreté. Ils doivent également recevoir une familiarisation sur leurs fonctions, leurs responsabilités et leurs obligations et rencontrer l'agent de santé (infirmier(ère) si présent à bord.
- f) Cette procédure s'applique également en partie au transport des passagers et des invités officiels à bord des navires de la GCC. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter [\*l'ordonnance de la Flotte de la Garde côtière canadienne \(OFGC\) 454.00 – Passagers à bord des navires\*](#)

### 3.2 DÉCLARATION SUR L'ÉTAT DE SANTÉ

- a) Les surnuméraires qui répondent aux questions figurant dans la [\*Déclaration sur l'état de santé\*](#) et qui estiment qu'ils doivent répondre VRAI à l'une des questions numérotées de un (1) à six (6) doivent consulter un médecin praticien afin de faire évaluer leur état de santé. Le médecin effectuant l'évaluation doit être informé des fonctions proposées au surnuméraire et de la durée du voyage. Il doit également connaître les renseignements contenus dans la [\*Déclaration générale sur les risques\*](#).
- b) Les employés surnuméraires qui détiennent un certificat médical pour personnel navigant valide délivré en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001 – Règlement sur le personnel maritime* n'ont pas à remplir la [\*Déclaration sur l'état de santé\*](#). À bord du navire, ces personnes doivent respecter les restrictions médicales indiquées sur le certificat.

**Note 1 :** Les pilotes et les mécaniciens d'entretien d'aéronefs utilisant des hélicoptères de la GCC à partir d'un navire de la Garde côtière et qui détiennent une licence d'aviation valide sont considérés comme ayant l'équivalent d'un certificat médical pour personnel navigant.

**Note 2 :** Les agents des pêches du MPO affectés à un navire de la GCC qui détiennent un certificat médical de Santé Canada conforme à la *norme professionnelle des agents des pêches* sont considérés comme ayant l'équivalent d'un certificat médical pour personnel navigant.

**Note 3 :** Les scientifiques du gouvernement fédéral affectés à un navire de la GCC qui détiennent un certificat médical valide de Santé Canada conforme à la *Norme professionnelle des scientifiques de terrain* sont considérés comme ayant l'équivalent d'un certificat médical pour personnel navigant.

**Note 4 :** Les agents de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) affectés à un navire de la GCC doivent détenir un certificat médical pour membre actif valide de la GRC pour être considérés comme ayant l'équivalent d'un certificat médical pour personnel navigant.

**Note 5 :** Les employés ne faisant pas partie de la Flotte doivent, lorsqu'ils sont à bord d'un navire de la GCC, signaler au commandant et à leur superviseur tout événement hasardeux, toute blessure, tout quasi-incident significatif ou toute condition insatisfaisante aux fins d'information et de suivi.

### 3.3 DOCUMENT DE SÛRETÉ

- a) Les surnuméraires à bord d'un navire de la GCC qui ont besoin d'un accès sans avoir recours à une escorte, qui ne sont pas des employés du gouvernement du Canada et qui détiennent déjà une cote de sécurité valide, doivent, au minimum, obtenir une COTE DE FIABILITÉ ou, dans le cas d'une personne de nationalité étrangère, une COTE DE FIABILITÉ POUR ACCÈS. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [\*Norme ministérielle sur la sécurité – Enquête de sécurité sur le personnel\*](#).
- b) Pour la plupart des citoyens canadiens, il est possible d'obtenir une détermination de la COTE DE FIABILITÉ dans les 48 heures après avoir fourni une preuve de nom et de date

de naissance. Pour certaines personnes, il est possible que des empreintes digitales soient requises pour procéder à la détermination. Dans ces circonstances, le processus de détermination peut prendre jusqu'à trois (3) mois.

- c) Les ressortissants étrangers qui désirent avoir accès aux navires de la GCC doivent se reporter à la [Norme ministérielle sur la sécurité – Visiteurs étrangers](#). Les ressortissants étrangers sont avisés que l'obtention d'une détermination peut prendre jusqu'à un an à compter de la date de présentation de la demande, selon leur citoyenneté et leur situation personnelle.
- d) Tout document fourni par un surnuméraire parallèlement à l'application de la présente procédure (p. ex. exemplaires remplis de la [Déclaration générale sur les risques](#) et de la [Déclaration sur l'état de santé](#), déclarations du médecin praticien, listes de médicaments) doit être traité comme de l'information PROTÉGÉE. Les documents doivent être conservés à bord pendant une période d'au moins six (6) mois suivant la fin du voyage, après quoi ils doivent être détruits de façon appropriée pour les documents PROTÉGÉS, ou être transférés à terre afin d'être détruits.

**Note 1 :** Pour des raisons de respect de la vie privée, les employés surnuméraires peuvent décider de fournir l'information concernant les allergies ou les prescriptions dans une enveloppe scellée devant être remise à l'agent de santé si celui-ci est présent sur le navire, sous condition qu'elle ne soit ouverte que si l'employé est inconscient et ne répond pas. Si un agent de santé n'est pas à bord, l'enveloppe doit être remise au commandant sous les mêmes dispositions que lors de la remise à l'agent de santé. Si l'enveloppe n'a pas été ouverte à la fin du voyage, elle peut être retournée au surnuméraire afin qu'il la détruise. Si l'enveloppe a dû être ouverte en raison des circonstances, son contenu doit être conservé et traité en tant qu'information PROTÉGÉE.

### 3.4 MINEURS

- a) L'agence ou l'organisation responsable d'avoir amené un mineur à bord d'un navire de la GCC doit en assurer la supervision.

## 4 DOCUMENTATION

- [OFGC 454.00 – Passagers à bord des navires](#)
- Rôle d'équipage
- [Déclaration générale sur les risques](#)
- [Déclaration sur l'état de santé](#)
- [Norme ministérielle sur la sécurité – Enquête de sécurité sur le personnel](#)
- [Norme ministérielle sur la sécurité – Visiteurs étrangers](#)
- Cote de sécurité
- Familiarisations





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.0 - ÉLABORATION DE PLANS POUR LES OPÉRATIONS À BORD

### 1 EXIGENCES DU CODE ISM

- a) La Garde côtière canadienne (GCC) établira des procédures, plans et instructions, y compris des listes de contrôle, le cas échéant, pour les principales opérations à bord qui concernent la santé et la sécurité du personnel, la sécurité du navire et la protection de l'environnement.
- b) Les responsabilités pour les procédures, plans et instructions doivent être clairement définies et être assignés à un personnel qualifié.

### 2 PLANS

- a) Les plans pour les opérations à bord ont été subdivisés dans les sections suivantes :
  - Procédures en administration et orientation
  - Procédures en matière de sécurité
  - Procédures opérationnelles de la flotte
  - Procédures opérationnelles axées sur les clients
  - Procédures en matière d'environnement





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.1 - ÉVALUATIONS DES RISQUES

### 1 BUT

- a) Fournir au personnel de tous les niveaux un outil qui leur permettra d'évaluer les risques et de prendre des décisions dans des situations ordinaires ou exceptionnelles. Cet outil constitue une étape supplémentaire dans l'accomplissement d'une tâche, indépendamment de l'existence ou non de lignes directrices, procédures ou instructions de travail.
- b) L'évaluation des risques opérationnels est un processus continu et systématique d'identification et de contrôle des risques dans toutes les activités, en appliquant des politiques et procédures appropriées du Système de gestion de la sécurité (SGS). Ce processus inclut la détection des dangers, l'évaluation des risques, de même que la mise en œuvre et la surveillance de mesures de maîtrise des risques afin d'appuyer des prises de décision efficaces et fondées sur le risque.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant détient l'autorité suprême quant à l'acceptation ou au refus des missions, compte tenu des capacités de l'équipage et du navire.
- b) Le commandant est responsable de veiller à ce que tout l'équipage soit au courant de la gestion de la prévention des dangers et des risques opérationnels et de veiller à la santé et la sécurité de toutes les personnes à bord du navire, à la sécurité de l'équipement et à la protection de l'environnement. Il doit également veiller à ce que tous les travaux se conforment à ces exigences.
- c) Le commandant ou son délégué doit mettre fin à tous les travaux qui ne respectent pas les normes de sécurité, y compris ceux menés par un entrepreneur ou son représentant, lorsque les travaux mettent en danger des personnes, des biens ou l'environnement.

#### 2.2 CHEFS DE SECTEUR OU LE SUPERVISEUR RESPONSABLE DU SITE

- d) Les chefs de secteur ou le superviseur responsable du site doivent s'assurer que l'on effectue les évaluations des risques nécessaires et que des séances d'information sur la sécurité ont lieu avant le début des travaux.

## **2.3 MEMBRE DE L'ÉQUIPE**

- a) Tous les membres de l'équipe doivent continuellement réexaminer la situation pendant les travaux et ils doivent communiquer à leur superviseur tout risque ou danger menaçant leur propre sécurité et celle de l'équipe, du navire et de l'environnement.

# **3 INSTRUCTIONS**

## **3.1 GÉNÉRALITÉS**

- a) Avant d'accomplir une tâche, toutes les personnes concernées doivent procéder à une évaluation des risques. L'évaluation des risques consiste à identifier les risques, à déterminer l'équipement de protection individuelle (EPI) au besoin, à définir les responsabilités individuelles, à déterminer les mesures pour atténuer les risques identifiés et tous ceux que l'on prévoit durant l'opération ou la tâche.
- b) Une séance d'information sur la sécurité doit être menée avec toutes les personnes concernées par la tâche à effectuer afin que tous connaissent les risques associés à la tâche, leurs responsabilités respectives, l'EPI nécessaire, les mesures pour atténuer les risques et réviser toute procédure.
- c) Le cas échéant, pour les travaux exceptionnels ou ordinaires mais dans des zones dangereuses, des évaluations des risques doivent être complétées par écrit afin de servir de référence aux évaluations des risques futures portant sur les mêmes tâches.
- d) Les lieux de travail renferment une grande variété de risques et de dangers, dont certains sont connus et d'autres moins. Nous avons appris à contrôler la majorité d'entre eux, parfois instinctivement et parfois consciemment. Compte tenu de la complexité croissante des lieux de travail, nous ne pouvons plus compter sur le seul instinct. Les répercussions négatives sont tellement coûteuses sur le plan humain et financier que nous devons nous appliquer à les contrôler.
- e) Les évaluations du danger et des risques sont une partie essentielle d'un SGS efficace. Il faut clairement établir le travail à accomplir, les dangers et les risques présents sur le lieu de travail ainsi que les mesures de contrôles utilisées pour les atténuer. L'évaluation du danger et des risques doit être utilisée pour établir les paramètres d'une nouvelle procédure à bord du navire, ou pour fournir une orientation dans le cas d'une activité ponctuelle.
- f) Les procédures suivantes sont utilisées pour atténuer les risques en milieu de travail :
- Identification des objectifs de la mission – Ceci inclut l'identification des compétences requises de chacun pour accomplir la mission, ainsi que les diverses activités requises pour mener à bien la mission.
  - Identification des dangers – Identifier les risques que comportent chacune des activités de la mission. Ceci inclut la prise en compte de toutes les procédures déjà en place destinées à atténuer les risques lors d'une mission précise (p. ex. équipement de protection individuelle (EPI)).
  - Établissement des mesures de contrôle – Pour chaque danger relevé, incluant un plan clair de la mission, le protocole des communications, une séance d'information adéquate aux membres de l'équipe, la liste de l'EPI à utiliser et les mesures d'urgence.

- Évaluation des risques par rapport aux avantages – Est-il sécuritaire, efficace ou nécessaire de mener l'activité entièrement ou telle qu'elle a été planifiée? Le risque en vaut-il la peine et tient-il compte de tous les principes de gestion du risque? L'Organisation maritime internationale (OMI) définit le risque comme suit :
    - La combinaison de la fréquence et de la gravité des conséquences.
    - En bref, un risque est une combinaison de facteurs et il dépend du nombre de fois que l'on mène l'activité, de sa complexité et des conséquences si quelque chose se passe mal.
    - La combinaison de la possibilité et de la conséquence est normalement illustrée par l'ÉVALUATEUR DE RISQUE DE L'OMI comme suit : pour obtenir le niveau de risque, déterminer le type de conséquences en relation avec la probabilité.
  - Exécution de la décision – Prendre une décision au niveau approprié, selon la complexité de la mission. Par exemple, lorsque vient le moment de déterminer si une ERS doit être mise à l'eau ou non, la décision doit être prise par le commandant et elle doit être confirmée par le patron d'embarcation.
  - Suivi de la situation – La situation peut changer en raison des conditions atmosphériques ou d'autres facteurs environnementaux, de même qu'un changement de la capacité du personnel responsable de la mission. Les décideurs doivent avoir un plan d'urgence en place afin de poursuivre la mission si la situation venait à changer et/ou le risque à augmenter.
- g) Afin de s'attaquer aux risques identifiés et évaluer les dangers, le chef de secteur ou les entrepreneurs doivent mettre en place des mesures préventives dans l'ordre de priorité suivant :
- Définition du risque, ce qui pourrait se produire
  - Élimination du risque; par exemple, enlever le risque du lieu de travail
  - Réduction du risque, y compris son isolement; par exemple, utilisation d'éléments de protection, de mesures de confinement
  - Fourniture d'équipement de protection individuelle; par exemple, vêtements, dispositifs ou matériel
  - Procédures administratives; par exemple, instructions de travail propres au site
- h) Lorsque de l'établissement d'une évaluation des risques des dangers connus, l'information suivante doit être consignée :
- la nature du risque ou danger
  - le niveau d'exposition des employés au risque ou danger
  - la fréquence et la durée de l'exposition des employés au risque ou danger
  - les mesures préventives mises en place pour corriger la situation
  - les rapports des employés
  - toute autre information pertinente.

### **3.2 AUTOVÉRIFICATION DE SÉCURITÉ**

- a) Tous les travaux opérationnels ou d'entretien, ordinaires ou exceptionnels, effectués dans le lieu de travail comportent des risques. Avant de commencer les travaux, il est important que les employés, seuls ou en groupe, prennent quelques minutes pour examiner les travaux à réaliser. Cet examen comprend toutes les étapes d'une autovérification de sécurité.
- b) Au minimum, cette autovérification portera sur les points suivants :
  - Identifier les dangers
  - Évaluer les risques associés à chaque danger
  - Planifier le déroulement sécuritaire des travaux
- c) L'autovérification de sécurité s'appliquera aussi bien aux opérations du site qu'à l'entretien. On doit évaluer les dangers et les risques associés, mettre au point un plan de travail sécuritaire pour les tâches à accomplir, déterminer l'ÉPI nécessaire et définir les responsabilités. Il n'est pas nécessaire de tenir un registre de ces autovérifications, le but étant plutôt de sensibiliser les employés à la sécurité pour qu'ils soient au courant des dangers et qu'ils prennent en considération les risques et les mesures de protection. Si on l'interrogeait, un employé travaillant sur le site doit être conscient de cette exigence en matière de sécurité.
- d) L'évaluation préalable de la sécurité des travaux (ÉPST) consiste en une liste de vérification préétablie dans le but de s'assurer que les exigences des règlements sont respectées et de créer un lieu de travail sain et sécuritaire pour tous les employés et les autres personnes présentes sur les lieux et ainsi exercer une diligence raisonnable et satisfaire aux exigences du Guide sur les responsabilités du MPO en matière d'ententes contractuelles, de partenariat et de bénévolat.

## **4 DOCUMENTATION**

- Évaluations des risques
- Séances d'information sur la sécurité
- Instructions de travail propres au site
- Dossiers de formation du personnel



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.2 - CHANGEMENTS D'ÉQUIPAGE ET DE COMMANDEMENT

### 1 BUT

- a) S'assurer que les changements de personnel à bord des navires de la Garde côtière canadienne (GCC) sont coordonnés et que toute information relative aux opérations, aux capacités et aux déficiences identifiées est signalée avec précision.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA FLOTTE OU SON DÉLÉGUÉ

- a) Le directeur régional de la Flotte, ou son délégué doit s'assurer que les changements d'équipage sont faits de façon précise. On doit prévoir une période de temps suffisante pour procéder à un changement qui tienne compte de la fatigue des personnes qui voyagent depuis longtemps et qui sont censées prendre le quart après avoir rejoint le navire.

#### 2.2 SURINTENDANT, MARINE OU SON DÉLÉGUÉ

- a) Le surintendant, Marine, ou son délégué doit veiller à ce que les membres de l'équipage qui embarquent et débarquent soient informés des dispositions relatives au changement d'équipage, aussitôt qu'elles sont établies. Une copie de ces dispositions doit être conservée dans un classeur, jusqu'au prochain changement d'équipage.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Le commandant doit recevoir un message de changement d'équipage du surintendant Marine, l'informant que le personnel doit se rapporter au navire en temps opportun, pour permettre d'effectuer le changement. (c.-à-d. voyage prolongé avant de rejoindre le navire, familiarisation, niveau de détail de l'avis, etc.).
- b) Les navires devront mettre à jour la liste d'équipage et la liste des plus proches parents, et les acheminer au Centre des opérations régionales (COR) dès que possible, avant le départ du navire. Lorsqu'un changement d'effectif se fait pendant les opérations du navire, la liste d'équipage et la liste des plus proches parents mises à jour doivent être soumises au COR par le moyen le plus approprié. Quoi qu'il en soit, on doit faire parvenir les listes à jour au COR le plus tôt possible.

- c) Afin d'aider la personne responsable des services médicaux d'urgence à bord du navire, toute personne qui se joint à l'équipage doit lui faire part de ses troubles médicaux, de ses allergies connues et de ses ordonnances. Si cette information est trop personnelle elle pourra être transmise dans une enveloppe scellée qui ne sera ouverte qu'en cas d'urgence et ne sera pas inscrite sur la liste d'équipage qui est envoyée à la station à terre.

### **3.2 NOTES DE CONTINUITÉ OPÉRATIONNELLE**

- a) Le commandant et les chefs de service doivent préparer des Notes de continuité opérationnelle. Un chef de service peut, à son gré, demander à ses subordonnés de créer des notes supplémentaires de transfert.
- b) Les Notes de continuité opérationnelle doivent être produites à l'intention de la personne qui assure la relève et signées par les deux parties. Elles doivent être ensuite conservées à bord, pendant une période minimale de un an, pour consultation au besoin.

### **3.3 DOCUMENT DE CHANGEMENT DE COMMANDEMENT**

- a) Le document de changement de commandement est le document officiel du changement de commandement des navires de la GCC. On doit le remplir pendant le processus de changement et l'envoyer avec l'information à l'appui au directeur régional de la Flotte, ou son délégué.
- b) Par souci d'uniformité, un formulaire national de changement de commandement a été élaboré et doit être utilisé dans toutes les régions. (Annexe D – Formulaires)

## **4 DOCUMENTATION**

- Notes de changement
- Document de changement de commandement (Annexe D – Formulaires)
- Registre des activités
- Livre de bord
- Rôle d'équipage





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.3 - GESTION DES HORAIRES DES QUARTS ET DES HEURES DE REPOS

### 1 BUT

- a) S'assurer que les systèmes de quart de travail à bord des navires de la Garde côtière canadienne (GCC) sont tels que l'efficacité du personnel de quart ne soit pas diminuée par la fatigue, que les tâches soient distribuées de sorte que la première équipe de quart du voyage et tous les quarts suivants soient suffisamment reposés et aptes au travail.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA FLOTTE ET LE COMMANDANT

- a) Le directeur régional de la Flotte et le commandant ont la responsabilité conjointe de minimiser, dans la mesure du possible, la fatigue causée par les voyages de longue durée chez les membres de l'équipage qui doivent prendre le quart au moment de rejoindre le navire.

#### 2.2 COMMANDANT

- a) Le commandant est responsable de veiller à ce que le quart de travail soit assuré en tout temps. Les quarts doivent se conformer aux exigences établies dans la partie 3.1.
- b) Le commandant est responsable de s'assurer que les horaires des quarts de travail des secteurs Machine et Pont soient affichés bien à la vue de tout le personnel. Les horaires des quarts affichés permettront d'assurer le suivi des heures de travail et de gérer les heures de repos et les facteurs liés à la fatigue pouvant nuire à la capacité opérationnelle de l'équipage ou du navire.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) À bord des navires de la GCC, tous les quarts de travail doivent être établis en conformité avec les exigences de la *section A-VIII/1 et des parties 2, 3 et 3-1 de la section A-VIII/2 du chapitre VIII des Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)*; de la *partie 2, Armement (213, 216) et de la partie 3 du Règlement sur le personnel maritime de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*; de la *Norme du travail maritime (Division 3 - 319, 320, 321)*.

*Programme de gestion de la fatigue – Guide à l'intention des gestionnaires, des officiers et des membres d'équipage de la Garde côtière canadienne. Tous les membres de l'équipage doivent bénéficier de ce qui suit :*

- au moins 6 heures de repos consécutives durant une période de 24 heures; et
  - au moins 16 heures de repos durant toutes les périodes de 48 heures; et,
  - un délai inférieur à 18 heures mais d'au moins 6 heures entre la fin d'une période de repos et le début d'une nouvelle période de repos.
- b) Les quarts de travail à bord des navires de la GCC en voyage à proximité du littoral doivent permettre au personnel de quart de :
- ne pas travailler plus de 14 heures durant toute période de 24 heures ou plus ou pas plus de 72 heures durant une période de 7 jours, ou
  - avoir au moins 10 heures de repos durant toute période de 24 heures et 77 heures de repos durant toute période de 7 jours, ou
  - les heures de repos sont réparties dans pas plus de deux périodes, une pour une durée d'au moins 6 heures; et
  - l'intervalle entre deux périodes de repos consécutives ne doit pas excéder 14 heures.
- c) Les exigences du Code ne doivent pas être maintenues dans les situations d'urgence où la sécurité est en jeu ou pendant les exercices d'urgence.

## **4 DOCUMENTATION**

- Horaire des quarts de travail
- Gestion de la fatigue – Guide à l'intention des gestionnaires, des officiers et des membres d'équipage de la Garde côtière canadienne



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.4 - SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que l'accès à la passerelle soit contrôlé et à ce que l'on mette en place des quarts pour faire en sorte que le milieu de travail sur la passerelle favorise une navigation en toute sécurité à bord des navires de la Garde côtière canadienne (GCC).

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit s'assurer que la présente procédure est mise en œuvre à bord de son navire et que les instructions de travail propres au site, énoncées dans la section 4 de la présente procédure sont disponibles et s'appliquent.
- b) Le commandant doit veiller à ce que ses ordres permanents contiennent des instructions relatives à l'accès à la passerelle et à ce que ces instructions soient suivies.
- c) Le commandant doit faire en sorte que l'organisation des quarts soit adéquate et permette la navigation en toute sécurité, compte tenu des conditions et des opérations du navire.
- d) Sous l'autorité générale du commandant et les responsables de la gestion des ressources à la passerelle, les officiers de quart doivent assurer la sécurité et la sûreté de la navigation pendant leur quart. Chaque membre de l'équipe de navigation à la passerelle partage la responsabilité de la sécurité de l'équipage, des surnuméraires, des passagers, du navire ainsi que de la protection de l'environnement.
- e) Sur des navires plus petits où un officier de quart n'est pas à bord, le commandant ou le patron est la personne responsable de la navigation sécuritaire du navire et de la sécurité de l'équipage, des surnuméraires, des passagers et du navire.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 ORGANISATION DE LA PASSERELLE

- a) Tous les officiers de navigation sont tenus de respecter, à la lettre, le *Règlement international pour prévenir les abordages en mer, avec ses modifications canadiennes*. Une copie de la dernière version doit se trouver sur la passerelle aux fins de consultation rapide.
- b) Les quarts devront s'effectuer conformément aux pratiques et procédures générales énoncées dans la procédure 7.A.3. Gestion des horaires des quarts et heures de repos, et aux pratiques et procédures particulières contenues dans les ordres permanents du commandant.
- c) La composition de l'équipe de quart de navigation doit être conforme aux profils d'armement en équipage qui ont été établis et approuvés et qui s'harmonisent au *Règlement sur le personnel maritime* (LMMC-2001).
- d) On doit consigner les changements de quart ainsi que les moments où le commandant prend ou abandonne le contrôle de la navigation du navire.
- e) La personne responsable de la navigation peut ordonner en tout temps aux visiteurs de quitter la passerelle.
- f) On placera des affiches dans les accès à la passerelle pour rappeler que l'accès est restreint.

#### 3.2 CONSIGNES DE NUIT

- a) Le commandant doit tenir un registre de consignes de nuit qui s'ajoute aux ordres permanents en vigueur. Les consignes pour chaque nuit, au besoin, doivent préciser le cap à tenir, la vitesse à suivre, les précautions supplémentaires à observer et toute autre information pertinente relative à la navigation ou aux opérations. Ces consignes de nuit sont inscrites en ordre chronologique, au-dessus de la signature du commandant.
- b) Le personnel de quart doit lire, comprendre et respecter les consignes de nuit au début du quart. S'il ne les comprend pas ou qu'il n'est pas en mesure de les respecter, il doit contacter immédiatement le commandant.

#### 3.3 CARBURANT À CONSOMMER

- a) Les navires de moins de 125TJB doivent transporter suffisamment de carburant pour l'état de préparation établi pour le navire. Si on prévoit que le navire dépassera sa capacité, il faudra prendre les mesures nécessaires pour assurer le ravitaillement en carburant.

## 4 DOCUMENTATION

- *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* (avec ses modifications canadiennes)
- *Chapitre VIII des Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)*
- *Règle A-VIII/2 du STCW Organisation de la veille et principes à observer*
- Ordres permanents du commandant
- Gestion des ressources à la passerelle
- Affiches rappelant l'accès restreint
- Instructions de travail propres au site
  - Navigation par visibilité réduite
  - Navigation dans les eaux couvertes de glaces (où la glace peut être présente)
  - Navigation en eaux restreintes
  - Planification de voyage
  - Vigie
  - Mouillage
- Journal de bord





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.5 - AVANT LE DÉPART ET AVANT L'ARRIVÉE

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que tous les systèmes et circuits fonctionnent correctement, en autant qu'ils ont une incidence sur la sécurité et la sûreté de l'équipage et l'exploitation sans danger du navire.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit veiller à ce que les procédures de départ et d'arrivée des navires soient mises en œuvre par les chefs de service avant chaque départ et chaque arrivée.
- b) Sur un navire sans chef de service, le commandant peut déléguer ces fonctions à un membre de l'équipage.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 DÉPART

- a) On doit aviser l'équipage, le plus rapidement possible, de l'heure de départ et de l'état de fonctionnement du navire.
- b) Avant le départ, des vérifications doivent être effectuées à la grandeur du navire, surtout pour en vérifier la navigabilité. Au cours de ces vérifications, on doit vérifier, notamment, l'état du navire, le système de propulsion et l'appareil à gouverner. Les résultats de l'inspection doivent être consignés dans les registres appropriés (timonerie et salle des machines).
- c) Outre l'inspection mentionnée ci-dessus, les chefs de service doivent s'assurer du bon état et fonctionnement de tous les instruments, de toutes les machines et de l'ensemble de l'équipement dont ils ont la charge. Ils doivent également veiller à ce que le personnel embarqué soit en mesure de s'acquitter de ses tâches.
- d) Lorsque la navigabilité du navire est compromise, les chefs de service doivent en aviser immédiatement le commandant.
- e) On doit porter une attention particulière à la sécurité du navire ainsi qu'à la cargaison, aux provisions, aux accessoires et à l'équipement qui doivent être sécurisés.

- f) Les chefs de service doivent s'assurer que les membres de leur service soient à bord et que toute défectuosité soit immédiatement signalée au commandant.
- g) Tous les tests et vérifications doivent être effectués, terminés et inscrits au Journal de bord, avant le départ. Comme certains navires sont tenus d'être prêts à appareiller dans les 30 minutes, il se peut qu'il faille maintenir quelques équipements toujours prêts à fonctionner.
- h) En collaboration avec le chef mécanicien, le commandant doit s'assurer que le navire transporte suffisamment de mazout et d'huile lubrifiante, pour effectuer les opérations qui lui sont assignées.

### 3.2 ARRIVÉE

- a) Exemples de facteurs à prendre en compte, dans l'élaboration des instructions de travail propres au navire :
  - que l'information portuaire, les instructions nautiques et les autres renseignements sur la navigation, incluant les restrictions quant au tirant d'eau, la vitesse, le ballastage, l'heure d'entrée, etc., soient pris en considération;
  - que le personnel de la salle des machines soit avisé;
  - que les affectations de l'équipage et les instructions pertinentes soient données;
  - que les appareils d'amarrage soient testés et l'équipement prêt à être utilisé, etc.;
  - que le matériel de communication interne et externe et que l'éclairage de pont soient testés;

### 3.3 ENTRÉE ET SORTIE DES ÉCLUSES

- a) Les navires transitant dans les écluses plus de deux fois par année doivent maintenir à bord les instructions de travail. Les autres navires doivent préparer un plan de transit lorsque les opérations le demandent.
- b) Avant de passer dans un réseau d'écluses, on doit consulter le *Règlement sur les canaux et les instructions nautiques*, ainsi que les plus récents *AVIS À LA NAVIGATION (NOTSHIP)* qui doivent être disponibles sur le pont.

## 4 DOCUMENTATION

- Listes de vérification propres au navire
- Inscriptions au Journal de bord
- Listes d'équipage
- Rapports de défectuosités





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.6 - DONNÉES DE MANOEUVRABILITÉ DU NAVIRE

### 1 BUT

- a) Faire en sorte que l'officier de quart ou le pilote de la voie maritime, le cas échéant, disposent de données de manœuvres exactes et puissent prendre des décisions éclairées se rapportant à la conduite du navire.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 SURINTENDANT, INGÉNIERIE NAVALE

- a) Le surintendant, Ingénierie navale doit s'assurer que, lorsque des modifications majeures doivent être apportées à un navire, le contrat ou l'énoncé de travail inclut l'exigence de vérifier les caractéristiques des manœuvres du navire, avant que le navire ne soit remis en service.

#### 2.2 COMMANDANT

- a) Le commandant doit s'assurer que l'information reçue suivant une modification majeure et les observations faites sur les caractéristiques des manœuvres au cours de l'exploitation normale du navire se reflètent dans les données sur les manœuvres de ce dernier.
- b) La personne responsable de la navigation doit s'assurer de bien connaître l'emplacement et le contenu des caractéristiques des manœuvres du navire.

### 3 INSTRUCTIONS

- a) Les caractéristiques peuvent être modifiées par diverses conditions: courant, tirant d'eau, tirant d'eau par rapport à la profondeur de l'eau, assiette et vent; par conséquent, la meilleure façon d'interpréter ces renseignements consiste à faire des expériences sous diverses conditions. En outre, des modifications importantes qui sont apportées à un navire peuvent entraîner des changements dans les caractéristiques de manœuvres. Les officiers de bord doivent effectuer des essais après de tels changements et en consigner les résultats.
- b) Les données de manœuvre doivent être affichées dans un endroit pratique sur la passerelle ou, dans le cas des petites embarcations dont l'espace est restreint, dans un lieu facilement accessible au navigateur. Ces renseignements servent à planifier les manœuvres du navire, en particulier en eaux restreintes ou dans les secteurs à forte densité de trafic.

- c) Les caractéristiques des manœuvres du navire et les manœuvres qui ne correspondent pas à celles décrites dans les données de manœuvre doivent être signalées au commandant. Les données à bord doivent être accompagnées d'une note à cet effet.

## **4 DOCUMENTATION**

- Plaque signalétique des données de manœuvres du navire.



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.7 - MAINTIEN DE L'INTÉGRITÉ DE L'ÉTANCHÉITÉ À L'EAU

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que la sécurité du navire et de l'équipage soit renforcée par le maintien de l'intégrité de l'étanchéité à l'eau du navire en tout temps.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant est responsable d'assurer l'intégrité de l'étanchéité du navire.
- b) Le commandant doit s'assurer que tous les membres de l'équipage sont conscients de l'importance de l'intégrité de l'étanchéité du navire et veiller au respect de la présente procédure.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 PORTES ÉTANCHES À L'EAU

- a) Les portes étanches à l'eau, identifiées par la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada comme devant être fermées, doivent porter une inscription ou être marquées en permanence et doivent demeurer fermées, pendant le déplacement du navire. Ces portes ne doivent être ouvertes que lorsqu'on doit y passer.
- b) On doit tester, chaque mois, les systèmes des portes étanches à l'eau et leurs témoins lumineux, afin de s'assurer du bon fonctionnement et vérifier si les ampoules ne sont pas brûlées. On doit consigner chaque essai.
- c) On doit procéder à des inspections et à l'entretien régulier des joints d'étanchéité en caoutchouc et des tourniquets de serrage des portes étanches aux intempéries, des écoutilles de chargement et des issues d'urgence, des panneaux d'accès, des hublots et de tout autre équipement relié.

#### 3.2 SONDAGES

- a) Le sondage des réservoirs et des espaces morts doit être effectué suivant les besoins et être consigné dans les Registres de sondage. Toute défectuosité doit aussitôt être signalée au chef de service.

**3.3 TIRANTS D'EAU:**

- a) Les mesures du tirant d'eau doivent être inscrites au Journal de bord de la timonerie, au moins :
- Avant l'appareillage;
  - après le chargement ou le déchargement de marchandises ou le mazoutage; ou
  - tous les matins à quai.

**3.4 DALOTS DE PONT**

- a) Les soupapes des dalots de pont doivent être laissées ouvertes en tout temps, sauf au mazoutage ou sur l'ordre du commandant et doivent être étiquetées en conséquence.
- b) Tous les membres responsables du fonctionnement des soupapes de dalot et des robinets à tige de rallonge installés doivent connaître l'emplacement de ceux-ci et savoir comment ils fonctionnent.

**4 DOCUMENTATION**

- inscriptions au Journal de bord
- Registres de sondage
- Inscriptions des portes étanches à l'eau
- Inscriptions des soupapes des dalots
- Registres de familiarisation et de formation



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.8 - STABILITÉ

---

### 1 BUT

- a) S'assurer que des Registres de la stabilité, complets et à jour, sont tenus à bord des navires de la Garde côtière canadienne (GCC) et aux emplacements à terre.
- b) S'assurer que la stabilité du navire au niveau opérationnel peut être évaluée avec précision et que le navire est utilisé en respectant les limites acceptables, conformément aux indications du Registre de la stabilité du navire.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant est responsable d'assurer la mise à jour du Registre de la stabilité du navire, afin qu'on y indique tout changement à la structure ou à l'équipement qui peut nuire à la stabilité du navire.
- b) Le commandant a la responsabilité de la stabilité du navire, y compris notamment la répartition adéquate du carburant, de l'eau, des approvisionnements et de la cargaison.

#### 2.2 CHEF MÉCANICIEN ET LE CHEF OFFICIER

- a) Le chef mécanicien et le chef officier doivent veiller à informer le commandant de toute question qui, à leur avis, peut nuire à la stabilité du navire.

#### 2.3 CHEF OFFICIER

- a) Le chef officier doit évaluer la stabilité du navire et faire un rapport détaillé au commandant, le cas échéant.

#### 2.4 OFFICIER DE QUART

- a) L'officier de quart doit faire en sorte que, pendant son quart, tout changement dans la stabilité ou tout élément qui peut modifier la stabilité actuelle du navire soit porté à l'attention du commandant (p. ex. accumulation de glace).

## **2.5 SURINTENDANT, INGÉNIERIE NAVAL**

- a) Le surintendant, Ingénierie naval est responsable d'assurer à ce que les données à jour sur la stabilité soient fournies au navire, lorsqu'un changement à sa structure ou à son équipement peut nuire à sa stabilité.

## **2.6 LE DIRECTEUR GÉNÉRAL, SOUTIEN TECHNIQUE INTÉGRÉ**

- a) Le directeur général, Soutien technique intégré, doit veiller à ce que toute modification à la configuration du navire, à partir des plans conformes, soit coordonnée et entraîne tous les calculs et essais nécessaires à l'évaluation des répercussions sur la stabilité du navire. Les résultats de ces modifications et tous les calculs subséquents doivent être transmis au surintendant, Ingénierie naval, de la région où est basé le navire.

# **3 INSTRUCTIONS**

## **3.1 TENUE DES DONNÉES SUR LA STABILITÉ**

- a) Lorsqu'il faut effectuer des travaux qui, selon le surintendant, Ingénierie navale, ou le coordonnateur national des demandes de changement de configuration, peuvent nuire à la stabilité d'un navire, il faut demander l'avis professionnel d'un architecte naval afin de déterminer les répercussions théoriques sur la stabilité.
- b) Au besoin et lorsque le règlement l'exige, on doit procéder à un essai de stabilité. Les résultats de cet essai doivent être consignés dans le Livre des données sur la stabilité du navire.
- c) On doit également évaluer l'importance de l'installation temporaire d'équipement fixe. En outre, l'ajout de nombreux petits articles légers peut, avec le temps, représenter un poids important.
- d) Les modifications doivent être effectuées sur le navire conformément aux procédures de gestion des changements de la configuration afin de s'assurer qu'on évalue avec justesse les répercussions sur la stabilité.
- e) Dans chaque navire, le livre officiel des données sur la stabilité du navire doit être facilement accessible. Ce livre doit contenir l'information requise par le *Règlement sur la construction de coques de la LMMC 2001*.

## **3.2 MAINTIEN DE LA STABILITÉ**

- a) Avant le départ du navire et en mer, le commandant doit veiller à ce que l'on tienne dûment compte de l'état de chargement du navire et du programme opérationnel à accomplir afin de déterminer si la stabilité du navire est adéquate, compte tenu de ces opérations et des conditions météorologiques prévues.

## **3.3 BATEAUX DE SAUVETAGE SAR DE 47 PIEDS DE CLASSE « CAPE »**

- a) Bien que ce bateau de sauvetage soit inchavirable et qu'il soit sécuritaire dans les pires conditions de mer, il ne possède pas une grande réserve de stabilité pour affronter des conditions d'accumulation de glace. Par conséquent, l'ajout d'équipement supplémentaire ainsi que la distribution et l'arrimage de ces équipements doivent être strictement contrôlés.

- b) Un tableur a été élaboré de sorte à contrôler le poids et la distribution des équipements supplémentaires à bord de chaque bateau de sauvetage, et à évaluer l'effet de ces poids sur la stabilité du bateau. Afin de pouvoir y accéder avec un ordinateur, une copie du tableur doit être faite sur un média approprié et doit être tenue à jour avec le Registre de la stabilité du navire.
- c) Ce tableur doit être considéré comme un document CÔNTROLÉ et doit comporter un registre à jour de tous les changements apportés au document, avec une inscription claire de la dernière version et de la date du dernier changement.
- d) Les données de ce tableur doivent être employées avec les tables génériques de référence de l'accumulation de glace prévue et les tables spécifiques à cette classe de navire pour l'accumulation de glace, afin de prévoir l'effet cumulatif réel et potentiel sur la stabilité du navire.

#### **4 DOCUMENTATION**

- Livre des données sur la stabilité du navire
- Registre des modifications à la configuration du navire
- Calculs de stabilité de l'architecte
- Résultats sur l'essai de stabilité
- Tableur sur la répartition de l'équipement à bord des BSM de 47 pieds
- Tableaux de prévision pour l'accumulation de glace







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.9 - QUART À LA SALLE DES MACHINES

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que les quarts et les changements de quart des mécaniciens se fassent conformément aux procédures et pratiques générales énoncées dans les sections A-VIII/2 et B-VIII/2 de la *Convention sur les normes de formation de gens de mer, de délivrance de brevets et de veille* (STCW) et aux pratiques et procédures particulières contenues dans les ordres permanents du commandant et du chef mécanicien.
- b) Veiller à ce que les quarts et les changements de quart des mécaniciens se fassent de manière uniforme et sécuritaire, et s'assurer que les changements de quart sont consignés.
- c) Veiller à ce que l'appareil propulsif principal et les machines auxiliaires soient utilisés adéquatement et de façon sécuritaire.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 CHEF MÉCANICIEN

- a) Le chef mécanicien doit rédiger des instructions sur la conduite du personnel de la salle des machines.

#### 2.2 MÉCANICIEN DE QUART

- a) Le mécanicien de quart doit veiller à ce que toutes les informations pertinentes au fonctionnement de l'équipement sous sa responsabilité soient regroupées, consignées aux endroits appropriés et disponibles pour le mécanicien de relève.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 ORDRES PERMANENTS DU CHEF MÉCANICIEN

- a) Le chef mécanicien doit transmettre des instructions écrites en ce qui concerne la conduite des tâches habituelles de mécanique à bord du navire.

#### 3.2 PRISE DE QUART

- a) Avant de prendre le quart, le personnel de relève doit s'assurer :
  - qu'une inspection avant la prise de quart est effectuée et consignée.

### **3.3 CONDUITE DU QUART**

- a) Les instructions de travail propres au navire doivent couvrir l'ensemble des fonctions liées à la tenue des quarts et des systèmes de la salle des machines.

### **3.4 RELÈVE DU QUART**

- a) Avant la relève, le mécanicien de quart doit s'assurer qu'une ronde finale est effectuée afin de vérifier le fonctionnement des machines.

## **4 DOCUMENTATION**

- Ordres permanents du chef mécanicien
- Inscriptions au Journal de bord
- Instructions de travail propres au site



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.10 – Manipulation et confinement des matériaux contenant de l'amiante

### 1 Objet

- a) Lorsque de l'amiante est détecté à bord de ses navires, la Garde côtière canadienne (GCC) doit en surveiller et gérer la manipulation et le confinement afin de prévenir l'exposition.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Mécanicien en chef

Le mécanicien en chef ou son délégué est responsable de s'assurer :

- a) d'être nommé coordonnateur en matière d'amiante
- b) en tant que coordinateur en matière d'amiante, surveiller et mettre à jour le [Plan de gestion de l'amiante propre au navire](#) (PGAPN)

**Remarque 1 :** Le PGAPN fournit des directives et des renseignements à l'intention des membres d'équipage. Il comprend :

- i. les dangers de l'exposition à l'amiante
- ii. une liste complète des matériaux contenant de l'amiante trouvés à bord et des endroits où ils se trouvent
- iii. l'identification du coordonnateur en matière d'amiante
- iv. l'enquête relative à la présence d'amiante, les évaluations périodiques<sup>1</sup> et les analyses annuelles<sup>2</sup> sur la qualité de l'air effectuées par un inspecteur tiers qualifié
- v. la liste de tous les équipements d'élimination des poussières d'amiante se trouvant à bord du navire
- vi. les procédures d'élimination des poussières d'amiante
- vii. le registre de toutes les activités liées à l'amiante

<sup>1</sup> Se référer à 3.1 e), Remarque 3 de cette procédure

<sup>2</sup> [Services techniques intégrés – Bulletins techniques](#) – 2019-13 Plan de Gestion de l'amiante

## 2.2 Surintendant, Ingénierie navale

Le surintendant, Ingénierie navale ou son délégué est responsable de s'assurer de :

- a) faire un suivi de l'enquête initiale effectuée sur les navires de la GCC de sa région pour vérifier que les matériaux contenant de l'amiante à bord sont maintenus dans un état encapsulé ou qu'ils sont contrôlés et surveillés. De plus, il faut considérer l'enlèvement des matériaux contenant de l'amiante durant le processus de modernisation des navires
- b) collaborer avec le coordonnateur en matière d'amiante afin de confirmer que tous les navires avec des matériaux contenant de l'amiante possèdent un [Plan de gestion de l'amiante propre au navire](#) (PGAPN)

## 2.3 Surintendant maritime

Le surintendant maritime ou son délégué est responsable de s'assurer :

- a) De fournir une formation appropriée aux membres de l'équipage impliqués dans l'élimination des poussières d'amiante
- b) qu'au moins deux membres de l'équipage par navire soient formés à l'élimination des poussières d'amiante
- c) en collaborant avec le coordonnateur en matière d'amiante et le surintendant, Ingénierie navale, qu'une formation d'appoint soit offerte au besoin

# 3 Instructions

## 3.1 Coordonnateur en matière d'amiante

- a) Le coordonnateur en matière d'amiante doit préparer le PGAPN selon le gabarit fourni.
- b) Le coordonnateur en matière d'amiante doit coordonner toutes les activités pouvant exposer le personnel à l'amiante.
- c) Après une enquête initiale sur l'amiante, le coordonnateur en matière d'amiante doit continuer de surveiller les matériaux contenant de l'amiante au moyen d'évaluations périodiques et d'analyses annuelles sur la qualité de l'air effectuées par un inspecteur tiers qualifié. Les résultats des évaluations et des analyses doivent être conservés dans la section 5.4 du PGAPN.
- d) Le coordonnateur en matière d'amiante doit s'assurer que le PGAPN est à jour, et contient un registre de toutes les zones et de tous les équipements pouvant contenir de l'amiante.
- e) Le coordonnateur en matière d'amiante doit surveiller tous les matériaux contenant de l'amiante qui se trouvent à bord du navire et procéder à des examens périodiques de la gestion de l'amiante conformément aux dispositions 3.2 c) et d) de la présente procédure.

**Remarque 2 :** Les matériaux contenant de l'amiante se définissent comme tout matériau dans lequel on trouve de l'amiante dans une proportion égale ou supérieure à la limite prescrite par les normes provinciales. Un produit friable à base d'amiante désigne un matériau contenant de l'amiante qui, une fois sec, peut être désagrégué, pulvérisé ou réduit en poudre par la seule pression de la main.

**Remarque 3 :** Selon le PGAPN, le terme « périodique » signifie :  
« approximativement une fois par année, et coordonnée avec radoub ou autre mise à quai opportun »<sup>3</sup>.

- f) Le coordonnateur en matière d'amiante doit préparer et mettre à jour le PGAPN avec les renseignements requis pour le navire en question.
- g) Le coordonnateur en matière d'amiante doit aviser un membre du comité de santé et de sécurité au travail de toute activité portant sur des matériaux contenant de l'amiante.

### 3.2 Généralités

- a) Si la période de réévaluation est supérieure à 1 an, cette dernière doit être fondée en partie sur l'état des matériaux contenant de l'amiante, tel qu'il a été déterminé par les analyses précédentes après discussion entre le mécanicien en chef, le surintendant, Ingénierie navale et un inspecteur qualifié. Les motifs d'une telle décision doivent être consignés dans le PGAPN et le document doit être signé par le mécanicien en chef.
- b) S'il s'avère que l'état des matériaux contenant de l'amiante a changé, le :
  - i. coordinateur en matière d'amiante doit en informer le surintendant, Ingénierie navale
  - ii. surintendant, Ingénierie navale doit consulter un inspecteur tiers qualifié afin de déterminer si une visite au navire pour enquête ou une évaluation est nécessaire
  - iii. PGAPN doit être révisé en conséquence afin qu'il contienne les changements, l'état de l'amiante restante et les mesures d'atténuation prises
- c) L'élimination de l'amiante ne doit être réalisée qu'en cas d'urgence par du personnel de bord formé, conformément à la section 3.4 de la présente procédure, en utilisant l'équipement de protection individuelle et les outils d'élimination appropriés.
- d) Tous les navires comportant des matériaux contenant de l'amiante doivent transporter une trousse d'élimination des poussières d'amiante.
- e) La manutention des matériaux contenant de l'amiante de type 3 doit être effectuée seulement par du personnel formé et certifié pour l'enlèvement ou le traitement de l'amiante friable.
- f) Toutes les activités liées à l'amiante friable et à l'amiante non friable doivent être consignées dans le PGAPN.
- g) Le PGAPN doit être examiné à chaque année durant les réunions du comité de santé et de sécurité au travail à bord du navire, en s'assurant que les deux équipages, pour les navires à deux équipages, sont avisés du PGAPN. Une fois l'examen annuel du PGAPN terminé, une page de signature doit être remplie par les membres appropriés des deux équipages.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> PGAPN, 2019 - section 3.1

<sup>4</sup> PGAPN, 2019 - section 5.7

### 3.3 Sensibilisation aux dangers de l'amiante

- a) Des détails sur la présence, l'état et le danger des matériaux contenant de l'amiante seront fournis par le coordonnateur en matière d'amiante à tous les employés et entrepreneurs qui peuvent entrer en contact avec ces matériaux, ou effectuer des travaux dans les zones connues pour en comporter ou soupçonnées d'en comporter.
- b) Le comité de santé et de sécurité au travail doit être avisé de tout travail concernant les matériaux contenant de l'amiante.
- c) Les entrepreneurs seront tenus de signer le Formulaire de notification et de sensibilisation des entrepreneurs<sup>5</sup>, qui doit être conservé dans le PGAPN.
- d) La notification aux employés et aux entrepreneurs doit comporter un étiquetage clair des matériaux contenant de l'amiante, le cas échéant et conformément aux pratiques exemplaires.

**Remarque 4 :** L'objectif est de réduire le risque de perturbation accidentelle des matériaux connus contenant de l'amiante.

- e) Dans le cadre de la familiarisation de l'équipage et de l'officier avec le navire, le coordonnateur en matière d'amiante doit fournir des renseignements de base sur l'amiante pour les navires comportant des matériaux contenant de l'amiante. Ceci comprend la visualisation de la vidéo de formation intitulée « [Programme de contrôle de l'amiante](#) », qui se trouve sur la page intranet des liens de référence des Services techniques intégrés (STI).
- f) Les listes de familiarisation doivent inclure la revue du PGAPN, ainsi que la formation vidéo susmentionnée.
- g) Conformément au [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)<sup>6</sup>, la GCC doit maintenir l'exposition du personnel du navire à l'amiante aussi près de 0 que possible<sup>7</sup> et ne doit pas dépasser la valeur de 0,1 fibre par cm<sup>3</sup> pour les fibres d'amiante en suspension dans l'air par toutes les fibres d'amiante en suspension dans l'air sur une période moyenne pondérée de 8 heures.<sup>8</sup>

**Remarque 5 :** L'article 246 du [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) stipule que les substances dangereuses ne doivent pas être utilisées s'il est raisonnablement possible d'utiliser une substance moins dangereuse.

**Remarque 6 :** De plus, l'article 4 du [Règlement interdisant l'amiante et les produits contenant de l'amiante](#) stipule que l'importation, la vente et l'utilisation de l'amiante sont interdites.

---

<sup>5</sup> Le formulaire se trouve dans le PGAPN.

<sup>6</sup> [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)

<sup>7</sup> [Règlement sur la santé et la sécurité au travail dans le secteur maritime](#) – Partie 20, section 1, paragraphe 255 (1.1)

<sup>8</sup> [Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail - Appendix C – Supplementary Exposure Limits](#) (disponible en anglais seulement)

### 3.4 Formation en matière d'élimination des poussières d'amiante

- a) Une formation en matière d'élimination des poussières d'amiante, au niveau des travaux de type 2, doit être donnée par un fournisseur de formation reconnu par la province aux membres d'équipage désignés par le coordonnateur en matière d'amiante.

**Remarque 7 :** La formation porte sur les activités à faible risque et à risque modéré, telles que définies à l'article 243 du [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) et détaillées à l'annexe 3 du PGAPN.

- b) Au moins 2 membres de l'équipage doivent être formés. Voir la section 4.3 du PGAPN.

**Remarque 8 :** Ces membres de l'équipage devraient normalement faire partie du secteur d'ingénierie.

- c) Une formation d'appoint doit être fournie périodiquement, selon ce qui est déterminé par le coordonnateur en matière d'amiante et le surintendant, Ingénierie navale, et ce qui est défini dans le PGAPN.

## 4 Documents

- Consignation dans le journal de bord
- Dans le PGAPN :
  - Évaluations et relevés passés
  - Formulaire de notification et de reconnaissance de l'entrepreneur
  - Registre des travaux relatifs à l'amiante

## 5 Références

- [Services techniques intégrés – Liens de référence](#) - Vidéos de formation – Programme de contrôle de l'amiante
- [Services techniques intégrés – Publications](#) – Guides - Plan de gestion de l'amiante propre au navire – Gabarit
- [Services techniques intégrés – Bulletins techniques](#) – 2019-13 Plan de Gestion de l'amiante
- [Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail – Fiches d'information Réponses SST](#) – Amiante – Qu'est-ce que c'est?
- [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)
- [Règlement interdisant l'amiante et les produits contenant de l'amiante](#)
- [Publications et rapports : Santé et sécurité – Lignes directrices techniques sur le programme de gestion de l'exposition à l'amiante](#)







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.11 - SERVICES HÔTELIERS

### 1 BUT

- a) Promouvoir des pratiques hygiéniques dans les opérations des services hôteliers, afin d'éviter les risques d'intoxication alimentaire, de blessures, ou de maladies à bord des navires ou dans les stations.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA FLOTTE

- a) Le directeur régional de la Flotte doit s'assurer que tous les navires munis de logements pour le personnel soient inspectés sous le rapport de la santé et de l'hygiène, par un inspecteur en santé publique accrédité.

#### 2.2 CENTRE DE COORDINATION NATIONAL (CCN)

- a) Le Centre de coordination national (CCN) est responsable de passer en revue les avis de dangers pour la santé de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et de transmettre ces avis au Centre des opérations régionales (COR), le cas échéant.

#### 2.3 CENTRE DES OPÉRATIONS RÉGIONALES

- a) Le COR est responsable de passer en revue les avis de dangers pour la santé de L'ACIA et de transmettre ces avis à tous les navires et à toutes les stations opérationnels de la région, le cas échéant.

#### 2.4 COMMANDANT

- a) Le commandant doit aviser le COR des mesures prises lorsqu'on confirme qu'un navire a des produits indiqués par un avis de dangers pour la santé de L'ACIA.
- b) Le commandant doit s'assurer que les inspections de la santé et de salubrité sont réalisées sur les navires et dans les stations et veiller à ce que les inspections de santé et de sécurité au travail soient effectuées à intervalles réguliers.
- c) Tout le personnel exerçant des fonctions reliées aux services hôteliers doit utiliser de bonnes pratiques d'hygiène personnelle, ainsi que des pratiques de travail sécuritaires afin d'éviter les risques de contamination.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 INSPECTIONS

- a) Dans la gestion des services hôteliers, on appliquera les exigences de l'[Ordonnance de la flotte de la Garde côtière 450.00 – Services hôteliers](#), de la [Norme de logistique de la flotte de la Garde côtière canadienne \(MPO 5758\)](#), [Ordonnance de la flotte de la Garde côtière 452.00, Logement des officiers et de l'équipage – Navires de la GCC](#) ainsi que du *Code de pratique de la sécurité alimentaire pour le secteur canadien des services alimentaires*, et l'on veillera à ce que soient effectuées des inspections sanitaires annuelles.
- b) Les logements de l'équipage doivent être inspectés une fois par cycle opérationnel. Dans le cas de navires dont la rotation d'équipage se fait selon un cycle de plus de 28 jours, les inspections doivent être effectuées à des intervalles ne dépassant pas quatre semaines. Consulter l'[Ordonnance de la flotte de la Garde côtière 452.00, Logement des officiers et de l'équipage – Navires de la GCC](#) pour obtenir plus de renseignements.
- c) Selon le [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)<sup>1</sup>, lorsque le navire est en opération, les articles et les endroits ci-après sont inspectés une fois par semaine :

- (a) les stocks de denrées alimentaires et d'eau à bord du navire;
- (b) les espaces et le matériel servant à l'entreposage et à la manutention des aliments;
- (c) les cuisines et les appareils utilisés pour la préparation et la distribution des aliments.

Un registre de toutes les inspections hebdomadaires doit être conservé à bord du navire pendant une période de trois ans suivant la date d'inspection.

- d) Tel qu'indiqué à la section 3.10 de l'[Ordonnance de la flotte de la Garde côtière 452.00, Logement des officiers et de l'équipage – Navires de la GCC](#), tous les navires/postes munis de logements pour le personnel doivent être inspectés sous le rapport de la santé et de l'hygiène par un inspecteur en santé publique accrédité au moins une fois tous les douze (12) mois ou, dans le cas des navires en mission dans le Nord, deux (2) fois par année, soit avant leur départ dans le nord et à leur retour, avant un voyage ultérieur.

Un certificat sanitaire de navire valide (SSC) est obligatoire à bord des navires naviguant dans les eaux internationales.

- e) Les inspections de la santé et de la salubrité doivent être consignées dans le journal de bord.

#### 3.2 AVIS DE DANGERS POUR LA SANTÉ

- a) Lorsqu'on reçoit un avis de danger pour la santé à bord d'un navire, la personne responsable des cuisines doit vérifier si l'avis s'applique au navire et si des denrées doivent être retirées et éliminées comme il se doit.

#### 3.3 SÉCURITÉ ALIMENTAIRE

- a) Les services d'alimentation doivent toujours être assurés conformément à la norme énoncée dans le *Code de pratique de la sécurité alimentaire pour le secteur canadien des services alimentaires* ainsi que les [Normes de logistique de la Flotte de la Garde](#)

---

<sup>1</sup> Article 62.

côtière (MPO 5758). Une copie de ces publications doit être tenue à jour à bord de chaque navire et station. Le personnel des services hôteliers doit avoir lu et compris le contenu de ces publications.

- b) Tout le personnel des services hôteliers est requis d'avoir reçu la formation sur la sécurité et l'hygiène alimentaire. Cette formation, fournie par le comité Fédéral/Provincial, doit être conforme ou surpasser les recommandations du Guide nationale pour les programmes de formation en salubrité alimentaires dans les secteurs de vente au détail d'aliments et les services alimentaires publié par Santé Canada.
- c) Les superviseurs doivent s'assurer que le lieu de travail ait suffisamment de matériel de formation qui répond ou dépasse les recommandations figurant dans les directives nationales. Le matériel de formation peut comprendre des instructions de travail propre au site, affiches, vidéos, études de cas et des mises à jour de procédures sur la sécurité alimentaire produites par du personnel ou des institutions autorisés dont le travail est basé sur des preuves scientifiques évidentes. Cela inclut tout matériel produit par les provinces et territoires.
- d) Les superviseurs doivent s'assurer que les nouveaux employés, qui n'ont pas reçu antérieurement de formation sur la sécurité alimentaire, de recevoir la familiarisation provisoire ainsi que les instructions dans la manipulation sécuritaire des aliments en se fondant sur les tâches qui leur sont assignées tout en utilisant le matériel de formation. Les nouveaux employés ne doivent en aucun cas travailler sans supervision avec les aliments jusqu'à ce qu'ils aient reçu la familiarisation provisoire.
- e) Tout le personnel des services hôteliers doit revoir et mettre à jour, sur une base annuelle, leurs connaissances sur la sécurité alimentaire en utilisant le matériel de formation.
- f) Chaque navire et station doit élaborer des ordres permanents et des instructions de travail afin de s'assurer que les aires de services, de préparation et d'entreposage d'aliments ainsi que l'équipement utilisé pour la préparation de la nourriture sont utilisés selon les recommandations des fabricants et entretenus de façon à s'assurer de la salubrité et éviter la contamination croisée et la croissance bactérienne. Ces documents doivent être facilement accessibles pour le personnel des services hôteliers.
- g) Les aires alimentaires qui sont infestées ou qui ont faites l'objet d'activités d'extermination doivent être signalées comme étant en état non satisfaisant au moyen d'un rapport d'enquête sur les incidents.
- h) Si l'employeur fournit à l'employé une aire de préparation des aliments munie d'un réfrigérateur et d'un réchaud, les exigences du *Code de pratique de la sécurité alimentaire pour le secteur canadien des services alimentaires* s'appliqueront afin d'éviter les risques d'intoxication alimentaire, de blessures, ou de maladies à l'équipage des navires et stations.
- i) Les températures des réfrigérateurs non commerciaux seront enregistrées une fois par jour. Les employés des services hôteliers doivent faire part de tout écart de température irrégulier noté pendant leurs activités quotidiennes.
- j) Chaque navire doit dresser une liste de dégraissants, détergents, savons et produits chimiques sans danger pour l'environnement à utiliser à bord.

#### 4 DOCUMENTATION

- [Ordonnances de la flotte de la Garde côtière 450.00 – Services hôteliers](#)
- [Ordonnance de la flotte de la Garde côtière 452.00, Logement des officiers et de l'équipage – Navires de la GCC](#)

- [\*Normes de logistique de la flotte de la Garde côtière \(MPO/5758\)\*](#)
- [\*Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime\*](#)
- Ordres permanents
- Outils de formation et vidéos qui répondent aux normes canadiennes et qui sont reconnus par les autorités provinciales
- Instructions de travail propres aux sites
- Entrées du journal de passerelle
- Registre de températures des réfrigérateurs et des congélateurs
- Code de pratique de la sécurité alimentaire pour le secteur canadien des services alimentaires



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.12 – Qualité de l'eau potable

### 1 Objet

- a) S'assurer que l'eau potable fournie à partir des installations de la Garde côtière canadienne (GCC) et à bord de ses navires pour la consommation et la préparation d'aliments répond aux [Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada](#) du gouvernement du Canada. Les renseignements figurant dans cette procédure du Manuel de sécurité de la Flotte (MSF) s'appliquent à l'eau de boisson, de cuisson ou de lavage, produite, achetée en vrac, entreposée et distribuée à partir des installations de la GCC et à bord des navires de la GCC.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Directeur principal, Flotte

Le directeur principal de la Flotte ou son délégué est responsable de s'assurer :

- a) que l'information concernant la qualité de l'eau aux endroits spécifiques où les navires ont l'intention de se ravitailler en eau potable est disponible
- b) qu'il examine les recommandations de mesures correctives des Services techniques intégrés (STI) et de l'Ingénierie navale (IN) en temps opportun, et met en œuvre les mesures correctives appropriées

#### 2.2 Commandant

Le commandant est responsable de s'assurer que :

- a) l'eau potable, chargée ou produite à bord du navire, fait régulièrement l'objet d'analyses visant à vérifier que la qualité de celle-ci répond aux normes prescrites dans les [Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada](#) du gouvernement du Canada
- b) toutes les irrégularités et toutes les observations concernant l'eau potable, y compris les mesures qui ont déjà été prises, sont signalées au gestionnaire régional, Gestion de la sécurité de la Garde côtière (GSGC)
- c) tous les documents concernant la qualité de l'eau potable sont bien remplis, vérifiés, disponibles sur demande et conservés à bord
- d) l'eau potable obtenue pour le navire à partir de bornes d'incendie ou de station de remplissage est une eau qui convient à la consommation et à l'utilisation à bord des navires de la GCC

## 2.3 Mécanicien en chef

Le mécanicien en chef est responsable de s'assurer que :

- a) l'équipement adapté de production, de stockage, de purification et de distribution d'eau est entretenu conformément aux normes du fabricant et les réservoirs d'eau potable sont inspectés régulièrement
- b) tous les travaux d'entretien effectués sur le réseau d'eau potable sont consignés dans le Système de gestion des actifs (SGA) à bord
- c) seul l'équipement approprié pour l'utilisation dans les applications d'eau potable est utilisé
- d) les problèmes liés à la qualité de l'eau potable pouvant avoir des répercussions sur le personnel ou présenter des risques pour la sécurité doivent être documentés, s'il y a lieu, en remplissant un [Rapport d'enquête d'incident](#) (REI) tel que décrit dans [9.B.1 – Rapports d'événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler](#) du MSF

## 2.4 Gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière

Le gestionnaire régional, GSGC, est responsable de s'assurer que :

- a) l'information prévue au paragraphe 2.3 d) soit transmise au surintendant régional, Ingénierie navale ainsi qu'au groupe de l'IN de l'administration centrale à l'adresse suivante : [ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca](mailto:ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca)

## 2.5 Centre des opérations régionales

- a) Le Centre des opérations régionales (COR) est le point de contact d'urgence pour les laboratoires qui veulent signaler la contamination d'échantillons d'eau d'un navire ou d'une station.
- b) Le COR est chargé de s'assurer que tous les résultats de laboratoire ont été distribués au navire, à l'IN, et au gestionnaire régional, GSGC.

## 2.6 Directeur, Ingénierie navale

Le directeur, Ingénierie navale, ou son délégué, est responsable de s'assurer que :

- a) les problèmes liés à la qualité de l'eau potable soulevés par le navire ou la station sont réglés en temps opportun
- b) les registres sur l'eau potable tenus par l'IN sont tenus conformément à l'article 3.11 b)

## 2.7 Directeur, Gestion de la sécurité de la Garde côtière

Le directeur, GSGC, ou son délégué, est responsable de s'assurer que :

- a) les problèmes liés à la qualité de l'eau potable soulevés par le navire ou la station sont réglés en temps opportun

## 3 Instructions

### 3.1 Généralités

- a) Tout le personnel ayant des responsabilités en matière d'eau potable doit examiner les supports de formation et la documentation conformément à la section 3.12.
- b) Des instructions de travail propres au site (ITPS) doivent être élaborées pour garantir que l'enregistrement des activités liées à l'eau potable à bord des navires/stations est cohérent et que les registres sont facilement accessibles sur demande.
- c) Les copies de tous les rapports d'analyse de l'eau reçus conformément à cette procédure, quels que soient les résultats, doivent être envoyées à l'IN au [ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca](mailto:ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca)
- d) Pour tous les robinets accessibles à l'équipage du navire ou de la station qui ne sont pas reliés à une réserve d'eau potable, il faut indiquer clairement « EAU NON POTABLE / NON-POTABLE WATER » pour signaler que l'eau qui en sort ne doit être ni bue ni utilisée pour préparer des aliments.
- e) Pour assurer la qualité de l'eau potable dans les cabines vides et les espaces rarement utilisés, les ITPS ou les tâches du SGA doivent inclure ce qui suit :
  - i. toutes les semaines, la robinetterie fournissant de l'eau potable dans ces zones doivent être ouvertes pendant au moins 30 secondes pour permettre l'évacuation de l'eau stagnante dans la tuyauterie
  - ii. une signalisation appropriée est placée au-dessus de la source d'eau potable
  - iii. les nouveaux occupants d'une cabine doivent ouvrir la robinetterie fournissant de l'eau potable pendant au moins 30 secondes pour permettre la purge des tuyaux

### 3.2 L'administration centrale de l'Ingénierie navale – Instructions

- a) L'IN doit recommander des mesures correctives au directeur principal de la Flotte et au surintendant de l'Ingénierie navale, s'il y a lieu, dans les situations suivantes, sans toutefois s'y limiter :
  - i. un dépassement des valeurs de la concentration maximale acceptable (CMA) est indiqué sur un rapport d'analyse de l'eau
  - ii. un examen des rapports d'inspection indique un problème dans le système d'eau potable du navire ou de la station
- b) L'Ingénierie navale doit fournir à la Flotte une expertise en la matière sur les questions liées aux systèmes d'eau potable à bord des navires ou aux sites à terre.
- c) Participer aux mesures correctives, s'il y a lieu.

### 3.3 Alimentation à quai

- a) Pour s'assurer que l'eau stagnante dans le système d'alimentation à quai a été évacuée de la tuyauterie, l'eau des bornes d'incendie des quais ou des stations de remplissage doit être purgée pendant au moins 5 minutes à puissance maximale, avant d'y relier le boyau de remplissage du navire.
- b) L'eau chargée à partir d'une borne d'incendie d'un quai ou d'une station de remplissage doit être transportée de la borne au navire, dans des boyaux expressément conçus pour l'eau potable qui sont spécialement indiqués pour le



transport de l'eau potable. Ces boyaux doivent uniquement être utilisés pour le transport de l'eau potable.

- c) Lorsqu'ils ne sont pas utilisés, ces boyaux doivent être vidés, maintenus bouchés et stockés dans un casier propre et sécurisé doté d'un verrou inviolable. Le casier ne doit être utilisé que pour les équipements d'eau potable.
- d) Les stations de remplissage des réservoirs d'eau potable ainsi que les tuyaux de sonde de l'eau potable extérieurs, à moins qu'ils ne servent de tuyauterie de ventilation du réservoir, doivent être équipés d'un verrou qui doit être utilisé en tout temps. Ce verrou doit être vérifié de façon régulière pour s'assurer qu'il n'y a pas eu d'atteinte à la sûreté<sup>1</sup>.
- e) S'il est nécessaire de poser temporairement des rallonges aux boyaux d'approvisionnement en eau potable du navire expressément conçus à cette fin ou de les relier au boyau du réservoir, les nouveaux boyaux en question doivent être trempés dans une eau de Javel inodore.

**Remarque 1 :** Les boyaux utilisés pour les eaux huileuses, les eaux usées, les eaux grises ou le carburant ne doivent pas être utilisés pour rallonger le boyau d'approvisionnement en eau potable du navire.

- f) La concentration d'eau de Javel doit correspondre à 1 tasse (250 ml) par 25 pieds de boyau de 2 po rempli d'eau. Il convient de laisser reposer le mélange dans le tuyau pendant 30 minutes. Le tuyau doit ensuite être purgé avec l'équivalent de 5 volumes d'eau ou pendant 2 minutes avant l'utilisation. Pour les boyaux plus longs et ceux présentant un diamètre plus large, un calcul est nécessaire pour déterminer la quantité de chlore nécessaire.

### 3.4 Eau produite à bord

- a) Écarts :
  - i. Il peut y avoir des cas où, en raison de la nature des opérations effectuées, ou des capacités physiques du navire, des parties de cette procédure ne peuvent pas être suivies à la lettre. Dans de tels cas, le commandant doit prendre toutes les mesures de prudence qui s'imposent pour s'assurer que l'eau potable fournie peut être consommée sans danger.
  - ii. Lorsque le navire fait l'objet d'un contrat de radoub et que l'entrepreneur doit fournir de l'eau potable à l'équipage, le commandant doit s'assurer l'entrepreneur fournit les certificats d'eau potable nécessaires.
- b) L'équipement de production d'eau potable doit être exploité et entretenu selon les directives du fabricant et les ITPS.

### 3.5 Officier mécanicien de quart

- a) L'officier mécanicien de quart doit produire de l'eau, seulement après que l'officier de quart sur la passerelle l'ait informé que les limites géographiques et opérationnelles sont favorables. L'officier mécanicien de quart doit arrêter de produire de l'eau dès qu'il est informé par l'officier de quart sur la passerelle que ces conditions ne sont plus favorables.

---

<sup>1</sup> Article 240 du [Règlement sur la sûreté du transport maritime](#) et plan de sûreté du bâtiment.



- b) Lorsque les navires fabriquent de l'eau à bord, les conditions suivantes doivent être prises en compte. Le navire :
  - i. doit être en route
  - ii. doit évaluer la possibilité de contamination à partir de sources riveraines dans la zone
  - iii. doit contrôler les évacuations par-dessus bord pour éviter la contamination de la zone
  - iv. doit être à une distance minimale d'un mille nautique de la côte, ou s'assurer de l'absence de contamination dans la zone
  - v. ne doit pas se trouver dans une zone où il y a un avertissement de prolifération d'algues de marée rouge
- c) Lorsque de l'eau brute pour la production d'eau potable est tirée à partir d'une caisse de prise d'eau partagée qui est également utilisée pour le refroidissement de l'eau de mer, le système de refroidissement à eau de mer ne doit pas être en mode de recirculation.
- d) Toutes les interdictions locales prescrites par une région doivent être observées.
- e) Si l'équipement de production d'eau ne semble pas fonctionner conformément aux directives du fabricant, il doit être étiqueté et verrouillé afin de l'isoler du système d'approvisionnement en eau potable jusqu'à ce qu'il soit réparé.

### 3.6 Désinfection

- a) Toute l'eau potable, qu'elle soit achetée en vrac ou produite à bord, doit faire l'objet d'analyses pour s'assurer qu'une quantité adaptée de chlore libre se trouve dans le réseau de distribution et, le cas échéant, qu'elle circule dans un dispositif d'irradiation efficace avant d'être utilisée. Voir la section 3.7.1 b).

**Remarque 2 :** La norme de chloration est comprise entre 0,2 et 0,5 mg/L. Pour obtenir une concentration de chlore libre de 0,5 mg/L, il faut ajouter de l'eau de Javel non parfumée en respectant l'équation suivante :

- Litres d'eau de Javel à ajouter pour 100 m<sup>3</sup> d'eau dans le réservoir =  $5/Y$  % d'hypochlorite de sodium.

Voici un exemple :

- i. Avec de l'hypochlorite de sodium à 5 %, en ajouter 1 L/100 m<sup>3</sup> d'eau dans le réservoir ( $5/5 = 1$  L)
- ii. Avec de l'hypochlorite de sodium à 6,1 %, en ajouter 0,82 L/100 m<sup>3</sup> d'eau dans le réservoir ( $5/6,1 = 0,82$  L)
- iii. Avec de l'hypochlorite de sodium à 12 %, en ajouter 0,42 L/100 m<sup>3</sup> d'eau dans le réservoir ( $5/12 = 0,42$  L)

**Remarque 3 :** La norme d'irradiation est de 254 nm, à un dosage minimal aux rayons ultraviolets de 16 000 µW.s/cm<sup>2</sup>.

- b) Après toute entrée dans un réservoir d'eau potable, le réservoir doit être nettoyé et superchloré avec une eau de javel à une concentration de 50 mg/L de chlore libre. Tous les robinets de ce réservoir doivent être ouverts afin que l'eau superchlorée circule dans tous les tuyaux. Il peut être nécessaire de contourner la filtration au charbon pour s'assurer que l'eau chlorée circule dans toutes les parties du système.

Il faut laisser reposer l'eau superchlorée dans le réservoir pendant au moins 4 heures avant de l'évacuer.

**Remarque 4 :** La superchloration est obtenue en ajoutant de l'eau de Javel non parfumée conformément à l'équation suivante :

- Litres d'eau de Javel à ajouter pour 100 m<sup>3</sup> d'eau dans le réservoir =  $500/Y$  % d'hypochlorite de sodium.

Voici un exemple :

- Avec de l'hypochlorite de sodium à 5 %, en ajouter 100 L/100 m<sup>3</sup> d'eau dans le réservoir ( $500/5 = 100$  L)
  - Avec de l'hypochlorite de sodium à 6,1 %, en ajouter 82 L/100 m<sup>3</sup> d'eau dans le réservoir ( $500/6,1 = 82$  L)
  - Avec de l'hypochlorite de sodium à 12 %, en ajouter 42 L/100 m<sup>3</sup> d'eau dans le réservoir ( $500/12 = 42$  L)
- Les rejets d'eaux usées contenant du chlore libre à une concentration de 0,5 mg/L ou plus sont limités par le [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#)<sup>2</sup>.
  - L'eau superchlorée doit être déchlorée pour atteindre une concentration de chlore libre inférieure à 0,1 mg/L si le rejet a lieu à au moins 100 mètres d'une prise d'eau de mer ou d'une zone d'aquaculture.
  - Si l'eau super chlorée ne peut être traitée pour être pompée par-dessus bord, tel que décrit dans cette procédure, on doit la transborder dans des camions citernes pour s'en départir, conformément aux règlements provinciaux ou territoriaux en vigueur.
  - On peut neutraliser le chlore de l'eau, en y introduisant du peroxyde hydrogéné (H<sub>2</sub>O<sub>2</sub>) :
    - 71 grammes de chlore libre sont neutralisés par 34 grammes de peroxyde hydrogéné
    - 1 m<sup>3</sup> d'eau, dont la concentration de chlore libre est de 50mg/L, contient 50 grammes de chlore libre
    - 1 L de peroxyde hydrogéné 35 % contient 350 grammes de H<sub>2</sub>O<sub>2</sub>
    - Un surdosage de 33 % est la norme de la Flotte, pour s'assurer de la neutralisation complète du chlore libre. Utiliser la formule suivante pour déterminer le niveau du dosage où Y égale la quantité de chlore libre (en grammes) à neutraliser :

$$Y \times 0,478 \times 2,857 \times 1,33 = \text{ml de solution de H}_2\text{O}_2$$

Le traitement de 1 m<sup>3</sup> d'eau contenant 50 mg/L de chlore libre nécessite environ 91 ml de peroxyde hydrogéné 35 % :

$$50 \times 0,478 \times 2,857 \times 1,33 = 90,81 \text{ ml de solution de H}_2\text{O}_2$$

- La marche à suivre pour neutraliser le chlore est la suivante :

<sup>2</sup> Article 240 du [Règlement sur la sûreté du transport maritime](#) et plan de sûreté du bâtiment.

- i. En utilisant la formule mentionnée plus haut, ajouter la quantité de peroxyde hydrogéné, déterminée selon vos calculs, au réservoir de mélange. Un réservoir d'eau de lest est suggéré, mais le réservoir d'eau potable peut être utilisé
  - ii. À l'aide d'un boyau et d'un raccord à branchement rapide muni d'un dispositif anti-refoulement installé sur le drain du réservoir d'eau potable, vider le réservoir d'eau potable via le collecteur de soupape vers le réservoir de mélange. Les raccords permanents entre le réservoir d'eau potable et tout autre réservoir sans dispositif anti-siphonnement ou anti-refoulement ne sont pas autorisés
  - iii. Tester l'eau dans le réservoir de mélange pour déterminer le niveau de chlore libre - L'eau analysée dans le réservoir de mélange doit avoir une concentration de chlore libre non détectable (c'est-à-dire < 0,1 mg/L)
  - iv. Si du chlore libre est détecté, ajouter du peroxyde hydrogéné (50 % de la quantité utilisée la première fois) via le tuyau d'évent et analyser de nouveau
  - v. Si la concentration de chlore libre du réservoir de mélange est inférieure à 0,1 mg/L, rejeter l'eau conformément au paragraphe 3.6 d) ci-dessus
  - vi. Si la concentration de chlore libre dans le réservoir de mélange est supérieure à 0.1 mg/L, aviser le mécanicien en chef et verrouiller le réservoir pour éviter tout rejet par-dessus bord sauf en cas d'urgence ayant une incidence sur la sécurité du navire. Sinon, l'eau du réservoir de mélange doit être pompée vers un camion-citerne à terre afin de s'en départir
- h) Consigner le volume d'eau évacué, l'emplacement et les résultats des analyses (notamment le type de trousse d'analyse) démontrant une concentration de chlore libre non détectable (< 0,1 mg/L) pour au moins 3 échantillons : début, milieu et fin du rejet.

### 3.7 Analyses de l'eau potable et rapports<sup>3</sup>

#### 3.7.1 Désinfection - navires ou stations qui stockent l'eau

- a) Les navires et les stations utilisant du chlore comme agent de désinfection doivent vérifier quotidiennement<sup>4</sup> que la concentration de chlore libre dans l'eau potable des réservoirs est maintenue entre 0,2 mg/L et 0,5 mg/L. Les analyses doivent être effectuées dans le réservoir et dans au moins deux autres sorties d'eau en aval : l'une choisie au hasard, l'autre choisie sur la ligne de tuyaux la plus longue. Les résultats doivent être consignés et facilement accessibles sur demande.
- b) Quelle que soit la source d'approvisionnement, si le navire ou la station utilise un procédé aux rayons ultraviolets (UV) sur chaque réservoir d'eau potable aux fins de désinfection, il faut vérifier quotidiennement le niveau d'intensité UV, afin de s'assurer qu'il est conforme aux directives de désinfection de l'eau potable du fabricant. Les résultats seront enregistrés et facilement accessibles sur demande.
- c) Si du chlore n'est pas utilisé pour maintenir une concentration résiduelle assurant la désinfection du système, des vérifications hebdomadaires doivent être faites pour

---

<sup>3</sup> Voir les annexes II et III pour les tableaux résumant les fréquences des essais et de la désinfection

<sup>4</sup> La meilleure pratique de l'industrie

connaître la concentration des coliformes totaux et d'*Escherichia coli* (*E. coli*). Des analyses doivent être effectuées dans le réservoir d'eau potable et à au moins 2 sorties d'eau en aval : l'une choisie au hasard, l'autre à la fin de la ligne de tuyaux la plus longue. Les résultats de ces analyses doivent être consignés.

- d) Les trousse d'analyse du chlore libre doivent avoir une précision suffisante pour détecter 0,1 mg/L de chlore libre et plus.
- e) Si la concentration de chlore libre est inférieure à 0,2 mg/L, les réservoirs doivent être chlorés à nouveau à l'aide d'une source de chlore secondaire (par exemple : eau de Javel), pour que la concentration soit rétablie à environ 0,5 mg/L selon le dosage indiqué au paragraphe 3.5 a) ci-dessus. S'il y a des préoccupations concernant la salubrité de l'eau aux fins de consommation, le réservoir doit être vidé, purgé avec de l'eau fraîche, subir une superchloration à l'aide d'une concentration de chlore libre d'au plus 50 mg/L, conformément au paragraphe 3.5 b) ci-dessus, et être rempli de nouveau.

### **3.7.2 Analyse de l'eau potable - navires ou stations qui stockent de l'eau**

- a) Un navire ou une station de la GCC qui stocke de l'eau doit prélever des échantillons d'eau potable aux fins d'analyse conformément aux 29 paramètres de la qualité de l'eau indiqués dans l'annexe I de cette procédure tous les 3 mois lorsqu'il est en service ou avant de remettre en service un réservoir d'eau potable à la suite de l'entretien ou des réparations effectués sur les parties internes du réservoir, incluant le revêtement intérieur et les parties internes du système.
  - i. Les échantillons doivent être prélevés dans les réservoirs d'eau potable et à au moins 2 sorties d'eau situées en aval : l'une étant choisie au hasard et l'autre étant la plus éloignée des réservoirs.

### **3.7.3 Analyse de l'eau potable - source municipale continue seulement**

- a) Une station d'approvisionnement continu en eau municipale doit prélever des échantillons d'eau pour l'analyse des 29 paramètres de qualité de l'eau indiqués à l'annexe I une fois par an, ou avant la remise en service d'un système à la suite de tout entretien ou de toute réparation effectués sur les parties internes du système.
  - i. Les échantillons doivent être prélevés dans les réservoirs d'eau potable et à au moins 2 sorties d'eau situées en aval : l'une étant choisie au hasard et l'autre étant la plus éloignée des réservoirs.
- b) Si la station est saisonnière, l'échantillon doit être prélevé au début de la saison d'exploitation

### **3.7.4 Manipulation des échantillons d'eau**

- a) Les échantillons doivent être expédiés et livrés dans les 24 heures suivant leur prélèvement, à un laboratoire indépendant. Le laboratoire indépendant doit être certifié ISO 9002 et être accrédité par un organisme d'accréditation canadien reconnu pour la réalisation des 29 paramètres de qualité de l'eau. L'organisme reconnu doit comprendre au moins un des éléments suivants :
  - i. la Canadian Association for Laboratory Accreditation Inc. (CALA)
  - ii. un ministère provincial canadien, par exemple : le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques - Québec, le ministère de l'Environnement de l'Ontario
  - iii. le Conseil canadien des normes (CCN)

- b) L'analyse doit être effectuée et les résultats doivent être renvoyés au navire et à la gestion à terre dans un délai de 5 jours ouvrables.
- c) Lorsqu'il envoie des échantillons d'eau aux laboratoires pour analyse, le navire/station doit veiller à ce que le COR et la IN à ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca soient indiqués comme points de contact immédiat pour le navire/station au cas où les résultats des échantillons dépasseraient l'une des valeurs CMA décrites à l'annexe I. Si le laboratoire n'accepte qu'un seul contact immédiat, les résultats doivent être envoyés au COR.
- d) Si les résultats des essais indiquent un dépassement des valeurs de la CMA, le navire doit le signaler comme un incident conformément à [9.B.1 – Rapports d'événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler](#) du MSF.

### 3.8 Raccordements au réseau d'eau potable

- a) Lorsque l'eau potable est distribuée sous pression à un système d'eau non potable, l'eau potable doit être protégée contre le refoulement et la contamination au moyen de dispositifs anti-refoulement, d'une coupure anti-retour ou de dispositifs anti-siphonnement, le cas échéant, au niveau des raccordements entre le système d'eau potable et le système d'eau non potable. Les dispositifs anti-refoulement doivent être situés de façon à pouvoir être entretenus.
- b) L'entretien et la mise à l'essai de ces dispositifs doivent être effectués selon les recommandations du fabricant et doivent être inclus dans le système d'entretien préventif du navire ou de la station.
- c) Les dispositifs anti-refoulement doivent être adaptés sur les raccordements à l'eau potable suivants :
  - i. systèmes de ballast
  - ii. système de bouchain ou d'eau usée
  - iii. réservoirs d'eau d'alimentation de chaudière
  - iv. fontaines à eau réfrigérée
  - v. machines à café
  - vi. lave-vaisselles
  - vii. systèmes de protection contre les incendies
  - viii. broyeurs à déchets
  - ix. machines à glace
  - x. raccords internationaux de jonction avec la terre
  - xi. matériel de buanderie
  - xii. hottes de cuisine autonettoyantes
  - xiii. infirmerie et matériel associé
  - xiv. tables à vapeur
  - xv. toilettes

### 3.9 Inspection des réservoirs d'eau potable

- a) Lors de l'inspection du réservoir d'eau potable, il faut vérifier la tuyauterie (cloisons, événements, conduits de charge, canalisation de remplissage, boyaux, etc.) pour assurer la conformité des nouvelles réparations ou des altérations avec la version actuelle de

la norme [NSF/ANSI/CAN 61 – 2020 Drinking Water System Components – Health Effects](#) (disponible en anglais seulement).<sup>5</sup>

- b) Les résultats de l'inspection, y compris les photos, doivent être envoyés au groupe CME à l'adresse [ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca](mailto:ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca) dans les 21 jours qui suivent l'inspection.

### 3.10 Revêtement des réservoirs d'eau potable

- a) Les renseignements sur la gestion du revêtement des réservoirs d'eau potable sont désormais disponibles dans [7.A.13 – Revêtement des réservoirs d'eau potable](#) du MSF.

### 3.11 Conservation des dossiers

- a) Les résultats des analyses des échantillons d'eau potable et des inspections des réservoirs doivent être conservés à bord pendant une période de 5 ans<sup>6</sup> à compter de leur réception.
- b) Les dossiers tenus par l'IN seront conservés pendant 5 ans<sup>6</sup>. Les dossiers des dépassements conservés par l'IN seront archivés pendant au moins 25 ans<sup>6</sup>.

### 3.12 Vidéos de formation

- a) Les membres du personnel du navire ou de la station qui sont responsables de la qualité de l'eau, du remplissage des réservoirs de stockage d'eau potable, de l'échange d'eau embouteillée, et de l'entretien de toute partie du système d'eau potable de la source au point de distribution final, selon ce qui s'applique au site, doivent visionner les vidéos de formation pertinentes et lire la documentation fournie. Cette exigence doit être ajoutée aux routines de familiarisation des postes désignés à bord de chaque navire ou à chaque site.
- b) [Formation sur la qualité de l'eau](#) (9 vidéos en ligne disponibles) :
  - i. tous les directeurs, les directeurs généraux, les commissaires adjoints, le sous-commissaire, Opérations, et le commissaire doivent visionner la vidéo 1 de la liste ci-dessous
  - ii. tous les gestionnaires et superviseurs doivent visionner les vidéos 1 et 2 de la liste ci-dessous
  - iii. tous les membres du personnel de GSGC canadienne (directeurs, gestionnaires, vérificateurs et agents de la conformité) doivent visionner les vidéos 1 à 9 de la liste ci-dessous
  - iv. tous les utilisateurs d'eau à bord des navires de la GCC sont encouragés à visionner les vidéos 1 à 9 de la liste ci-dessous pour se familiariser au procédé d'approvisionnement en eau potable

---

<sup>5</sup> Disponible à l'achat

<sup>6</sup> Exigence de la GCC

**Les 9 vidéos suivantes sont accessibles à partir du site Web de [Formation sur la qualité de l'eau](#) :**

1. Eau Potable Salubre – Votre Responsabilité
2. Échantillonnage de l'eau dans les installations fédérales
3. Rayonnement ultraviolet et osmose inverse pour les microsystemes
4. Réservoirs de stockage d'eau potable
5. Eau embouteillée : sélection et application dans les installations fédérales
6. Puits d'eau pour les microsystemes
7. Filtration des eaux et échange d'ions pour les microsystemes
8. Désinfection pour les microsystemes
9. Conseils pour l'utilisation de l'équipement d'essai de l'eau potable de terrain

**À titre de références, les 9 documents suivants sont accessibles à partir de la page [Formation sur la qualité de l'eau](#) - Documents et information connexe :**

1. Narration de l'eau potable sûre
2. Filtration des eaux et échange d'ions pour les microsystemes
3. Puits d'eau pour les microsystemes
4. Eau embouteillée dans les installations fédérales
5. Réservoirs de stockage d'eau potable
6. Rayonnement ultraviolet et l'osmose inverse
7. L'échantillonnage de l'eau
8. Désinfection pour les microsystemes
9. Conseils pour l'utilisation de l'équipement d'essai de l'eau potable de terrain

## **4 Documentation**

- Registre de bord de l'eau chargée à bord
- Registre de la salle des machines concernant l'eau produite à bord
- Certificats d'analyse de laboratoire
- Registres des analyses à bord :
  - analyses de désinfection – concentration de chlore libre ou de rayons ultraviolets
  - analyses des rejets d'eau déchlorée
- Registres de toutes les réparations, modifications ou des opérations d'entretien
- Registres des vérifications annuelles du système d'approvisionnement en eau potable et documents de contrôle qui confirment la conformité à la présente procédure
- Instructions de travail propres au site

## 5 Références

- [Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada](#)
- [Conseils pour un approvisionnement en eau potable salubre dans les secteurs de compétence fédérale](#)
- [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#)
- [Formation sur la qualité de l'eau](#) – Vidéos
- [Formation sur la qualité de l'eau](#) – Documents et information connexe
- [GCC/5737 - Manuel de sécurité de la Flotte](#) - 7.A.13 – Revêtement des réservoirs d'eau potable
- [NSF/ANSI/CAN 61 – 2020 Drinking Water System Components – Health Effects](#)<sup>7</sup>  
(disponible en anglais seulement)

---

<sup>7</sup> Disponible à l'achat



## Annexe I Paramètres d'analyse de l'eau potable – Section 3.7

Voici une liste des 29 paramètres de qualité de l'eau qui doivent être analysés conformément aux exigences d'analyse des sections 3.7.2 et 3.7.3. Les CMA prévues dans les [Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada](#) sont indiquées à droite de chaque paramètre d'essai. Veuillez noter que ces recommandations peuvent changer sans préavis. Avant de prélever des échantillons d'eau potable, veuillez consulter les [Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada](#) pour vous assurer que les valeurs relatives aux objectifs axés sur la santé et aux objectifs esthétiques indiquées ci-dessous n'ont pas changé depuis la publication du présent document.

Si les valeurs de la CMA indiquées dans le tableau ci-dessous changent avant que le tableau puisse être mis à jour, les analyses effectuées au laboratoire utilisent l'information la plus récente indiquée dans les [Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada](#).

Objectifs axés sur la santé		Objectifs esthétiques	
Antimoine	0,006 mg/L	Chlore	250 mg/L
Baryum	1 mg/L	Couleur	15 UCV
Benzène	0,005 mg/L	Cuivre	1 mg/L
Bore	5 mg/L	Fer	0,3 mg/L
Cadmium	0,005 mg/L	Manganèse	0,02 mg/L
Chrome	0,05 mg/L	pH	unités de pH entre 7 et 10,5
<i>E. coli</i>	0 par 100 ml	Sodium	200 mg/L
Éthylbenzène	0,14 mg/L	Sulfates	500 mg/L
Fluor	1,5 mg/L	Toluène	0,024 mg/L
Plomb	0,005 mg/L	Matières totales dissoutes	500 mg/L
Mercure	0,001 mg/L	Zinc	5 mg/L
Nitrate/Nitrite	45 mg/L		
Sélénium	0,05 mg/L		
THM	0.1 mg/L		
Coliformes totaux	0 par 100 ml		
Turbidité	1 uTN		
Uranium	0,02 mg/L		
Xylènes	0,09 mg/L		

**Remarque 5 :** Les recommandations d'ordre esthétique visent les paramètres susceptibles d'influer sur l'acceptation de l'eau potable, de la part des consommateurs, comme le goût, l'odeur et la couleur.

Cette page blanche est intentionnelle.

## **Annexe II Fréquence des analyses de l'eau potable – Section 3.7**

Type d'approvisionnement	n° de paramètres à analyser	Fréquence des analyses	Point de collecte d'échantillons
Navires ou stations qui stockent de l'eau	29	Tous les 3 mois ou avant de remettre le système en service après un entretien ou des réparations	Doivent être collectés dans le(s) réservoir(s) d'eau potable et, au minimum, dans 2 sorties en aval : l'une doit être choisie au hasard, et l'autre doit se trouver à la sortie la plus éloignée des réservoirs.
Approvisionnement municipal continu uniquement	29	Annuellement ou avant la remise en service du système après entretien et réparations.  Si la station est saisonnière, au début de la saison d'exploitation.	Doivent être collectés, au minimum, à partir de 2 sorties en aval : l'une doit être choisie au hasard, et l'autre doit se trouver à la sortie la plus éloignée de la source

Cette page blanche est intentionnelle.

## Annexe III Fréquence des analyses de désinfection – Section 3.7

Lorsque le chlore est utilisé pour établir un niveau résiduel de désinfection de maintien dans un système de distribution :

Type d'approvisionnement	Niveau de chlore	Fréquence d'analyse	Point de collecte d'échantillons
Navires ou stations qui stockent de l'eau et utilisent du chlore pour la désinfection	entre 0.2 et 0.5 mg/L	Quotidienne	Doivent être collectés dans le(s) réservoir(s) d'eau potable et, au minimum, dans 2 sorties en aval : l'une doit être choisie au hasard, et l'autre doit se trouver à la sortie la plus éloignée des réservoirs.

Lorsque le chlore n'est pas utilisé pour établir un niveau résiduel permettant de maintenir la désinfection dans le système de distribution :

Type d'approvisionnement	Niveau d' <i>E. coli</i> et de bactéries coliformes totales	Fréquence d'analyse	Point de collecte d'échantillons
Navires ou stations qui stockent l'eau et n'utilisent pas de chlore pour établir un niveau résiduel permettant de maintenir la désinfection dans le système de distribution	0 par 100 ml	Hebdomadaire	Doivent être collectés dans le(s) réservoir(s) d'eau potable et, au minimum, dans 2 sorties en aval : l'une doit être choisie au hasard, et l'autre doit se trouver à la sortie la plus éloignée des réservoirs.

Lorsque l'irradiation par rayonnement ultraviolet est utilisée pour la désinfection de l'eau dans le système de distribution :

Type d'approvisionnement	Niveau minimal d'irradiance	Fréquence de mesure	Point de localisation
Navires ou stations qui stockent de l'eau et utilisent l'irradiation ultraviolette pour la désinfection	254 nm	Quotidienne	Au compteur d'affichage des unités





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.A.13 – Revêtement des réservoirs d'eau potable

### 1 Objet

- a) S'assurer que l'eau potable provenant des réservoirs d'eau avec revêtement des installations et des navires de la Garde côtière canadienne (GCC) est propre à la consommation. Ce qui suit s'applique à l'utilisation et à l'entretien du revêtement des réservoirs d'eau potable de la GCC.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Directeur principal, Flotte

Le directeur principal, Flotte, est responsable de s'assurer que :

- a) toutes les mesures sont prises par le personnel de la Flotte afin que le revêtement des réservoirs d'eau potable soit appliqué et traité conformément aux recommandations du fabricant.

#### 2.2 Commandant

Le commandant ou son délégué est responsable de s'assurer de :

- a) prélever un échantillon d'eau potable du réservoir récemment revêtu, l'envoyer aux fins d'analyse afin qu'il respecte les limites de la concentration maximale admissible (CMA) pour les 29 paramètres inscrits dans l'annexe I du [Manuel de sécurité de la Flotte \(MSF\) 7.A.12 - Qualité de l'eau potable](#), avant de remettre le réservoir en service
- b) tous les défauts de revêtement des réservoirs d'eau potable sont communiqués dès que possible au personnel du navire, au comité de santé et de sécurité au travail pertinent, au gestionnaire de l'entretien des navires approprié et au groupe de l'Ingénierie navale (IN) de l'administration centrale à l'adresse courriel suivante : [ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca](mailto:ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca)
- c) tous les documents concernant le revêtement des réservoirs d'eau potable sont bien remplis, vérifiés, disponibles sur demande et conservés à bord du navire

#### 2.3 Mécanicien en chef

Le mécanicien en chef ou son délégué est responsable de s'assurer que :

- a) le revêtement sélectionné possède une certification valide selon la norme sanitaire National Sanitation Foundation (NSF) / American National Standards

- Institute (ANSI) / Canada (CAN) 61 pour l'utilisation prévue, y compris le volume du réservoir, pendant toute la durée de vie du revêtement
- b) lorsqu'un revêtement époxy est utilisé, seuls des produits (méthode 24 du United States Environmental Protection Agency [USEPA]) époxy 100% solides sans composés organiques volatils (COV) sont utilisés pour enduire ou réparer les réservoirs d'eau potable
  - c) si un revêtement NSF/ANSI/CAN 61 différent du revêtement actuellement appliqué est envisagé, une approbation à l'attention du groupe d'IN doit être demandée avant son application, à l'adresse courriel [ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca](mailto:ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca)
  - d) l'entrepreneur fournit une preuve écrite ou une certification valide de la norme NSF/ANSI/CAN 61 pour le revêtement appliqué
  - e) l'entrepreneur suit les procédés d'application et respecte le temps de durcissement établis par le fabricant
  - f) les services d'un inspecteur de revêtement certifié par la National Association of Corrosion Engineers (NACE) International et titulaire d'une certification minimale de niveau 2 du programme pour les inspecteurs de revêtements, sont fournis par la GCC afin de vérifier que tout le procédé d'application du revêtement est effectué conformément aux instructions d'application du fabricant
  - g) l'entrepreneur utilise seulement de l'équipement neuf pour l'application du revêtement, y compris les pompes, les tuyaux, les pistolets de pulvérisation et les brosses en tenant compte des considérations suivantes :
    - i. l'équipement qui a été nettoyé à l'aide de diluants ou de solvants ne doit pas être utilisé pendant le processus d'application du revêtement
    - ii. l'équipement qui a été nettoyé à l'aide de diluants ou de solvants ne doit pas entrer en contact avec le revêtement à quelque étape que ce soit avant, pendant et après l'application du revêtement
  - h) la réutilisation des pompes, et non des tuyaux, peut être permise si l'entrepreneur démontre qu'elles ont été nettoyées ou rincées avec un produit certifié comme étant conforme à la norme NSF/ANSI/CAN 61 pour l'utilisation dans les réservoirs d'eau potable et que ce produit ne contient aucun solvant
  - i) une fois que le revêtement du réservoir a durci, le réservoir doit être rempli d'eau potable afin de tester la présence de COV uniquement. Après 24 heures, des échantillons d'eau doivent être prélevés directement dans le réservoir et envoyés pour analyse afin de s'assurer qu'aucun COV n'est présent dans l'eau. Pour obtenir des instructions sur la façon de soumettre l'échantillon à un test de COV, veuillez vous référer à la section 3.7.4 du [MSF 7.A.12 – Qualité de l'eau potable](#). Si les résultats de l'analyse des COV sont acceptables, le réservoir doit être surchloré conformément aux procédures décrites à la section 3.6 du [MSF 7.A.12 – Qualité de l'eau potable](#)
  - j) une fois les procédures de surchloration terminées, des échantillons d'eau de référence sont recueillis directement dans le réservoir et analysés conformément aux 29 paramètres de qualité de l'eau inscrits dans l'annexe I du [MSF 7.A.12 – Qualité de l'eau potable](#)



## 2.4 Gestionnaire, Sécurité et sûreté de la Garde Côtière

Le gestionnaire régional, Sécurité et sûreté de la GCC ou son délégué est responsable d'assurer que :

- a) l'information du paragraphe 3.1 b) est envoyée à l'attention du superintendant régional, Ingénierie navale, ainsi qu'au groupe de l'IN de l'administration centrale à l'adresse courriel [ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca](mailto:ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca)

## 3 Directives

### 3.1 Généralités

- a) Le commandant et le mécanicien en chef doivent immédiatement signaler, par téléphone ou par courriel, toute contamination de l'eau potable par des COV au responsable de l'entretien du navire concerné.
- b) Le commandant et le mécanicien en chef doivent suivre les instructions inscrites dans le [MSF 9.B.1 – Rapports d'événements hasardeux, les incidents maritimes et d'autres incidents à signaler](#) afin de rapporter toute contamination de l'eau potable par les COV ou une non-adhérence du revêtement, ou toute autre défaillance du système de distribution d'eau potable en remplissant un rapport d'enquête sur les incidents (REI).
- c) Lorsque des échantillons d'eau sont envoyés aux laboratoires à des fins d'analyse, le navire/station doit veiller à ce que le COR et l'IN à [ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca](mailto:ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca) soient indiqués comme points de contact immédiat pour le navire/station au cas où les résultats des échantillons dépasseraient les valeurs CMA de l'annexe I du [MSF 7.A.12 – Qualité de l'eau potable](#). Si le laboratoire n'accepte qu'un seul contact immédiat, les résultats doivent être envoyés au COR. Le gestionnaire régional, Sécurité et sûreté de la GCC, doit transmettre les résultats à l'IN.
- d) Le commandant et le mécanicien en chef doivent conserver une copie des résultats de l'analyse de la qualité de l'eau selon les 29 paramètres selon les mesures prises dans les sections 2.3 i) et j) de cette procédure et selon la section 3.11 du [MSF 7.A.12 – Qualité de l'eau potable](#).
- e) Des copies de tous les rapports d'analyse de l'eau reçus conformément à cette procédure, quels que soient les résultats, doivent être envoyées à ME à l'adresse [ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca](mailto:ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca).

## 4 Documentation

- Registre de bord sur l'eau chargée à bord
- Registre de la salle des machines concernant l'eau produite à bord
- Certificats d'analyse de laboratoire
- REI
- Registres des analyses à bord :
  - analyses de désinfection – concentrations de chlore libre ou de rayons ultraviolets
  - analyses des rejets d'eau déchlorée
- Registres de toutes les réparations, modifications ou des opérations d'entretien

## 5 Références

- [Manuel de sécurité de la Flotte](#) - 7.A.12 – Qualité de l'eau potable
- [Manuel de sécurité de la Flotte](#) - 9.B.1 – Rapports d'événements hasardeux, les incidents maritimes et d'autres incidents à signaler
- [Qualité de l'eau – Rapports et publications](#)
- [Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada](#)
- [CCG STI Bulletin technique](#) – 2015-01 Les revêtements époxydiques de protection des réservoirs d'eau potable



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.B.1 - OPÉRATIONS DE PLONGÉE

### 1 BUT

#### 1.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Veiller à ce que toutes les opérations de plongée déployées à partir des navires de la Garde côtière canadienne (GCC), ou dans le but de les soutenir, soient exécutées en toute sécurité.

**Plongée : inclus activité sous l'eau où l'on se sert d'un scaphandre autonome ou d'une alimentation d'air en surface.**

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA FLOTTE OU LE DIRECTEUR RÉGIONAL DES SERVICES TECHNIQUES INTÉGRÉS

- a) Le directeur régional de la Flotte ou le directeur régional des Services techniques intégrés (STI) (selon le cas) sont responsables de veiller au respect de cette procédure pour toutes les opérations de plongée à partir des navires ou des unités de la GCC, ou dans le but de les soutenir.

#### 2.2 COMMANDANT

- a) En toute circonstance, le commandant doit appuyer les superviseurs de plongée et les plongeurs, à l'égard des mesures de sécurité au travail, de la planification des opérations de plongée et de la planification des mesures d'urgence et de contingence.

#### 2.3 TOUT RESPONSABLE DE LA GCC QUI RETIENT LES SERVICES DE PLONGEURS PRIVÉS

- a) Tout responsable de la GCC qui retient les services de plongeurs privés est responsable de veiller à ce que les exigences de la présente procédure et de toute autre procédure émise par une autorité responsable de l'application des règlements sur la sécurité et la protection des plongeurs fassent partie du contrat.

#### 2.4 COORDONNATEUR DE LA SÉCURITÉ DE LA PLONGÉE

- a) Le coordonnateur local de la sécurité de la plongée est autorisé à examiner et approuver tous les plans de plongée scientifiques. Il doit ensuite transmettre les résultats de son examen et son approbation aux coordonnateurs nationaux et régionaux de la sécurité de la plongée, ainsi qu'au commandant, par écrit ou par télécopieur, avant le début des opérations de plongée. Là où il n'y a pas de coordonnateur local de sécurité de la plongée, le coordonnateur régional de la sécurité de la plongée doit examiner et approuver les plans de plongée scientifique.
- b) Avant le début de toute plongée, le coordonnateur régional ou local de la sécurité de la plongée est responsable de s'assurer que les plongeurs connaissent le règlement propre au type de plongée prévue et qu'ils s'y conforment.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Lorsqu'on fait appel à des plongeurs contractuels, le contrat doit stipuler la nécessité de se conformer à la présente procédure. On doit joindre une copie « NON CONTRÔLÉE » de cette procédure, au contrat de l'entrepreneur.

#### 3.2 EXIGENCES FONDAMENTALES

- a) Le plongeur doit respecter le règlement de plongée en vigueur au niveau provincial, territorial ou fédéral, selon le lieu et le mode de plongée prévu. Pour des éclaircissements sur le règlement applicable, communiquer avec le coordonnateur régional de la sécurité de la plongée du MPO. La liste des contacts est disponible sur le site du [Programme de sécurité en plongée du MPO](#).
- b) Avant d'être engagée, l'entreprise commerciale de plongée doit fournir une preuve d'assurance responsabilité appropriée.
- c) L'entreprise de plongée doit envoyer un Avis sur les opérations de plongée, à l'organisme provincial de réglementation pertinent, au besoin et une copie de cet Avis doit être présentée, avant le début des opérations de plongée.
- d) Les plongeurs prenant part à un programme scientifique, qu'il soit commandité, soutenu ou mené par le Ministère, doivent avoir reçu l'autorisation du coordonnateur national ou régional de la sécurité de la plongée ou d'un officier de plongée régional autorisé à approuver des opérations de plongée.
- e) Le commandant doit demander et recevoir l'assurance du superviseur de plongée que l'opération de plongée doit s'effectuer conformément aux exigences réglementaires qui s'assurent de la vérification de la certification, du carnet des plongeurs, de l'équipement et de la santé requis pour plonger.
- f) Les navires doivent élaborer une liste de vérification propre au site afin d'assurer le respect de la présente procédure dans les opérations de plongée.

**Remarque 1 :** Il peut y avoir une certaine confusion quant à l'organisme de réglementation qui contrôle les opérations de plongée. Les opérations de plongée effectuées par les employés du gouvernement fédéral doivent être conformes à la norme énoncée à la [Partie XVIII – Activités de plongée du Règlement canadien sur la sécurité et la santé du Code canadien du travail](#). Les entrepreneurs qui offrent des services de plongée doivent se conformer aux règlements régissant les opérations de plongée, qui varient selon les provinces et les territoires. Le coordonnateur régional de la sécurité de la plongée peut aider à trouver le règlement qui s'applique à une situation particulière.

#### 3.3 PLANIFICATION DES OPÉRATIONS DE PLONGÉE

- a) Le superviseur de plongée et le commandant (ou l'officier désigné ayant une connaissance du plan des opérations de plongée) doivent, avant tout, s'entendre sur un plan détaillé des opérations de plongée, comportant un plan d'urgence qui doit être soumis par le plongeur ou l'entrepreneur. Le plan doit comprendre:
  - une description du travail sous-marin à effectuer.
  - le lieu du travail.
  - la profondeur maximale et la durée prévues de chaque plongée.
  - le nombre de plongées par jour et l'heure de chaque plongée.

- le nombre de plongeurs qui seront dans l'eau, quelle qu'en soit le temps.
  - le nombre de préposés à la plongée qui seront en devoir, quand les plongeurs seront sous l'eau.
  - le système de signaux qui sera utilisé, pour communiquer avec les plongeurs.
  - une liste des besoins auxquels le navire doit répondre (arrêts, verrouillages, surveillances, navires, sources d'énergie, outils, lignes, etc.) Veuillez consulter le manuel de sécurité de la Flotte (MSF), section [7.B.5 – Verrouillage et identification](#).
  - un ensemble de plans d'urgence pour traiter les urgences prévisibles.
  - la couverture de l'emplacement et le numéro de téléphone du caisson hyperbare le plus près.
- b) Une copie de ce plan doit être conservée à la timonerie.
- c) Le commandant, ou l'officier de plongée désigné qui connaît le plan des opérations de plongée, doit demeurer sur le lieu de travail pour aider le superviseur de plongée au cours des opérations.

### 3.4 EXÉCUTION DES OPÉRATIONS DE PLONGÉE

- a) Conformément au [Règlement sur les abordages](#), pris en vertu de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#): les signaux et les marques de signalisation doivent être affichés pendant les opérations de plongée. Au besoin, des mises en garde telles que bouées, drapeaux, feux, etc., doivent être mis en place pour délimiter les limites des opérations de plongée. Un Avis à la navigation sera émis, si nécessaire.
- b) Le commandant, en collaboration avec le chef mécanicien et sujet à l'approbation du superviseur de plongée, est responsable de veiller à ce que les machines de propulsion, d'aspiration d'eau de mer et d'évacuation sous l'eau; le système de protection cathodique ou tout autre mécanisme qui pourrait nuire à la sécurité et sûreté des plongeurs, soient arrêtés, afin d'éviter qu'ils ne représentent aucun danger, au cours des opérations de plongée.
- c) On doit transmettre un avis général, à tout le personnel, à l'effet que des opérations de plongée ont lieu et on doit afficher un avis aux endroits appropriés dans la salle des machines. Les procédures appropriées de verrouillage des machines doivent être prises et consignées.
- d) Lorsque des membres d'équipage d'un navire sont affectés au soutien des opérations de plongée, le commandant (ou l'officier désigné), de concert avec le superviseur de plongée, est responsable de s'assurer que ceux-ci on reçu l'information nécessaire et qu'ils connaissent leurs responsabilités respectives.
- e) Une liste de vérification des opérations de plongée doit être remplie avant le début des opérations de plongée et une autre immédiatement après. La liste de vérifications des opérations de plongée doit être enregistrée immédiatement une fois terminé.

### 3.5 LES AFFECTATIONS AUX MISSIONS SAR

- a) La station Sea Island de la GCC en Colombie-Britannique est la seule unité formée et équipée dans le but de procéder à des opérations en réponse aux affectations de recherche et sauvetage de la part du Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) situé à Victoria. Dans ces circonstances, les procédures du JRCC de Victoria et de ses Postes doivent être suivies.
- b) Si le commandant du véhicule à coussin d'air (VCA) est assigné à titre de coordinateur sur place (On Scene Coordinator), il doit révoquer cette responsabilité à un autre navire avant que l'opération de plongée ne débute et ce, jusqu'à ce l'opération de plongée soit terminée.

**4 DOCUMENTATION**

- Listes de vérification propres au navire
- Plan de plongée
- Inscriptions au Journal de bord
- Procédures ministérielles de plongée sécuritaire
- Opérations de plongée de recherche et sauvetage (SAR)
  - Procédures de plongée de la Station Sea Island de la GCC
  - Programme de formation des plongeurs de la GCC
  - Dossiers de formation des plongeurs de la GCC



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.B.2 - PROTECTION CONTRE LES CHUTES

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que le travail en hauteur ou sur les murailles s'effectue sans danger conformément au [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime \(SSTMM\)](#) et au [Programme de protection contre les chutes de la Garde côtière canadienne](#).

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit veiller à la mise en place et au respect de mesures de sécurité et d'un programme d'inspection dans le but d'assurer la protection contre les chutes.

#### 2.2 SURINTENDANT, MARINE

- a) Le surintendant, Marine, doit veiller à ce que des cours sur la protection contre les chutes soient offerts afin que les superviseurs et le personnel en général soient familiers avec les principes de protection contre les chutes.

#### 2.3 SUPERVISEURS

- a) Les superviseurs doivent faire en sorte que du matériel de sécurité adéquat soit fourni au personnel et que ce dernier l'utilise de façon adéquate. De plus, le personnel doit avoir reçu une formation aux fins suivantes :
- Installer ou désinstaller un dispositif de protection contre les chutes.
  - Se hisser à des hauteurs supérieures à 2,4 m.
  - Élaborer des plans d'ascension.

#### 2.4 TOUS LES MEMBRES DU PERSONNEL

- a) Tous les membres du personnel qui travaillent en hauteur doivent suivre une formation adéquate en matière de protection contre les chutes et respecter les mesures de sécurité ainsi que les listes de vérification pour le travail en hauteur et qui ont été adoptées.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 PLANS D'ASCENSION

- a) On doit élaborer un plan d'ascension avant toute ascension ou tout travail exécuté à une hauteur de plus de 2,4 m.
- b) Les plans d'ascension doivent, au minimum, satisfaire aux exigences des règlements de SSTMM (solidité de l'ancrage, chute libre maximale, force de chute libre maximale, etc.). Ces plans doivent aussi prévoir un PLAN D'INTERVENTION convenu et veiller à ce que l'équipement d'intervention exigé est facilement disponible pour l'ascension planifiée.
- c) Avant l'ascension, la personne concernée doit vérifier la structure et l'équipement utilisés pour l'ascension, inspecter l'ancrage et les dispositifs de protection contre les chutes ainsi que l'équipement de verrouillage et vérifier les plans d'intervention en vigueur.

#### 3.2 INSPECTION ET REGISTRES

- a) La vie utile de l'équipement de prévention contre les chutes dépend des recommandations et des exigences établies par le fabricant de l'équipement.
- b) Tout nouvel équipement doit faire l'objet d'une inspection avant la première utilisation.
- c) Lorsque de l'équipement de prévention contre les chutes est utilisé à bord, le dispositif de protection contre les chutes doit être inspecté avant son utilisation pour s'assurer qu'il respecte les normes de sécurité énoncées dans la partie 10 (144) du [Règlement de la santé et de sécurité au travail en milieu maritime](#). Ces normes doivent être facilement accessibles.
- d) On doit tenir des registres sur l'acquisition, l'entretien et les essais de l'équipement protecteur, conformément à la partie 1 (4) du [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#).
- e) Après l'inspection périodique, une étiquette affichant des renseignements pertinents et une date d'expiration peut être posée sur l'équipement.
- f) Ces étiquettes doivent aussi correspondre à une entrée du registre où seront consignés la date d'acquisition, le nom du fabricant, les détails relatifs à la mise hors service et les résultats des inspections ultérieures ainsi que les critères d'inspection pour cet article.

#### 3.3 INSPECTIONS APRÈS UTILISATION

- a) Tout équipement ayant effectivement servi à prévenir une chute doit faire l'objet d'une inspection et être mis hors service jusqu'à ce qu'une personne compétente garantisse l'efficacité du dispositif.
- b) Les résultats de ces inspections doivent être consignés dans le registre.



#### 4 DOCUMENTATION

- [Programme de protection contre les chutes de la GCC.](#)
  - Partie I – Politique et plan
  - Partie II – Protection contre les chutes de structures et de tours à terre
  - Partie III – Protection contre les chutes à bord de navires
- Listes de vérification de travail en hauteur
- Plans d'intervention
- Inscriptions au Journal de bord
- Registre d'inspection de l'équipement de prévention contre les chutes





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.B.3 – Entrée dans des espaces clos

### 1 Objet

- a) Veiller à ce que l'entrée dans des espaces clos<sup>1</sup> se fasse dans des conditions sécuritaires et contrôlées.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Commandant en consultation avec le chef mécanicien

Le commandant est responsable de s'assurer que :

- a) les espaces présentant un risque doivent être identifiés et que les risques spécifiques associés à ces espaces doivent être évalués et documentés. Cette information sera conservée dans les instructions de travail propres au site (ITPS) qui doivent être examinées au moins tous les 3 ans<sup>2</sup> par une personne qualifiée<sup>3</sup>, et inscrites dans le registre des risques spécifiques au navire
- b) des instructions et une formation sur les procédures, ainsi que l'utilisation de l'équipement de protection individuelle (ÉPI) sont fournies à toute personne impliquée dans tout aspect de l'entrée dans un espace clos
- c) pendant l'exploitation, les navires de la Garde côtière canadienne (GCC), les membres d'équipage ayant des responsabilités d'entrée ou de sauvetage dans un espace clos, doivent participer à de la formation sur les exercices d'entrée ou de sauvetage dans un espace clos, tenue à bord au moins 2 fois<sup>4</sup> par année par équipage. Toutes les pratiques de sauvetage doivent être documentées

### 3 Instructions

#### 3.1 Instructions du superviseur d'accès

Le superviseur d'accès est responsable de s'assurer que :

<sup>1</sup> Définition d'un espace clos – *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* – Partie XI

<sup>2</sup> *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime* – Partie 7, Section 126

<sup>3</sup> Définition d'une personne qualifiée – *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*, Partie 1

<sup>4</sup> CSA Z1006-F16 Gestion du travail dans les espaces clos – 7.4.4 Pratique de sauvetage

- a) toute personne impliquée dans l'accès aux espaces clos obtient des instructions et une formation sur les procédures à suivre et l'utilisation de l'ÉPI
- b) lorsque l'évaluation des risques l'indique, toute personne qui entre dans un espace clos, y séjourne ou en sort, doit porter un harnais de sécurité approprié équipé d'une ligne de vie
- c) lorsqu'une personne est sur le point d'entrer dans un espace clos, le superviseur d'accès doit nommer une personne qualifiée pour vérifier que l'atmosphère dans l'espace clos est saine, que ces conditions peuvent être maintenues pendant la durée d'accès dans l'espace clos et que les dangers physiques ont été éliminés de cet espace clos
- d) une personne qualifiée se trouve à l'extérieur de l'espace clos et communique avec la personne à l'intérieur de cet espace clos
- e) deux personnes ou plus se trouvent à proximité immédiate de l'espace clos pour prêter assistance en cas d'accident ou toute autre urgence. L'une de ces personnes doit être formée aux procédures d'urgence et être titulaire d'un certificat de secourisme de base
- f) la ventilation est maintenue pendant toute la période durant laquelle l'espace clos est occupé, le cas échéant
- g) en cas d'urgence, le préposé ne pénètre en aucun cas dans l'espace
- h) l'approbation et l'annulation du permis d'entrée dans un espace clos sont respectées

### 3.2 Généralités

- a) Seul un personnel qualifié et formé doit être autorisé à entrer dans un espace clos, à agir à titre de préposé ou de membre de l'équipe de sauvetage.
- b) Toute personne impliquée dans un aspect quelconque de l'entrée dans un espace clos doit se familiariser avec les évaluations de risques, les ITPS, l'ÉPI et le matériel, ainsi que les procédures d'urgence, et doit recevoir une séance d'information sur la sécurité avant d'entreprendre tout travail.
- c) Un espace clos doit être bien identifié au moyen d'une signalisation approuvée et sécurisé, s'il y a lieu, afin d'empêcher l'entrée non autorisée.
- d) Le permis d'entrée dans un espace clos doit être rempli avant d'entrer dans un espace clos<sup>5</sup> et mis à la disposition de tout le personnel, y compris le comité de santé et de sécurité au travail (SST). Le permis doit être valable pour une période maximale de 24 heures et doit être conservé pendant au moins 2 ans<sup>6</sup>.
- e) Dans le cas où les conditions changent à l'intérieur de l'espace clos, entraînant une situation comportant des risques selon la définition contenue dans le [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) ou si des conditions mentionnées dans la liste de contrôle du permis changent, le permis doit être conservé pendant 10 ans<sup>7</sup> après la date de sa signature.
- f) Tout le matériel utilisé pour accéder aux espaces clos doit être maintenu en bon état de fonctionnement et inspecté avant son utilisation.

---

<sup>5</sup> [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) – Partie 13, 166

<sup>6</sup> [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) – Partie 13, 168 (2)

<sup>7</sup> [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) – Partie 21, 281

- g) Les systèmes potentiellement dangereux tels que les systèmes électriques, mécaniques, hydrauliques, pneumatiques, chimiques, thermiques ou fixes d'extinction des incendies, doivent être désactivés et verrouillés avant l'entrée dans l'espace clos.
- h) Un système de communication adéquat reliant toutes les parties doit être établi, compris par tous et testé.
- i) Un préposé doit demeurer à l'entrée pour surveiller l'endroit pendant qu'il est occupé.
- j) Aucune entrée ne doit prendre place à moins qu'une équipe de secours formée et équipée ne se trouve sur place, qu'on ait convenu d'un plan de secours et que les responsabilités de l'équipe de secours aient été assignées.
- k) Aucune personne ne doit fermer un espace clos tant qu'une personne qualifiée n'a pas vérifié que personne ne s'y trouve.

### 3.3 Travail à chaud

- a) À moins qu'une personne qualifiée n'ait établi que le travail peut y être exécuté en toute sécurité, le travail à chaud ne doit pas être effectué dans un espace clos.

### 3.4 Équipement d'aération

- a) Lorsqu'une ventilation mécanique<sup>8</sup> est nécessaire pour assurer un environnement sûr, l'équipement d'aération doit :
  - i. être muni d'une alarme qui se déclenche automatiquement et qui est audible ou visible par quiconque se trouvant dans l'espace clos, ou
  - ii. être constamment surveillé par un préposé qui est en communication avec toute personne se trouvant dans l'espace clos et, en cas de mauvais fonctionnement, est en mesure d'activer une alarme
- b) Avant d'accorder l'autorisation d'accès, il doit être déterminé que chaque personne se trouvant dans l'espace clos dispose de suffisamment de temps pour en sortir, en cas de défaillance de la ventilation.
- c) L'utilisation d'une ventilation mécanique doit être consignée sur le permis d'entrée.

### 3.5 Analyse de l'atmosphère

- a) L'analyse de l'atmosphère dans un espace clos doit être effectuée par une personne qualifiée avant que quiconque n'y entre pour la première fois, et avant toute nouvelle entrée après que l'espace a été libéré.
- b) Une surveillance constante doit être effectuée pendant que des personnes se trouvent à l'intérieur de l'espace jusqu'à l'achèvement des travaux.
- c) Avant d'entrer dans un espace, des lectures stables doivent être effectuées pour s'assurer que la concentration d'oxygène (O<sub>2</sub>) n'est pas inférieure à 19,5 % ou supérieure à 23 % par volume<sup>9</sup>, et que la concentration d'agents chimiques ne dépasse pas 10 % de la limite inférieure d'explosivité (LIE)<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) – Partie 14, 174

<sup>9</sup> [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) – Partie 14, 171 (2) c)

<sup>10</sup> [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) – Partie 20, 255 (6)

- d) Les personnes doivent immédiatement quitter l'espace si les conditions se détériorent ou si la ventilation mécanique en service est défectueuse ou s'arrête.

### **3.6 Précautions à prendre lorsqu'on sait ou qu'on soupçonne que l'atmosphère est dangereuse à bord d'un navire**

- a) Si l'on soupçonne ou l'on sait que l'atmosphère dans un espace clos est dangereuse, l'accès à l'espace clos ne doit être autorisé que s'il n'existe aucune autre solution pratique. Dans de telles conditions, l'entrée ne doit se faire que pour d'autres essais atmosphériques, une opération essentielle ou la sauvegarde de la vie humaine ou du navire. Le nombre de personnes autorisées à pénétrer dans l'espace doit être le minimum requis.
- b) Un appareil respiratoire approprié (une source d'air pur indépendante de l'atmosphère à l'intérieur de l'espace), lorsqu'il est identifié comme étant requis dans le permis d'entrée dans des espaces clos, doit être porté et seules les personnes qui ont été formées à l'utilisation de cet appareil doivent être autorisées à entrer dans l'espace clos.

### **3.7 Urgence**

- a) Le préposé ne doit sous aucun prétexte entrer dans l'espace. Le préposé doit faire appel à l'équipe de sauvetage, qui évaluera la situation afin d'assurer la sécurité de ceux qui doivent entrer dans l'espace clos, avant d'entreprendre les opérations de sauvetage.

## **4 Formation**

- a) Toute personne entrant dans un espace clos doit être formée et qualifiée pour les espaces clos et le rôle de préposé.
- b) Toute personne participant à une équipe de sauvetage doit être formée et qualifiée pour le sauvetage en espace clos.
- c) L'équipe doit comprendre au moins une personne formée :
  - i. en premiers soins et en réanimation cardiorespiratoire (RCR)
  - ii. sur l'utilisation d'un équipement d'intervention d'urgence approprié
- d) Les équipes de sauvetage en espace clos doivent effectuer des exercices de sauvetage au moins deux fois par année par équipage, ou avant qu'une entrée ait lieu dans un espace pour effectuer un sauvetage à partir d'un espace clos simulé ou réel. Toutes les pratiques de sauvetage doivent être documentées.

## **5 Équipement de protection individuelle**

- a) Les ÉPI doivent, dans tous les cas, être adaptés aux risques associés et doivent être inspectés avant chaque utilisation.
- b) Les ÉPI utilisés à l'intérieur d'un espace clos ne doivent pas empêcher une personne d'y entrer ou d'en sortir.
- c) Lorsque cela est possible et approprié, une personne doit entrer dans un espace clos avec un harnais et une ligne de vie.
- d) Les membres d'une équipe de sauvetage doivent recevoir un ÉPI adapté aux dangers et aux risques identifiés. Il s'agit normalement d'un appareil respiratoire

autonome, d'un harnais et d'une ligne de vie, ainsi que d'un ÉPI qui protège cette personne contre les risques provenant de substances toxiques ou de produits chimiques qui peuvent entrer en contact avec la peau ou les yeux.

## 6 Documentation

- Registres des risques
- Liste des espaces clos et des évaluations des risques connexes
- [Annexe D du Manuel de sécurité de la Flotte \(MSF\)](#) – Évaluation préalable de la sécurité des travaux (ÉPST)
- [Permis d'entrée dans un espace clos](#)
- Dossiers de formation
- Registres d'étalonnage
- Registres de verrouillage et d'étiquetage

## 7 Références

- [Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail](#)
- [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)
- [Directives du Conseil national mixte](#), Partie XII – Espaces clos
- Sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), supplément de décembre 2014
- [MSF, 7.A.1 – Évaluation des risques](#)
- [MSF, 7.B.5 – Verrouillage et identification](#)
- [MSF, 7.B.4 – Travail à chaud](#)
- CSA Z1006-F16 – *Gestion du travail dans les espaces clos*
- [GCC/6108 – Manuel d'équipement de protection individuelle](#)
- [GCC/6012 Programme de protection respiratoire de la Garde côtière canadienne](#)
- [MPO/5323 \(CGCC\) CO 13-2016 Conformité à la partie 7 - Programme de prévention des risques du Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime : Registre national des risques liés aux navires](#)
- [MPO/5323 \(CGCC\) 02-2017 Directives supplémentaires concernant la conformité à la partie 7 du Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime – Programme de prévention des risques et le Registre des risques propres aux sites fournis par Sécurité et sûreté de la Garde côtière](#)







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.B.4 – Travail à chaud

### 1 Objet

- a) Réduire le risque d'accident ou de blessure pour les employés de la Garde côtière canadienne (GCC) et les personnes qui ont accès au lieu de travail ou aux navires en s'assurant que le travail à chaud est effectué de façon contrôlée et sécuritaire.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Mécanicien en chef

Le mécanicien en chef ou son délégué doit s'assurer que :

- a) la présente procédure est suivie lorsque des travaux à chaud sont effectués à bord du navire
- b) les permis d'autorisation de travail à chaud sont délivrés et approuvés
- c) les zones de travail à chaud désignées et équipées sont établies pour la réalisation des travaux à chaud et que ces zones sont adéquatement équipées pour qu'on puisse y réaliser les travaux en toute sécurité
- d) toute personne effectuant un travail à chaud est qualifiée<sup>1</sup> en fonction de sa certification, de son expérience et de sa connaissance du travail et de l'environnement de travail
- e) les employés sont bien informés de la procédure avant d'effectuer un travail à chaud

**Remarque :** Si le navire n'est pas en service (radoub, entretien, désarmement, etc.) et que le mécanicien en chef n'est pas disponible pendant une période prolongée, son délégué à bord doit être qualifié pour délivrer des permis d'autorisation de travail à chaud lorsque des travaux à chaud sont nécessaires en l'absence du mécanicien en chef.

#### 2.2 Superviseur immédiat

Le superviseur immédiat du personnel à bord du navire doit s'assurer que :

- a) le personnel est bien informé de la procédure avant d'effectuer un travail à chaud

---

<sup>1</sup> Partie 1 du [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)

- b) une évaluation des risques est complétée conformément à [7.A.1 - Évaluation des risques](#) du Manuel de sécurité de la Flotte (MSF) avant que le travail à chaud ne soit effectué

## 2.3 Personnel effectuant des travaux à chaud

- a) Le personnel qui effectue des travaux à chaud doit le faire conformément à la présente procédure et aux conditions du [Permis d'autorisation de travail à chaud FP-0061-F](#).

# 3 Instructions

## 3.1 Renseignements généraux

- a) Seule une personne qualifiée est autorisée à effectuer le travail à chaud.
- b) Aucun travail à chaud ne doit être effectué sur un tuyau, un réservoir ou dans un secteur où flottent du gaz, des vapeurs ou des poussières inflammables, à moins que ce secteur n'ait été dégazé et testé par une personne qualifiée.
- c) Le soudage sur les parois des réservoirs de carburant ou d'huile de graissage est strictement interdit, à moins que ces réservoirs n'aient été dégazés ou soient inertes.
- d) Aucun travail à chaud ne doit avoir lieu pendant que le navire est en mazoutage ou lors d'opérations de transfert.
- e) Toutes les soudures visant la coque, les accessoires de coque, les engins de levage, les points de sécurité et les points d'ancrage des navires de la GCC doivent être effectuées par une personne qualifiée.
- f) Tous les travaux de soudage doivent être effectués à la satisfaction de la société de classification, de l'organisme reconnu ou de Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada, selon le cas, avant la mise en service de l'appareil ou du dispositif. Les réparations d'urgence doivent être soumises à une charge minimale, jusqu'à ce que la réparation ait été testée et soit certifiée comme étant adéquate.
- g) Conformément au [bulletin technique des Services techniques intégrés \(STI\) de la GCC 2020-03 - Peinture contenant du plomb sur les navires de la GCC](#), les revêtements doivent faire l'objet d'un test de présence de plomb. S'il s'avère que les revêtements contiennent du plomb ou s'il n'est pas possible de les tester à l'avance, des mesures et des précautions appropriées doivent être prises.

**Remarque :** Certains ports ont établi leur propre règlement en ce qui concerne le travail à chaud dans le port. L'officier responsable doit consulter les autorités portuaires avant d'approuver du travail à chaud au port.

## 3.2 Travail à chaud et zone de travail à chaud

- a) Le travail à chaud est défini<sup>2</sup> comme un travail pouvant créer une source d'inflammation ou une température suffisamment élevée pour allumer un mélange de gaz inflammable ou causer la combustion de l'élément utilisé dans le processus. Ceci inclut tout travail nécessitant l'utilisation d'un équipement de soudage, brûlage

---

<sup>2</sup> Partie 16, article 189 du [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)

ou brasage, le perçage, le meulage ou tout autre travail où une flamme est utilisée ou des étincelles sont produites.

- b) Une zone de travail à chaud aménagée est une zone assignée et équipée comme étant une aire autorisée dans laquelle des travaux à chaud peuvent être effectués sans permis. L'atelier du mécanicien est habituellement désigné comme zone de travail à chaud.

### 3.3 Permis d'autorisation de travail à chaud

- a) Tous les travaux à chaud qui sont effectués à l'extérieur d'une zone de travail à chaud approuvée nécessitent un [Permis d'autorisation de travail à chaud FP-0061-F](#) en règle.
- b) Pour être valable, le [Permis d'autorisation de travail à chaud FP-0061-F](#) doit être signé par le mécanicien en chef ou son représentant en liaison avec l'évaluation des risques identifiée au point 2.2 b), du travail effectué.
- c) Les permis doivent être conservés pendant 1 an à compter de la date à laquelle les travaux sont effectués.
- d) Il n'est pas nécessaire d'avoir de [Permis d'autorisation de travail à chaud FP-0061-F](#) pour les travaux d'entretien normaux qui sont effectués dans une zone de travail à chaud désignée.
- e) Lorsqu'un permis a été délivré, tant le mécanicien de quart que l'officier de quart doivent être informés avant le début des travaux à chaud.

### 3.4 Sécurité des employés

- a) Les employés qui effectuent du travail à chaud doivent démontrer au mécanicien en chef, ou son représentant, qu'ils sont qualifiés pour utiliser l'équipement.
- b) Il faut notamment tenir compte des dangers suivants, sans toutefois s'y limiter :
  - i. brûlures et températures extrêmes
  - ii. émanations et gaz nocifs
  - iii. incendies et explosions
  - iv. électrocution
  - v. glissades, trébuchements et chutes
  - vi. blessures aux yeux causées par des débris, la lumière ou la chaleur

### 3.5 Exécution de travail à chaud – piquet d'incendie

- a) Lorsque des travaux à chaud sont effectués conformément à la section 3.3 a), un piquet d'incendie doit être assuré en tout temps. Un minimum d'une personne munie d'un extincteur doit se trouver à proximité du travail en cours.
- b) Conformément à la section 3.2 b), lorsque des travaux à chaud sont effectués dans une zone de travaux à chaud désignée, un piquet d'incendie sera assuré à la discrétion du mécanicien en chef.
- c) Le piquet d'incendie doit être étendu aux compartiments adjacents touchés par le travail à chaud.
- d) La zone de travail doit être suffisamment ventilée pour permettre le réapprovisionnement en air des employés travaillant dans cette zone.

### 3.6 Après le travail à chaud

- a) Les surfaces chaudes doivent être marquées pour éviter que le personnel ne soit accidentellement brûlé.
- b) Lorsque le travail à chaud est terminé, la zone doit être surveillée pendant au moins 30 minutes pour s'assurer qu'il n'y a pas de risque d'incendie.
- c) S'il n'y a plus de risque d'incendie, l'équipement du piquet d'incendie doit être remplacé à l'endroit habituel.

## 4 Besoins de formation

- a) Une familiarisation avec cette procédure et les instructions de travail propres au site (ITPS) associées, doit être fournie aux employés effectuant les tâches associées au travail à chaud.
- b) Cette familiarisation doit être renouvelée chaque année.

## 5 Équipement de protection individuelle

- a) L'équipement de protection individuelle indiqué dans le [GCC/6108 - Manuel d'équipement de protection individuelle](#) doit être porté pendant le travail à chaud.

## 6 Documentation

- Dossiers de formation
- [Permis d'autorisation de travail à chaud FP-0061-F](#)
- Inscriptions au journal de bord
- Instructions de travail propres au site
- Mode d'emploi du fabricant

## 7 Références

- [Programme technique d'hygiène et de sécurité en matière de soudage](#)
- [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)
- [Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail](#) - Qu'est-ce que le travail à chaud?
- [GCC/5737 - Manuel de sécurité de la Flotte](#) - 7.A.1 Évaluation des risques
- [GCC/5737 - Manuel de sécurité de la Flotte](#) - 10.A.6 Peinture et autres revêtements
- [GCC/5737 - Manuel de sécurité de la Flotte](#) - 10.A.7 Sécurité et sûreté de l'entrepreneur
- [GCC/6108 – Manuel d'équipement de protection individuelle](#)
- [Bulletins techniques des STI de la GCC](#) - 2013-08 Précautions lors de la purge de gaz combustibles dangereux
- [Bulletins techniques des STI de la GCC](#) - 2020-03 Peinture contenant du plomb sur les navires de la GCC

- CSA W117.2-12 Règles de sécurité en soudage, coupage et procédés connexes<sup>3</sup>
- [NFPA 51B – Standard for Fire Prevention During Welding, Cutting, and Other Hot Work](#) (disponible en anglais seulement)
- [Emploi et Développement social Canada](#) - Procédés de soudage et procédés connexes : Guide des risques pour la santé et des mesures de contrôle des risques

---

<sup>3</sup> Voir gratuitement sur le site du [Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail](#) (CCHST)





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.B.5 – Verrouillage et identification

### 1 Objet

- a) Veiller à ce que le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) qui travaille sur des dispositifs ou des appareils de la GCC, ou à proximité, sont protégées contre toute exposition accidentelle aux courants électriques, à la pression hydraulique ou pneumatique, à la pression d'eau, de gaz, de vapeur ou à la dépression; aux températures élevées, cryogéniques, aux radiofréquences, aux agents chimiques potentiellement réactifs, à l'énergie mécanique emmagasinée ou à la mise en marche d'un appareil.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Commandant

Le commandant ou son délégué doit s'assurer que :

- a) la présente procédure est appliquée à bord du navire
- b) le programme ou les parties intéressées sont informés de tout verrouillage ayant des répercussions sur leur état de préparation

#### 2.2 Mécanicien en chef

Le mécanicien en chef ou son délégué doit s'assurer:

- a) de consulter le commandant avant de procéder au verrouillage ou à la désactivation de tout système ou équipement sous tension qui aurait un effet sur l'état de préparation ou sur la sécurité de navigation du navire
- b) de l'approbation de tous les verrouillages et étiquettes d'identification des systèmes ou de l'équipement sous tension, et s'assurer que chaque événement est consigné sur une [fiche de rapport de verrouillage et d'identification](#), et que toutes les fiches sont consignées dans un registre
- c) que l'officier de quart consigne tous les avis dans le journal de bord concernant les verrouillages et les identifications ayant une incidence sur l'état de préparation dès leur réception
- d) que toutes les personnes chargées des travaux d'entretien de l'équipement devant être mis hors tension ont pris connaissance des instructions de travail propres au site (ITPS), et ces ITPS sont disponibles aux fins de consultation pendant la durée des travaux

- e) le commandant est avisé lorsqu'un système verrouillé affectant l'état de préparation ou la sécurité de la navigation est remis sous tension

## 3 Instructions

### 3.1 Instructions des chefs de service

- a) Les chefs de service sont responsables de s'assurer que les routines d'entretien utilisées à bord du navire pour les systèmes sous tension ou l'équipement à isoler comprennent tous les renseignements pertinents.

### 3.2 Généralités

- a) Avant la réalisation de travaux, une évaluation des risques doit être effectuée selon la section 3 du [Manuel de sécurité de la Flotte \(MSF\) 7.A.1 – Évaluation des risques](#).
- b) Lorsqu'elles sont établies, les ITPS doivent être respectées pour effectuer le verrouillage et l'identification de l'équipement visé. Dans la mesure du possible, veuillez ajouter des photos des appareils et de leurs sources d'énergie. Ces instructions doivent comprendre :
  - i. l'identification de la machinerie, de l'équipement ou des procédés
  - ii. une liste de tous les dispositifs d'isolement des sources d'énergie et leur emplacement
  - iii. les étapes à suivre pour mettre hors service, isoler, bloquer et sécuriser l'appareil, et pour libérer l'énergie emmagasinée ou résiduelle
  - iv. les étapes à suivre pour installer et enlever les dispositifs de verrouillage
  - v. les étapes à suivre pour confirmer que l'on a bien isolé et mis hors service les dispositifs
  - vi. les étapes à suivre pour vérifier que toutes les personnes ont quitté le site des travaux, et que l'équipement a été inspecté pour confirmer qu'il est prêt à être remis en service
- c) Personne ne peut enlever un verrou ou une étiquette d'identification, ni remettre en fonction un système ou un appareil verrouillé ou identifié, sans l'approbation du mécanicien en chef ou de son délégué.
- d) Le dispositif de coupure de la source d'énergie (disjoncteur, interrupteur d'isolement, vanne de débit, sectionneur, vanne d'isolement, bride pleine, bloc, ou tout autre dispositif similaire utilisé pour bloquer ou isoler de l'énergie) doit pouvoir être verrouillé ou freiné par un fil en position non énergisée ou isolée.
- e) Lorsque le dispositif de coupure de la source d'énergie ne peut pas être verrouillé de façon ferme, le système doit être mis hors d'usage par coupure physique.
- f) Une inspection doit être effectuée par le mécanicien en chef ou son délégué, pour vérifier que l'isolation est bien accomplie, lors de la procédure de verrouillage et d'identification prévue. Il est déconseillé de vérifier la dépressurisation en désaccouplant une bride, en desserrant un bonnet de soupape, en retirant une tubulure d'instrument ou par toute autre mesure semblable, à moins qu'il n'y ait aucun autre moyen de vérifier la dépressurisation.
- g) Pendant qu'une pièce d'équipement ou un dispositif est isolé, des contrôles doivent être effectués aux commencements des périodes de travaux pour vérifier que les composants demeurent en position isolée.



### 3.3 Verrous et étiquettes

- a) Un verrou permet de maintenir en place de façon sécuritaire un dispositif d'isolement des sources d'énergie et d'empêcher la mise sous tension des systèmes ou de l'équipement. Les morillons, chaînes et autres dispositifs peuvent servir de dispositifs de verrouillage lorsqu'ils sont combinés à des cadenas.
- b) Une clé est requise pour chaque verrou et la personne chargée de l'entretien du système ou de l'équipement à verrouiller doit être la seule en possession de la clé. Il est interdit d'utiliser des cadenas de type passe-partout comme dispositif de verrouillage. Lorsque l'équipement est verrouillé à la suite d'un changement d'équipage, le mécanicien en chef qui arrive doit en être informé et être responsable du verrou et de la clé.
- c) L'étiquette est un outil d'avertissement important qui peut être fixée à un dispositif de coupure de la source d'énergie pour indiquer que celui-ci et le système ou l'appareil tributaire étiqueté ne doivent pas être utilisés. Lorsque les systèmes ou l'équipement sont verrouillés, une étiquette doit être posée près du dispositif de verrouillage, indiquant la date du verrouillage ainsi que le nom de la personne qui a mis le dispositif en place et qui détient la clé. L'étiquette doit être enlevée uniquement par la personne qui a mis en place le dispositif de verrouillage ou par la personne qui la remplace.

### 3.4 Tenue des registres

- a) Des rapports de verrouillage et d'identification adaptés aux particularités du site doivent être produits. Au minimum, l'information identifiée sur la [fiche de verrouillage et d'identification - FP-5196-F](#) doit être récoltée.
- b) Les rapports de verrouillage et d'identification doivent être conservés à bord pendant une période de 12 mois.
- c) Le mécanicien en chef doit garder à jour un registre de verrouillage et d'identification de façon à pouvoir vérifier rapidement l'état des systèmes ou de l'équipement qui ont été verrouillés ou identifiés. Ce registre doit inclure les renseignements suivants :
  - i. le numéro d'identification unique correspondant à la fiche de rapport de verrouillage et d'identification
  - ii. le système ou l'équipement sous tension affecté
  - iii. la date du début du verrouillage et de l'identification
  - iv. la personne responsable des travaux
  - v. la date de fin du verrouillage et de l'identification
  - vi. la personne responsable de la remise en service
- d) Ce registre, accompagné des fiches de rapport de verrouillage des systèmes ou des équipements toujours en service, doit faire partie des notes de changement d'équipage du mécanicien en chef.

### 3.5 Retrait des verrous et des étiquettes

- a) La personne qui retire le verrou et l'étiquette doit vérifier que le système ou l'équipement sous tension fonctionne correctement et que les composants qui se trouvent dans la zone de verrouillage sont remis en place, au besoin, pour permettre un fonctionnement sécuritaire.

- b) Les composants qui peuvent déclencher le fonctionnement automatique d'un disjoncteur, d'un moteur ou d'une vanne à commande pneumatique au moment de rétablir l'alimentation ou la tension doivent être placés de façon à ne pas déclencher automatiquement le fonctionnement une fois le verrou et l'étiquette d'identification retirés.

## 4 Formation

- a) Le mécanicien en chef ou son délégué doit fournir à toutes les personnes concernées par le verrouillage ou l'identification d'appareils une formation sur ce qui suit :
- i. cette procédure et les ITPS
  - ii. les systèmes de contrôle d'énergie d'équipement
  - iii. les sources d'énergie d'équipement
  - iv. les procédés d'isolation et la vérification de mise hors tension d'équipement
  - v. l'équipement de protection individuelle (ÉPI) à utiliser lorsque des travaux sur des systèmes hors-tension sont effectués
- b) Tel que stipulé dans CSA Z460-13 – Maîtrise des énergies dangereuses - cadenassage et autres méthodes<sup>1</sup>, la formation aura lieu à tous les 3 ans, ou aussitôt qu'il y a un changement d'équipement ou dans les procédures.

## 5 Équipement de protection individuelle

- a) Toute personne travaillant sur un système mis hors tension doit porter un ÉPI adapté aux risques liés à la tâche, comme le stipule le document intitulé [GCC/6108 – Manuel d'équipement de protection individuelle](#).

## 6 Documents

- Entrées dans le journal de bord
- [Fiche de verrouillage et d'identification - FP-5196-F](#)
- Registre de verrouillage et d'identification
- ITPS
- Les ordres de travail

## 7 Références

- [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) – Partie 15 – Sécurité électrique
- CSA Z460-13 – Maîtrise des énergies dangereuses : cadenassage et autres méthodes
- [Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail](#) – Cadenassage/étiquetage

---

<sup>1</sup> La norme peut être consultée gratuitement à partir d'un ordinateur du gouvernement au [Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail - CCHST](#)

- [GCC/5737 – Manuel de sécurité de la Flotte](#) – 7.B.6 Sécurité électrique – Travail sur les conducteurs ou autres éléments de circuit sous tension
- [GCC Intranet – Services techniques intégrés – Publications](#) - Manuel de sécurité électrique maritime de la GCC





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.B.6 - SÉCURITÉ ÉLECTRIQUE - TRAVAIL SUR LES CONDUCTEURS OU AUTRES ÉLÉMENTS DE CIRCUIT SOUS TENSION

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que toutes les personnes travaillant à bord des navires ou stations de la Garde côtière canadienne (GCC) ne soient pas exposées de manière accidentelle aux courants électriques et aux brûlures causées par un arc électrique.
- b) Il est important de savoir qu'il n'est pas recommandé de travailler sur tous les conducteurs ou autres éléments de circuit sous tension et que ces travaux ne devraient pas être effectués de façon routinière. Lorsque nécessaire, selon les besoins opérationnels ou à des fins de diagnostic de panne, les travaux sous tension doivent être exécutés par la personne responsable ou des personnes qualifiées conformément au [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime \(SSTMM\)](#)<sup>1</sup>

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant est responsable de s'assurer que cette procédure est appliquée à bord du navire.

#### 2.2 CHEF MÉCANICIEN OU SON DÉLÉGUÉ

- a) Le chef mécanicien ou son délégué doit approuver tous les travaux effectués sur les conducteurs ou autres éléments de circuit sous tension. Ces opérations doivent être consignées dans un registre contrôlé.
- b) Le chef mécanicien est responsable de l'attribution du travail à une personne qui est qualifié pour travailler avec des conducteurs électriques sous tension ou parties de circuit.
- c) Le chef mécanicien doit consulter le commandant avant de verrouiller ou de mettre hors service les conducteurs et les autres éléments de circuit sous tension ayant une incidence sur l'état de préparation opérationnelle ou la sécurité maritime du navire. Le commandant doit aussi être informé lorsqu'un circuit est remis sous tension. Il faut prendre des dispositions particulières avant de mettre hors service un dispositif ou un appareil sous tension ayant une incidence sur l'état de préparation opérationnelle du navire. Le chef mécanicien doit dresser la liste des dispositifs/systèmes essentiels, conformément à la section 3.3 (d) de la présente procédure.
- d) Avant d'effectuer des travaux sur les conducteurs ou autres éléments de circuit sous tension, le chef mécanicien est responsable de s'assurer qu'un employé du site a reçu la formation en RCR et qu'il est en mesure de respecter cette exigence. Ce dernier doit rester sur les lieux pendant toute la durée des travaux.

<sup>1</sup> Partie 15 – sécurité électrique

## 2.3 EMPLOYÉ

- a) Aucun employé ne doit entreprendre des travaux sur un conducteur ou un autre élément de circuit sous tension qui doit demeurer sous tension sans avoir reçu l'approbation du chef mécanicien ou de son délégué au préalable.

## 3 INSTRUCTIONS

### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Lorsqu'on exécute des travaux sur des circuits sous tension, on doit procéder à une évaluation du risque conformément à la section 7.A.1 de ce manuel.
- b) Un permis de travail d'électricité sous tension (PTEST) doit être complété. Il ne faut jamais prendre les travaux sous tension à la légère; il faut donc recourir aux meilleures pratiques, à son jugement et à ses connaissances des dispositifs, et porter l'équipement de protection individuel (ÉPI) adéquat pour prévenir ou réduire les risques de blessures.

### 3.2 CATÉGORIES DE SITUATIONS HASARDEUSES

- a) Électrisation et électrocution.
  - Désignent des situations au cours desquelles le corps d'un employé est en contact direct avec un appareil électrique sous tension, ou y est exposé. Ces risques sont contrôlés en portant l'ÉPI et en gardant une distance sécuritaire en fonction de la tension actuelle.
- b) Brûlures causées par un éclat d'arc.
  - Une défaillance de l'équipement peut entraîner un éclat d'arc susceptible de causer des blessures à un employé. La quantité d'énergie libérée par l'arc est directement liée à la tension du circuit, à la capacité de court circuit au point de défaillance et au délai d'activation requis pour la protection du circuit.
- c) Explosion de l'arc.
  - Lorsque le cuivre passe instantanément de l'état solide à l'état gazeux, entraînant une pression accrue, des niveaux de bruit dangereux et une pluie de débris dangereux. La pression acoustique peut atteindre les 160 dB, et les projectiles peuvent atteindre une vitesse de 1100 km/h.

### 3.3 APPLICATION

- a) Équipement de protection individuel et instruments de mesure appropriés
  - Pour les mécaniciens en chef ou leurs délégués, les officiers électriciens affectés aux navires et les électriciens de la Flotte, l'EPI doit être une « combinaison cotée anti-arcs » d'une cote anti-arc minimale de 12 calories/cm<sup>2</sup>, ou plus accompagnée d'un écran facial et de gants de protection conformes aux normes d'électricité.
  - On doit fournir à l'équipage de la salle des machines des combinaisons ignifuge.

Remarque 1 : Les tissus cotés anti-arcs perdront leur efficacité au fil du temps s'ils ne sont pas entretenus correctement.

Remarque 2 : Il est interdit de porter des accessoires en fibres synthétiques ou en métal lorsqu'on exécute des travaux sur des circuits sous tension, et ce, pour toutes les classes de navires.

- La *norme Z462-15 de l'Association canadienne de normalisation (CSA)* est utilisée comme norme de pratique exemplaire pour l'ÉPI requis pour une tâche donnée. Elle définit également les distances minimales ainsi que les vêtements et les dispositifs de protection résistants aux arcs et aux flammes.
  - Les outils utilisés pour effectuer les travaux électriques doivent être recouverts d'un matériau isolant. Les tapis isolants doivent être inspectés régulièrement afin de s'assurer qu'ils sont intacts; ils doivent également être accompagnés d'un certificat de conformité à la norme en vigueur. Les dispositifs électriques utilisés uniquement aux fins d'essais des circuits sous tension doivent être testés suivant les directives du fabricant. En l'absence de directives, les dispositifs doivent être testés au moins une fois l'an.
- b) Pratiques propres au navire/à la classe de navire
- On doit élaborer des instructions de travail pour chaque navire qui doit faire l'objet de travaux électriques sur des circuits sous tension. Ces instructions doivent fournir aux employés les lignes directrices sur les catégories de tâches à effectuer conformément à la *norme Z462-15 de la CSA*.
- c) L'évaluation du risque qui accompagne le PTEST doit se trouver sur les lieux et inclure un plan de sauvetage qui indique le circuit qui doit être mis hors tension en cas d'urgence.
- Il est obligatoire de posséder un PTEST et il doit être rempli si l'équipement fonctionne avec une tension de **240 V ou plus** et s'il est alimenté par un transformateur **de plus de 125 kVA** ou, lorsque l'équipement est plus ancien que le dispositif de protection en amont le plus près, si les câbles d'alimentation de l'appareil sont dans un boîtier partagé et la tension est supérieure à 240 V.
  - Le chef mécanicien doit tenir un registre des PTESTs qui, une fois remplis, doivent être conservés à bord pendant 2 années.
- d) Le chef mécanicien doit dresser la liste de l'équipement/systèmes essentiels qui, compte tenu de leur nature, sont indispensables à l'état de préparation opérationnelle du navire et qui doivent demeurer sous tension en tout temps. Cette liste doit être consignée au registre des permis aux fins de référence. Un permis de PTEST doit être émis lorsque des travaux de diagnostic de panne électrique sont effectués sur cet équipement.

### 3.4 DISPOSITIF À L'ESSAI, DIAGNOSTIC DE PANNE ET REMISE EN SERVICE.

- a) Si, à un moment quelconque, une situation imprévue survient (p. ex., détection d'un court-circuit) pendant qu'on effectue un diagnostic de panne sur des circuits sous tension, il faut mettre fin au diagnostic sur-le-champ et effectuer les réparations nécessaires. Pendant le diagnostic de panne, aucune charge imprévue ne doit être introduite dans le système.
- b) Lorsque l'équipement électrique est remis en état opérationnel, il doit être prouvé que cet équipement peut fonctionner en toute sécurité.

## 4 DOCUMENTATION

- Norme CSA (Association canadienne de normalisation) Z462-15
- [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime \(SSTMM\) – Partie 13 – Permis de travail et partie 15 - Sécurité électrique](#)
- Instructions de travail propres au site
- [Permis de travail d'électricité sous tension \(PTEST\) FP-5197-F](#)
- Registre des permis de travail d'électricité sous tension (PTESTs)
- Entrées au Journal de bord







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.C.1 – Opérations avec un véhicule à coussin d'air

### 1 Objet

- a) S'assurer de l'exploitation et de l'entretien sécuritaires et efficaces des véhicules à coussin d'air (VCA) de la Garde côtière canadienne (GCC).

Définition propres aux opérations avec un VCA :

Certifié	Personnel ayant acquis toutes les qualifications professionnelles nécessaires lui permettant de répondre légalement aux exigences d'un poste donné.
Circuit	Départ et arrivée à un site d'atterrissage sécuritaire.
Circuit de vérification de compétence	Mission durant laquelle un officier de VCA démontre ses connaissances sur les limites du véhicule, les procédures d'urgence ainsi que les compétences de pilotage et de navigation en exécutant 5 circuits : 2 circuits en commande directe, un sous guidage radar et 2 autres en tant que navigateur assurant le guidage radar.
Commandant de VCA	Officier de VCA détenant le brevet requis qui est employé pour commander un VCA à la GCC.
Conditions de guidage radar	Existent durant toutes les heures d'obscurité et lorsque les conditions de visibilité sont de 2 milles ou moins durant les heures de clarté.
Entretien	Toute mesure nécessaire à la restauration ou à l'entretien d'un véhicule ou d'une partie d'un véhicule, incluant les instruments et l'équipement, dans un état de fonctionnement sécuritaire.
Entretien courant	Réapprovisionnement en carburant, huile à moteur et autres lubrifiants, liquide hydraulique, liquide de refroidissement et lave-glace.
Équipe à la passerelle pour opérations à haute vitesse	Équipe de 4 personnes convenablement formées et qualifiées pour mener des opérations de VCA à haute vitesse la nuit et en périodes de visibilité réduite.

Guidage radar	Utilisation active d'informations sur l'évitement des collisions et le positionnement obtenues à partir du radar de bord afin d'assurer la navigation sécuritaire d'un véhicule.
Inspection	Effectuer des tests, des examens, des réglages et des vérifications de routine des machines et des systèmes structuraux d'un VCA, conformément aux exigences d'un horaire d'inspection approuvé.
Instructions de travail propres au véhicule	Lignes directrices opérationnelles détaillées conçues pour aider les personnes et les équipages à atteindre et maintenir leurs compétences opérationnelles.
Manuel d'utilisation de type VCA	Manuel d'utilisation d'un VCA spécifique fourni par le fabricant.
Mise à jour annuelle des connaissances	Nombre d'heures minimal par année comme pilote commandant de bord et de guidage radar requis pour les officiers de VCA.
Mise à jour des connaissances de l'année en cours	Période au cours de laquelle les aptitudes opérationnelles professionnelles sont considérées comme acceptables. Les périodes d'inactivité de pilotage de plus de 120 jours sont sujettes à un circuit de vérification de compétence.
Officier de VCA	Personne détenant le brevet requis qui est employée par la GCC pour piloter, naviguer et entretenir un VCA.
Période de repos	Période au cours de laquelle un membre d'équipage est relevé de toutes ses fonctions opérationnelles.
Pilotage	Contrôle de la direction et de la vitesse d'un véhicule par utilisation directe des moteurs de sustentation, du pas de l'hélice, des propulseurs d'étrave et des commandes du gouvernail.
Temps de service d'une mission	Temps nécessaire à la préparation et à l'exécution d'une mission et des fonctions administratives et opérationnelles avant et après une sortie (par exemple : calculs de stabilité, chargement de la cargaison, inspection préalable au vol, déchargement, ravitaillement en carburant, tenue de journal de bord et lavage).
Véhicule à coussin d'air (VCA)	Véhicule utilisé sur ou au-dessus de l'eau. Le poids de ce véhicule ou d'une partie importante de celui-ci est équilibré par un mode d'opération autre que les forces hydrostatiques. Aux fins de cette procédure, engin à portance dynamique, aéroglisseur et VCA sont considérés comme des synonymes.

## 2 Responsabilités

### 2.1 Directeur principal, Flotte

Le directeur principal, Flotte est responsable de s'assurer que :

- a) cette procédure soit respectée pour toutes les opérations de VCA

### 2.2 Officier responsable de la base de VCA

L'officier responsable de la base de VCA a la responsabilité de s'assurer que :

- a) le système de gestion de la sécurité, y compris l'élaboration et le maintien de procédures opérationnelles et de normes de compétence et de mise à jour des connaissances pour les pilotes, les mécaniciens et les équipages de pont de VCA, qui satisfont aux [profils d'armement en équipage](#) approuvés, sont à jour et contrôlés
- b) les directives et les lignes directrices de la GCC sont respectées
- c) les documents et publications ci-dessous sont mis à jour au besoin :
  - i. instructions de travail propres au site, procédures et listes de contrôle
  - ii. instructions de travail propre au véhicule
  - iii. manuel d'utilisation de type VCA du fabricant
- d) les journaux de bord suivants sont mis à jour :
  - i. journaux de bord personnels de tous les membres d'équipage certifiés du VCA
  - ii. carnet technique du VCA
  - iii. carnet d'entretien du VCA
- e) le carnet technique du VCA est rempli correctement et que l'information requise est consignée dans le carnet d'entretien du VCA à la fin d'une mission

### 2.3 Commandant de VCA

Le commandant de VCA est responsable de s'assurer :

- a) que le VCA est utilisé dans les limites opérationnelles et environnementales stipulées dans le manuel d'utilisation de type VCA du fabricant. Ces limites peuvent être dépassées à la discrétion du commandant et seulement lorsqu'il répond à des situations de détresse
- b) que l'équipage en service possède toutes les compétences et les autorisations médicales énoncés dans les [profils d'armement en équipage](#) établis pour le véhicule en vérifiant les documents, les certificats et les dossiers de formation fournis par l'équipage en service
- c) de l'adaptation et de l'élaboration de nouvelles méthodes, procédures et instructions de travail pour la mise en œuvre sécuritaire du plan opérationnel de la Flotte

### 2.4 Mécanicien en chef de VCA

Le mécanicien en chef de VCA est responsable de s'assurer :

- a) du respect des lignes directrices d'entretien du véhicule
- b) du respect des procédures d'entretien ainsi que des horaires d'inspection et d'entretien courant du fabricant

- c) que tout le personnel d'ingénierie sous sa supervision est dûment formé et certifié
- d) que les manuels d'entretien ainsi que les horaires d'inspection et d'entretien courant du fabricant sont à jour et que les journaux sont actualisés régulièrement
- e) que tous les travaux d'entretien ou de réparation soient enregistré dans le Système de gestion des actifs

## 3 Instructions

### 3.1 Généralités

- a) Le personnel du VCA doit effectuer les opérations conformément aux manuels de procédures pertinents, notamment :
  - i. le manuel d'utilisation du type AP1-88/400
  - ii. le manuel d'entretien du type AP1-88/400
- b) Toutes les ITPS doivent être périodiquement consultés et mis à jour au besoin. Toute modification aux instructions de travail propres au site doit être soumise à l'approbation du gestionnaire régional, Gestion de la sécurité de la Garde côtière (GSGC)<sup>1</sup>.

### 3.2 Vérification de compétence

- a) L'officier de VCA qui s'est absenté des opérations pendant plus de 120 jours doit se soumettre à un circuit de vérification de compétence supervisé par l'officier responsable ou son délégué.
- b) L'officier responsable de la base de VCA qui s'est absenté des opérations pendant plus de 120 jours doit se soumettre à un circuit de vérification de compétence supervisé par un commandant de VCA considéré comme étant à jour.

### 3.3 Mise à jour des connaissances

- a) La mise à jour annuelle des connaissances des officiers de VCA doit comporter un minimum de 100 heures comme pilote commandant de bord et 25 heures de guidage radar. Ces activités doivent être consignées dans un journal de bord personnel approuvé et attestées par la signature de l'officier responsable de la base du VCA.
- b) Mise à jour des connaissances de l'année en cours :
  - i. les pilotes de VCA ne sont pas à jour à moins d'avoir complété au moins 5 circuits à titre de pilote et de navigateur ou un nombre d'heures équivalent dans les 120 jours précédents
  - ii. le guidage radar actif doit être utilisé pour compléter au moins 2 des 5 circuits
  - iii. le défaut de maintenir à jour les connaissances en pilotage et guidage radar entraîne la nécessité d'un circuit de vérification de compétence contrôlé et validé par un commandant de VCA à jour; si le circuit de vérification est échoué, une formation en cours d'emploi de 10 heures doit être attestée dans

---

<sup>1</sup> [GCC/5737 Manuel de sécurité de la Flotte](#) - 11.B.1 Approbation des procédures et processus de modifications - section 3.4

le journal de bord personnel du pilote de VCA avant d'être autorisé à reprendre ses fonctions opérationnelles

### 3.4 Équipage du véhicule

- a) L'équipage du VCA doit être conforme aux [profils d'armement en équipage](#) établis.
- b) Équipe à la passerelle pour opérations à haute vitesse :
  - i. l'équipe doit comprendre 4 personnes formées et qualifiées pour mener des opérations de VCA à haute vitesse la nuit et en périodes de visibilité réduite
  - ii. l'équipe doit inclure un officier de VCA certifié à titre de pilote et de navigateur avec 2 vigies situées selon la configuration de chaque véhicule, et à la discrétion du commandant de VCA

### 3.5 Limitation de temps de service sur le véhicule

- a) Le commandant de VCA doit surveiller attentivement la fatigue de l'équipage en toutes circonstances et être conscient que certaines situations sont plus stressantes que d'autres.
- b) Le temps écoulé depuis la dernière période de repos et sa durée doivent être pris en considération pour évaluer quand la fatigue de l'équipage a atteint un niveau tel que la poursuite des opérations sans repos constituerait un risque pour la sécurité de l'équipage et du véhicule.

### 3.6 Temps de service d'une mission

- a) Le temps maximal de service d'une mission pour un membre d'équipage est de 16 heures consécutives par période de 24 heures.
- b) Le temps de service quotidien d'une mission peut être prolongé lorsqu'un commandant de véhicule estime qu'il est sécuritaire de le faire :
  - i. au cours d'une opération de recherche et de sauvetage
  - ii. pour compléter toute tâche de mission qui a été prolongée en raison de circonstances imprévues

### 3.7 Périodes de repos

- a) Un membre d'équipage doit avoir droit à une période de repos minimale de 6 heures consécutives pour toute période de 24 heures et d'au moins 16 heures de repos par période de 48 heures.
- b) Ceci ne peut être modifié que pour les raisons mentionnées à la section 3.6 b).

### 3.8 Entretien

- a) Toute modification qui constitue une modification au véhicule et qui peut affecter l'intégrité structurale, le fonctionnement des systèmes et/ou la sécurité, doit être consignée et approuvée en suivant le processus de demande de changement de configuration (DCC), avant sa mise en œuvre.
- b) Une DCC pour toutes les modifications doit être soumise et inclure les éléments suivants :
  - i. la justification de la modification ou de la réparation
  - ii. une description écrite

- iii. des schémas et/ou des photographies
  - iv. le coût total estimé
  - v. les répercussions probables sur les opérations, la stabilité et la sécurité du véhicule
- c) Dans l'éventualité où des modifications d'urgence qui pourraient affecter l'intégrité structurale, le fonctionnement des systèmes et/ou la sécurité du véhicule doivent être effectuées, elles peuvent être entreprises sous l'autorité du mécanicien en chef de VCA lorsque l'approbation par l'entremise du processus de DCC ne peut être obtenue.
- d) Le surintendant, Ingénierie navale doit être avisé des modifications d'urgence au plus tard le jour ouvrable suivant.
- e) Des registres de toutes les réparations doivent être conservés dans le Système de gestion des actifs.

## 4 Documentation

- Journaux de bord du véhicule (journal de passerelle et carnet technique)
- Registres des compétences du personnel
- Registres d'entretien du véhicule
- Instructions de travail propres au véhicule
- Instructions de travail propres au site (ITPS)

## 5 Références

- [Règlement sur les aéroglisseurs](#)
- [Règlement de l'aviation canadien](#)
- [GCC/7081 - Gestion de la fatigue – Guide à l'intention des gestionnaires, des officiers et des membres d'équipage de la Garde côtière canadienne](#)

---

## Annexe I Limites d'exploitation du véhicule à coussin d'air

---

### 1.1 Limites environnementales

- a) Sur la terre ou sur l'eau, des vents moyens pouvant atteindre 30 nœuds ou avec des rafales ne dépassant pas 40 nœuds.
- b) La hauteur de vague ne devrait pas dépasser 2,4 m (8 pi) pour des vagues cambrées isolées ou pour des vagues dont la longueur est inférieure à 1,5 fois la longueur du VCA. Cela équivaut à 1,5 m (5 pi) de la hauteur significative des vagues.

**Remarque 1 :** La hauteur significative des vagues ( $H_{sig}$  ou  $H_{1/3}$ ) est définie comme étant la hauteur moyenne – du creux à la crête – du tiers de la vague la plus haute pendant une période de temps donnée. La hauteur maximale de vague individuelle au cours de la même période peut être 1,5 à 2 fois plus grande que la hauteur significative des vagues.

- c) La température doit se situer entre -20 °C (-4 °F) et 35 °C (95 °F).

### 1.2 Répondre à des appels de détresse ou d'urgence

- a) À la discrétion du commandant de VCA et seulement lorsqu'il répond à des appels de détresse ou d'urgence, les limites environnementales de la section 1.1 sur l'exploitation du véhicule peuvent être dépassées.
- b) Si la situation exige de dépasser les limites environnementales publiées, le commandant de VCA doit tenir dûment compte de la sécurité de l'équipage et du véhicule et considérer les conditions pratiques suivantes comme des indicateurs de risque accru pour la sécurité :
  - i. hauteur et direction des vagues suffisantes pour heurter les hélices
  - ii. hauteur de vague suffisante pour frapper la superstructure du VCA (martèlement, enfoncement dans la vague) ou pour causer des embruns qui obstruent la vue de l'exploitant
  - iii. embruns verglaçants ou conditions givrantes
  - iv. hauteur et forme des vagues suffisantes pour causer une perte dangereuse de l'intégrité du coussin
  - v. hauteur ou combinaison de la vitesse et de la direction des vagues suffisante pour ralentir le VCA sous la vitesse de déjaugage ou pour réduire la manœuvrabilité
  - vi. cambrure de la vague suffisante pour ralentir le VCA sous la vitesse de déjaugage







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.C.2 - Opérations des petites embarcations

### 1 Objet

- a) Veiller à ce que les petites embarcations utilisées par les unités sur terre du Ministère des Pêches et Océans Canada (MPO), ou soutenues par les navires ou les stations de la Garde côtière canadienne (GCC), soient utilisées de façon sécuritaire.

Définitions spécifiques aux opérations des petites embarcations :

Combinaison étanche à bord des embarcations rapides de sauvetage de la GCC

Équipement de protection individuel (ÉPI) fournissant une protection thermique maximale contre les éléments, généralement portée pendant les longues missions menées dans des conditions climatiques difficiles. La combinaison étanche doit être portée, et où un risque réel ou anticipé de conditions d'hypothermie existe, la doublure thermique doit être portée pour que la protection thermique soit maximale. Étant donné qu'une combinaison étanche ne procure pas la flottabilité requise, un dispositif de flottaison décrit à la section 3.8 doit également être porté.

Embarcations rapides de sauvetage

Bateau se conformant à la [résolution A.656\(16\)](#) (document disponible en anglais seulement) de l'Organisation maritime internationale intitulée « Lignes directrices relatives aux embarcations rapides de sauvetage ». Le terme s'applique également à certaines embarcations chargées à bord de navires dans le but de répondre aux exigences de l'annexe VII du [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#), aux exigences du Règlement 31.2 du chapitre III de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et aux exigences de la section 5.1 du Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage. La majorité des grandes embarcations gonflables à coque rigide utilisées à la GCC répondent à ces exigences.

Combinaison marine de travail  
anti-exposition

Combinaison isotherme flottante répondant aux exigences de la [norme 65.21-95 de CAN/CGSB](#) (en anglais seulement) et procurant une résistance thermique certifiée.

Canot de secours

Défini dans le [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#) comme étant un bâtiment conçu à des fins de sauvetage de personnes en détresse et de rassemblement des bateaux de sauvetage.

Petite embarcation

Dans le cadre de la présente procédure, navires non immatriculés de moins de 15 Tonneaux de jauge brute (TJB). Le [Règlement sur les petits bâtiments](#) de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) indique que, dans les cas des navires non mesurés, la longueur totale déterminera la jauge. Les principales équivalences jauge-longueur sont les suivantes :

- 8,5 m (27,8 pi) équivaut à 5 TJB
- 12 m (39,4 pi) équivaut à 15 TJB

Parmi les petites embarcations, on compte :

- les embarcations de secours (destinées au sauvetage)
- les embarcations rapides de sauvetage (embarcations gonflables à coque rigide et autres)
- les patrouilleurs (embarcations gonflables à coque rigide et à coque dure)
- les embarcations de travail (surf-boat, navires auxiliaires)
- les barges (barges de débarquement mécanisées, barges autopropulsées, barges non motorisées, barge d'intervention environnementale et sea trucks)
- les embarcations scientifiques (embarcations pour levées, barges et embarcations motorisées)
- les embarcations spéciales (catamarans, bateaux de type Cape Island ou côtiers, motos marines personnelles, hydroglisseurs, petits véhicule à coussin d'air)
- autres (yawls, doris, plates, skiffs, canots, voiliers, bateaux-écoles)

## **2 Responsabilités**

### **2.1 Directeur général, Opérations**

Le directeur général, Opérations, est responsable de s'assurer que :

- a) les normes soient en place pour appuyer les dispositions de la présente procédure

### **2.2 Directeur principal, Flotte**

Le directeur principal, Flotte ou sa personne déléguée est responsable de s'assurer que :

- a) les candidats potentiels à la formation sont évalués, afin de confirmer qu'ils satisfont aux conditions préalables du cours auquel ils s'inscrivent, avant d'être acceptés

### **2.3 Surintendant, Ingénierie navale**

Le surintendant, Ingénierie navale, est responsable de s'assurer que :

- a) que suffisamment de ressources soient disponibles, par l'intermédiaire de la charte de soutien de gestion des navires du [Système de gestion du cycle de vie](#)
- b) de faciliter l'entretien des petites embarcations de la GCC et l'état de préparation de la Flotte pendant les périodes opérationnelles. Les petites embarcations de la Flotte doivent être entretenues conformément aux exigences réglementaires

### **2.4 Surintendant, Électronique et informatique**

Le surintendant, Électronique et informatique est responsable de s'assurer que :

- a) les centres de solutions techniques et les ateliers électroniques soient maintenus à un niveau de préparation, afin de répondre aux défaillances du système électrique, ainsi qu'aux réparations requises pour les petites embarcations

### **2.5 Gestionnaires de programme et superviseurs responsables des petites embarcations du MPO/GCC, ou les commandants**

Les gestionnaires de programme et les superviseurs de MPO/GCC ou les commandants, sont responsables de s'assurer que :

- a) tout le personnel dont ils sont responsables reçoive les formations obligatoires et les formations de familiarisation propres aux embarcations
- b) toutes les petites embarcations soient utilisées et entretenues, conformément à la procédure

## **2.6 Opérateurs de petites embarcations, patrons d'embarcation et autres membres du personnel qui participent à des opérations avec des petites embarcations**

Les opérateurs de petites embarcations, patrons d'embarcation et autres membres du personnel qui participent à des opérations avec des petites embarcations, sont responsables de :

- a) assurer aux gestionnaires de programme et aux superviseurs du MPO/GCC, ou au commandant, l'utilisation sécuritaire de toutes les petites embarcations
- b) s'assurer de lire, de comprendre et de respecter la présente procédure
- c) s'assurer que la petite embarcation qu'ils utilisent, ainsi que toute personne qui participe aux opérations de petites embarcations, sont compétents pour exécuter les tâches requises de façon sécuritaire
- d) utiliser la petite embarcation à une vitesse sécuritaire en tenant dûment compte des circonstances, du respect des bonnes pratiques de matelotage et d'une évaluation continue des risques
- e) aviser immédiatement leur gestionnaire, superviseur ou commandant de tout accident, blessures, de toute pratique qui ne respecte pas les normes, des défauts, des conditions dangereuses ou des comportements inadéquats

## **3 Procédures**

### **3.1 Formation**

- a) Les personnes détenant un certificat de navigation émis par Transports Canada (TC) avec des certificats de compétences marines, excluant les matelots, sont autorisées à conduire des petites embarcations capables de naviguer à une vitesse allant jusqu'à 25 nœuds dans des conditions où la vitesse du vent est inférieure à 30 nœuds, quelle que soit la visibilité.
- b) Opérations restreintes :
  - i. s'applique aux petites embarcations capables de naviguer à une vitesse allant jusqu'à 25 nœuds et dans des conditions où la vitesse du vent est inférieure à 30 nœuds, et lorsque la visibilité dépasse 2 milles
  - ii. pour conduire une petite embarcation dans ces conditions au nom du MPO et de la GCC, toute personne, quelle que soit l'organisation à laquelle elle appartient, doit avoir complété avec succès toute combinaison de (1 + 2) pour les employés du MPO, ou (1 + 3) pour les employés de la GCC, ci-dessous :
    - 1. Fonctions d'urgence en mer - A3
    - 2. Formation sur les compétences des opérateurs de petites embarcations (SVOP)
    - 3. Formation de base de la GCC sur les petites embarcations, qui comprend un agrément permettant d'obtenir la certification de TC requise intitulée « Fonctions d'urgence en mer - A3 »

- c) Opérations sans restriction :
  - i. s'applique aux petites embarcations capables de naviguer à une vitesse dépassant les 25 nœuds, ou dans des conditions où la vitesse du vent est supérieure à 30 nœuds ou lorsque la visibilité est réduite
  - ii. pour conduire une petite embarcation dans ces conditions au nom du MPO et de la GCC, toute personne, quelle que soit l'organisation à laquelle elle appartient, doit d'abord avoir réussi les cours suivants :
    - 1. les cours indiqués au paragraphe 3.1(b)
    - 2. cours de manœuvre des embarcations gonflables à coque rigide avancé (RHIOT) de la GCC

### 3.2 Attestations

- a) Pour le cours de RHIOT, le MPO/GCC peuvent accepter des niveaux de certification équivalents, au cas par cas.
- b) En plus de suivre les cours énumérés au paragraphe 3.1(b), les opérateurs de petites embarcations de plus de 5 TJB doivent détenir un certificat de navigation officiel délivré par TC.
- c) Les opérateurs de petites embarcations doivent se familiariser avec chaque embarcation qu'ils utilisent. Les opérateurs doivent conserver une copie de tous les registres de familiarisation spécifiques à l'embarcation qu'ils ont complétés.
- d) Dans le cas des petites embarcations dotées de matériel radio<sup>1</sup>, les opérateurs radio doivent détenir un certificat restreint d'opérateur - service maritime (CRO-M), ou un certificat restreint d'opérateur – commercial maritime (CRO-CM), ou un certificat général d'opérateur (CGO).
- e) Pour les besoins de la formation RHIOT, et uniquement pour cette formation, les opérateurs non spécialisés sont autorisés à conduire la petite embarcation sans instructeur à bord, à condition qu'ils respectent les limites suivantes :
  - i. l'embarcation doit naviguer à moins de 25 nœuds
  - ii. la vitesse du vent doit être inférieure à 30 nœuds
  - iii. l'embarcation doit naviguer sous l'autorité et la direction de l'instructeur dans une zone désignée par ce dernier
- f) Pour la formation sur les RHIOT, si l'on dépasse toute limite indiquée au paragraphe 3.2(e), il faut remplir une évaluation des risques conformément à la procédure du [Manuel de sécurité de la Flotte \(MSF\) - 7.A.1 Évaluation des risques](#).

---

<sup>1</sup> [Règlement sur le personnel maritime](#) - partie 2, division 7, 266 (2)

### 3.3 Stabilité des petites embarcations

- a) Une copie de l'enveloppe opérationnelle de stabilité doit être mise à la disposition de l'opérateur et de l'inspecteur naval de la sécurité et de la sûreté de TC pendant les inspections de l'unité, s'il a lieu.
- b) Toutes les limites de charge, environnementales et de sécurité doivent être affichées à bord de l'unité comme guide pour l'opérateur.
- c) Tous les opérateurs de petites embarcations doivent avoir une connaissance et compréhension des limites de stabilités pour les petites embarcations qu'ils utilisent.

### 3.4 Planification et préparation des opérations

- a) Avant de mener des opérations de petites embarcations, une évaluation des risques, conformément à la procédure du [MSF - 7.A.1 Évaluation des risques](#), doit être effectuée et examinée par le superviseur ou le commandant avant de procéder.
- b) Le résultat de l'évaluation des risques doit être transmis à l'équipage de la petite embarcation au cours de la séance d'information avant les opérations.
- c) Le niveau de planification varie selon le degré de complexité de l'opération et peut nécessiter une évaluation des risques à grande échelle. Le type de petite embarcation, la formation et l'expérience de l'équipage, ainsi que le niveau des risques identifiés doivent être pris en considération.
- d) Voici les exigences minimales qui doivent être respectées, afin de réduire les chances que ces risques se concrétisent :
  - i. la petite embarcation doit disposer d'un équipage suffisant lui permettant de mener les opérations et/ou les tâches de manière sécuritaire, sûre et efficace
  - ii. l'équipage doit être composé de deux personnes, au minimum, dont une personne qualifiée pouvant conduire l'embarcation, sauf si les tâches propres au programme ou au site nécessitent un équipage agencé différemment
  - iii. un plan de navigation doit être préparé pour chaque opération ou pour les opérations quotidiennes avant d'être déposé auprès de la personne responsable de prendre des mesures en cas d'accident, ou lorsque l'heure d'arrivée prévue de l'embarcation est dépassée
  - iv. il faut établir l'horaire des communications entre le navire ou la station et la petite embarcation en fonction des conditions, du type d'opération et du type d'embarcation. L'horaire doit indiquer la procédure à suivre en cas de perte de communication ou si l'horaire ne peut être respecté. Les horaires de communication normalisés peuvent être déterminés dans les Instructions de travail propres au site (ITPS)
  - v. avant le départ ou l'accostage, le commandant ou l'opérateur de petite embarcation doit présenter à l'équipage et aux passagers une séance d'information sur la sécurité, en fonction de l'opération. Cette séance doit aborder la méthode de communication devant être utilisée entre les membres de l'équipage pendant que la petite embarcation est en route. Quelle que soit la méthode utilisée, celle-ci doit être claire et facile à comprendre pour tous les membres de l'équipage

- e) Toutes les opérations des petites embarcations doivent être consignées, et les entrées du journal de bord doivent comprendre au minimum les renseignements suivants :
  - i. nom des personnes à bord
  - ii. heure du départ depuis le navire / la base / le site
  - iii. heure de l'arrivée sur les lieux, incluant la latitude et longitude
  - iv. heure du départ depuis les lieux ou :
    - 1. heure de début du remorquage
    - 2. heure de fin du remorquage
  - v. heure du retour au navire / à la base / au site
  - vi. heure de l'arrivée au navire / à la base / au site
  - vii. tout événement important

### 3.5 Liste de vérification avant le départ

- a) Avant son départ, l'embarcation est soumise à un contrôle comprenant :
  - i. la vérification de l'équipement essentiel
  - ii. l'inspection visuelle
  - iii. une vérification des communications réussies
- b) Les ITPS, en ce qui concerne les opérations des petites embarcations, comprendront des listes de vérification.
- c) Après la mise à l'eau et avant le départ en mer, la cale de toutes les petites embarcations, y compris celle des bateaux de sauvetage des navires, doit faire l'objet d'une inspection visuelle, afin d'y déceler toute infiltration d'eau.
- d) Toute petite embarcation jugée non sécuritaire ou incapable de tenir la mer doit être retirée du service jusqu'à ce qu'elle soit réparée.

### 3.6 Mise à l'eau, récupération et utilisation de la remorque

- a) Les opérations de mise à l'eau et de récupération doivent être menées suivant les ITPS. Les instructions doivent être adaptées au type de petite embarcation et aux dispositions relatives au remorquage.
- b) Le commandant, superviseur ou gestionnaire est responsable de s'assurer que les remorques détiennent un certificat d'inspection et une assurance valides. Leur capacité nominale de remorquage doit être suffisante pour transporter l'embarcation, y compris la répartition sécuritaire du poids de la charge entre les roues et le dispositif d'attelage.
- c) Le poids sur la barre de remorquage doit être de 8 à 12 % du poids brut total de l'embarcation et de la remorque.
- d) Les opérateurs de petites embarcations doivent s'assurer que les remorques sont rincées à l'eau douce après l'utilisation afin de réduire les effets corrosifs de l'eau de mer.

### 3.7 Opérations en route

- a) Une petite embarcation ne doit pas naviguer à plus de 25 milles marins des côtes ou d'un « navire d'attache », sauf si une évaluation adéquate des risques a été effectuée et approuvée par le commandant ou le gestionnaire de programme.
- b) L'opérateur de petite embarcation doit porter une attention particulière aux facteurs suivants :
  - i. limites de l'équipage et de l'embarcation, visibilité, obscurité, état de la mer, présence de services de sauvetage, caractère urgent de la tâche, densité du trafic et dangers pour la navigation
  - ii. navigation dans des zones à risque élevé (zones peu profondes et/ou à fort courant) où la petite embarcation risque de chavirer, en raison du fort courant de retour ou des vagues déferlantes
  - iii. navigation dans des zones où il y a un risque accru d'impact avec un objet immergé (près des aires d'estacades, des lignes de démarcation, des embouchures et pendant les saisons où la marée est plus haute que les débris échoués habituels)
- c) Lorsqu'un interrupteur d'arrêt d'urgence est installé, son cordon doit toujours être rattaché à l'opérateur lorsque le ou les moteurs sont en marche.

### 3.8 Équipement de protection individuel

- a) L'équipement et les vêtements doivent être distribués et utilisés conformément au [GCC/6108 - Manuel d'équipement de protection individuelle](#) sections :
  - i. 4 Guide de sélection des équipements de protection individuelle
  - ii. 5.1 Protection pour la tête
  - iii. 5.2 Protection des yeux et du visage
  - iv. 5.3 Protection auditive
  - v. 5.4 Protection thermique
  - vi. 5.5 Flottabilité en cas d'urgence
  - vii. 5.6 Protection de flottabilité personnelle
  - viii. 5.7 Combinaisons d'immersion sèches pour hélicoptères
  - ix. 5.8 Gilet pare-balles souple
  - x. 5.12 Protection des pieds
  - xi. 5.13 Protection des mains
  - xii. Annexe A - Évaluation et analyse de l'équipement de protection individuelle (ÉPI)
- b) Le personnel d'application de la loi doit porter tous les ÉPI prescrits par les règlements et les lignes directrices ministérielles de leur département d'origine.

### 3.9 Vérifications après l'opération

- a) Après chaque opération, une vérification doit être effectuée. Cela comprend l'inspection visuelle, la fermeture du plan de navigation, la présentation d'un compte rendu à l'intention de l'équipage, la détermination des déficiences, la saisie des entrées au registre et la préparation des opérations ultérieures.



### 3.10 Échange de petite embarcation

- a) Lorsqu'une petite embarcation est échangée, tout l'équipement de sécurité devant être transporté à bord doit être vérifié et remplacé selon le [Règlement sur les petits bâtiments](#) de TC. Lorsqu'une petite embarcation est envoyée à terre pour réparation et qu'une embarcation de remplacement est fournie, la procédure régionale ou l'ITPS, laquelle indique l'équipement devant être conservé à bord de chaque petite embarcation, doit être suivie.

### 3.11 Entretien

- a) L'entretien et les réparations doivent être effectués dans les plus brefs délais. Une liste des déficiences doit être tenue à jour pour chaque embarcation, avec un registre des réparations.
- b) Toutes les réparations doivent être consignées dans le système de gestion des biens.
- c) Toute modification ou modification proposée à une petite embarcation doit être soumise en tant que [Demande de changement de configuration \(DCC\)](#) et être approuvée avant la mise en œuvre.

## 4 Documentation

- Listes de vérification propres à la petite embarcation
- Listes de contrôle spécifiques au site
- Dossiers de formation
- Dossiers de familiarisation
- Entrées au journal de bord
- Document sur l'enveloppe de la stabilité de la barge
- Plans de navigation
- Listes de vérification avant départ
- [DCC](#)

## 5 Références

- [Transport Canada - Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux – TP 14070 F \(2010\)](#)
- [GCC/5737 – Manuel de sécurité de la Flotte](#) – 7.A.1 Évaluation des risques
- [GCC/6108 – Manuel d'équipement de protection individuelle](#)
- [Règlement sur les petits bâtiments](#)
- [Règlement sur le personnel maritime](#)
- [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#)
- [Organisation maritime internationale](#) - Resolution A.656(16) (document disponible en anglais seulement)
- [Conseil canadien des normes - CAN/CGSB-65.21-95](#) - « Marine Anti-Exposure Work Suit Systems » (en anglais seulement)





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.C.3 – OPÉRATIONS COMBINÉES AVEC DES HÉLICOPTÈRES

### 1 BUT

- a) Effectuer des opérations sécuritaires et efficaces menées conjointement par les navires et les hélicoptères de la Garde côtière canadienne (GCC)

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR RÉGIONAL, FLOTTE

- a) Le directeur régional de la Flotte doit s'assurer qu'en tout temps, lorsqu'on transporte du personnel de la GCC à bord d'un hélicoptère nolisé, impliqué dans une opération conjointe avec un navire, le pilote et l'équipage connaissent le [Manuel d'information et de procédures relatives aux hélicoptères à bord des navires \(MPO 5282\)](#), en ce qui a trait aux opérations d'hélicoptères.

#### 2.2 COMMANDANT

- a) Pendant les opérations menées conjointement avec des hélicoptères, le commandant doit s'assurer que tous les membres de l'équipage et les surnuméraires suivent les procédures établies.
- b) Le commandant doit s'assurer que les opérateurs d'hélicoptères nolisés qui prennent part aux opérations concertées avec les navires ont reçu l'approbation préalable du directeur principal, Soutien opérationnel, avant d'apponter sur un navire de la GCC.
- c) Le commandant doit veiller à ce qu'une inspection de l'installation de l'hélicoptère soit effectuée lorsque les opérations avec des hélicoptères sont requises. Les résultats de l'inspection doivent être consignés dans la Liste de contrôle annuelle des installations d'aviation, laquelle est ensuite transmise au l'agent d'aviation régional.
- d) Le commandant doit s'assurer que l'officier de quart a complété la familiarisation initiale sur le système de suivi des vols (SSV). L'achèvement de la familiarisation initiale sur le SSV, destinée aux membres de l'équipage, doit faire l'objet d'un suivi dans le cadre du processus de familiarisation à bord défini dans le Manuel de sécurité de la Flotte (MSF) [6.B.1 –Familiarisation](#).

#### 2.3 PERSONNEL

- a) Les responsabilités du personnel sont énoncées plus en détail dans le [Manuel d'information et de procédures relatives aux hélicoptères à bord des navires \(MPO 5282\)](#).

#### 2.4 INSPECTEUR NATIONAL DÉSIGNÉ, INSTALLATION D'HÉLICOPTÈRE

- a) L'inspecteur national désigné, Installation d'hélicoptère doit effectuer un suivi pour tous les défauts et toutes les déficiences indiqués dans la « Liste de contrôle des

installations d'aviation » ou pour toutes les non-conformités consignées lors d'une inspection.

## 2.5 CENTRE DES OPÉRATIONS RÉGIONALES (COR), OFFICIER D'AVIATION RÉGIONAL RESPONSABLE DES OPÉRATIONS D'HÉLICOPTÈRES

- a) Avant un vol, l'agent d'aviation régional du Centre des opérations régionales (COR), qui est la personne responsable de la coordination et du soutien des opérations quotidiennes du programme d'hélicoptère, doit veiller à ce que tous les passagers du vol aient accès aux documents de familiarisation, y compris aux DVD de formation. De plus, il doit vérifier auprès du pilote si les familiarisations ont été suivies.
- b) L'agent d'aviation régional doit transmettre au directeur principal, Soutien opérationnel des rapports annuels des inspections d'installations d'hélicoptères.

## 2.6 DIRECTEUR PRINCIPAL, SOUTIEN OPÉRATIONNEL

- a) À l'appui du processus d'inspection de l'installation d'hélicoptères, le directeur principal, Soutien opérationnel, a la responsabilité de nommer un inspecteur désigné pour les installations d'hélicoptère qui effectuera des inspections tous les trois ans. Les résultats de ces inspections doivent être consignés dans la Liste de contrôle des installations d'aviation et transmis au directeur principal, Soutien opérationnel.
- b) Le directeur principal, Soutien opérationnel approuvera les opérations d'hélicoptère à bord du navire lors de l'inspection réussie de la suspension de l'hélicoptère, l'équipement de sécurité, les communications et le système de ravitaillement pour les véhicules équipés.

# 3 INSTRUCTIONS

## 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Chaque navire doit avoir à son bord une copie du [Manuel d'information et de procédures relatives aux hélicoptères à bord des navires \(MPO 5282\)](#), peu importe s'il a un pont d'envol ou non.
- b) Toutes les opérations d'hélicoptères doivent être effectuées suivant le [Manuel d'information et de procédures relatives aux hélicoptères à bord des navires \(MPO 5282\)](#). Les directives de travail propres au site doivent être préparées par les navires qui sont appelés à participer à des opérations aériennes à bord du navire et à terre.
- c) Les navires qui n'ont pas de pont d'envol, et ont donc peu de liens avec les opérations des hélicoptères, doivent malgré tout prendre conscience du manuel avant de planifier des opérations avec un hélicoptère auxquelles le navire prend part.
- d) Lorsque les membres d'équipage sont affectés à des opérations aériennes :
  - i. Une formation de base doit être donnée avant le vol, sauf si elle a été complétée dans les six derniers mois;
  - ii. De plus, l'équipage doit assister à une séance d'information sur les mesures de sécurité entourant les travaux qu'il doit accomplir. Cet exposé sur la sécurité doit être présenté à tout le personnel avant le début des opérations et être donné par un membre d'équipage d'hélicoptères qualifié.
- e) L'installation d'hélicoptères doit être inspectée, comme l'indique la section 2.6 de cette procédure, tous les trois ans, tel que convenu avec la Direction générale des services des aéronefs de Transports Canada. Ces inspections comprendront l'état de la

structure, l'équipement de sécurité, les méthodes de travail, les communications et, le cas échéant, le système d'avitaillement. L'officier du pont d'envol ou le délégué qualifié à bord devront s'assurer qu'au moins une fois par mois tous les équipements de sécurité soient vérifiés et comptabilisés dans le rapport d'inspection des installations d'hélicoptère. Les navires qui sont certifiés pour les opérations d'hélicoptère doivent maintenir leur pont d'envol et être disponibles, en tout temps, pour les opérations. Si le navire est incapable de maintenir la disponibilité pour les opérations en hélicoptère, le COR doit immédiatement en être informé.

- f) Les défauts et les anomalies décelées sur le pont d'envol doivent être corrigées dans les plus brefs délais. Le COR doit en informer l'agent d'aviation régional, qui doit le signaler au directeur principal, Soutien opérationnel.
- g) Les défauts doivent être saisis dans le système de gestion de l'entretien du navire (GEN). Elles doivent être analysées au moyen d'une évaluation du risque, et on doit fixer les échéances des réparations connexes.

#### 4 DOCUMENTATION

- [MPO/5349 OFGC 123.00 Affrètement d'hélicoptères](#)
- [MPO/5349 OFGC 218.00 Exigences relatives à l'équipement de sécurité d'hélicoptères](#)
- [MPO/5349 OFGC 454.00 Passagers à bord des navires](#)
- [MPO/5349 OFGC 455.00 Passagers à bord des aéronefs](#)
- [MPO/5349 OFGC 536.00 Procédures de formation d'urgence sur hélicoptère](#)
- [MPO 5282 – Manuel d'information et de procédures relatives aux hélicoptères à bord des navires](#)
- Liste de vérification des connaissances propre au site
- Registre de passerelle de l'hélicoptère
- Liste de contrôle annuelle des installations d'aviation et rapport d'inspection
- Manuel d'exploitation de compagnie d'hélicoptères
- [Vidéo d'information destinée aux passagers](#)
- [Vidéos de formation](#)





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.C.4 - OPÉRATIONS DE REMORQUAGE

### 1 OBJET

- a) Assurer la sécurité en mer, prévenir les blessures ou les décès et éviter d'endommager l'environnement, notamment le milieu marin, et la propriété pendant les opérations de remorquage, qu'il s'agisse de navires de la Garde côtière canadienne (GCC) ou d'autres navires.
- b) La présente procédure comprend l'obligation pour les navires de plus de 500 TJB de disposer d'un livret sur les opérations de remorquage d'urgence propres au navire décrivant les procédures et l'équipement nécessaires au remorquage d'un navire de la GCC dans des situations d'urgence.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit s'assurer, au moment de faire appel à des services commerciaux de remorquage, que les opérations sont menées conformément aux lignes directrices et aux principes énoncés dans la présente procédure et aux pratiques de matelotage reconnues.
- b) Le commandant doit s'assurer que les opérations de remorquage sont menées conformément aux autres politiques et procédures de remorquage décrites par la GCC.

#### 2.2 TOUS LES MEMBRES DU PERSONNEL

- a) Tous les membres du personnel à bord d'un navire de la GCC et prenant part à des opérations de remorquage doivent s'assurer que leurs actions visent principalement à assurer la sécurité du navire et de l'équipage.

#### 2.3 L'OPÉRATEUR DU REMORQUEUR

- a) L'opérateur du remorqueur est chargé de fournir le ou les remorqueur(s), les services, l'équipement de remorquage et l'équipage nécessaires au remorquage sécuritaire du navire de la GCC entre deux sites préétablis.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Le remorquage d'un navire désemparé peut être l'une des missions les plus exigeantes et les plus risquées qui soient. Le fait de suivre les procédures préalables au remorquage et les procédures de remorquage contribuera grandement à assurer la sécurité et la réussite de l'opération. Chaque situation comportera des difficultés qui lui sont propres. Il faudra donc adapter les procédures aux circonstances.
- b) Les navires doivent développer des procédures propres à leur navire afin de remorquer d'autres navires en prenant compte les capacités et les limitations du navire et de son équipage. Afin de développer la procédure propre au navire, le navire doit se référer au *Guide de remorquage de la GCC* et la [Politique sur l'aide aux navires désemparés](#).
- c) Il arrive qu'un navire de la GCC doit être remorqué à partir ou à destination d'un chantier maritime ou, dans des cas d'urgence, quand un navire est en détresse. Pour bien s'y préparer, l'élaboration d'un plan mûrement réfléchi est de mise. Une procédure propre au navire doit être développée en ce qui concerne le besoin du navire de la GCC d'être remorqué en prenant compte les capacités et les limitations de son navire et de son équipage.

#### 3.2 PLANIFICATION

- a) Les compétences et les capacités que doivent posséder les membres de l'équipage pour mener à bien une opération de remorquage en toute sécurité doivent être prises en considération lors de la planification d'une opération de remorquage. Celles-ci touchent notamment le nombre de membres d'équipage, le niveau de formation, l'expérience, la connaissance des circonstances et les facteurs limitatifs applicables.
- b) Lors du remorquage d'un autre navire, un plan de communication doit être élaboré. Toute l'information nécessaire à la sécurité de l'opération doit être communiquée, notamment les renseignements relatifs au gréement, à l'appareillage et au remorquage. La [Politique sur l'aide aux navires désemparés](#) doit être consultée avant d'entreprendre toute opération de remorquage pour un navire désemparé.
- c) Lors du remorquage d'un navire de la GCC, une planification appropriée ainsi qu'une évaluation des activités de départ et d'arrivée en provenance/en direction des installations doivent être envisagées. Une réunion doit être organisée expressément à cette fin. Toutes les parties touchées par les travaux ou les activités du navire doivent assister à cette réunion.
- d) Le recours à un pilote, lorsque disponible, doit être envisagé, en fonction des connaissances et de l'expérience que ce dernier possède avec les remorqueurs commerciaux pour ce type d'opération.
- e) Quand l'équipage se trouve à bord d'un navire de la GCC alors que celui-ci est remorqué, le pont et la salle des machines doivent être surveillés pendant toute la durée de l'opération.



### 3.3 PROCÉDURES PROPRES AU NAVIRE

- a) Chaque navire de la GCC doit élaborer ses procédures de remorquage propre au navire, laquelle tient compte des capacités et des limitations du navire et de l'équipage, notamment des éléments suivants :
- la configuration et la capacité du navire de se gréer pour le remorquage;
  - la taille, la puissance et la manœuvrabilité du navire;
  - l'équipement disponible à bord (fixe et portable).
- b) Les navires de plus de 500 TJB tel qu'exigé par SOLAS MSC.256 (84) doivent mettre en place un livret sur les opérations de remorquage d'urgence propres au navire décrivant la procédure à suivre pour remorquer le navire. Le livret doit comprendre les éléments suivants :
- une description des procédures à suivre avant et pendant les opérations de remorquage;
  - des croquis des ponts avant et arrière, montrant les différentes configurations de remorquage possibles;
  - un inventaire de l'équipement à bord pouvant être utilisé pour les opérations de remorquage d'urgence;
  - les moyens et les méthodes de communication.

### 3.4 AVANT TOUTE OPÉRATION DE REMORQUAGE

- a) Pour le remorquage de routine d'un navire de la GCC, un plan opérationnel de remorquage doit être établi et mis à la disposition de tout le personnel prenant part à l'opération de remorquage. Ce plan peut inclure le livret décrit à la sous-section 3.3 (b) mais doit également comprendre, entre autres, les exigences supplémentaires suivantes :
- La qualité du remorqueur (capacité, taille, puissance, etc.);
  - Les rôles et responsabilités de tous les intervenants doivent être recensés et clairement définis : Ceux du commandant et de l'équipage de la GCC, des STI, de TPSGC, du représentant de chantier, du pilote (le cas échéant) et du personnel chargé du remorquage;
  - La date et l'heure du départ choisies en fonction des prévisions météorologiques (vent, visibilité, etc.) et la densité prévue du trafic maritime;
  - Les courants et les marées à prendre en considération et l'heure de départ/d'arrivée fixée en fonction de ces facteurs;
  - De l'information sur les risques et les dangers que présente le parcours (cours d'eau à traverser, courants, marées, hauts-fonds, etc.);
  - La conception et les spécifications du navire (données sur les manœuvres de ce dernier);
  - L'état de l'équipement et des machines du navire doit être examiné;
  - La condition et la stabilité de la structure;
  - La qualité de l'équipement de remorquage;

- La qualité des connexions avec le navire de la GCC;
- Les cordages;
- L'équipement de remorquage d'urgence;
- L'établissement d'une communication avec le remorqueur (VHF work channel, communication d'urgence, etc.);
- Les conditions météorologiques au moment de l'opération (vitesse et direction du vent, état de la mer);
- Un plan d'urgence doit être mis en place et les pratiques de matelotage reconnues doivent être suivies (amarrages et ancrages d'urgence);
- La possibilité d'aider le remorqueur si une propulsion partielle ou complète est disponible.

## **4 DOCUMENTATION**

- Guide de remorquage de la GCC
- Procédures propres au navire pour remorquer d'autres navires
- Procédures propres au navire afin que ce navire soit remorqué
- Livret sur les opérations de remorquage d'urgence propres au navire
- Plan opérationnel de remorquage
- Inventaire de l'équipement de remorquage
- Politique sur l'aide aux navires désemparés
- Manuel national SAR



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.C.5 - TRANSPORT ET UTILISATION DES ARMES À FEU À BORD DES NAVIRES ET DES HÉLICOPTÈRES

---

### 1 BUT

- a) Faire en sorte que les armes à feu et les munitions à bord des navires soient contrôlées de manière à garantir la sécurité de tout le personnel.
- b) Le commandant ou le pilote commandant de bord, en tant que représentant de la haute direction du Ministère à bord du navire ou de l'hélicoptère, sont au courant des armes à feu à bord, de leur emplacement et des circonstances dans lesquelles elles peuvent être utilisées.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR GÉNÉRAL, FLOTTE OU SON DÉLÉGUÉ

- a) Le directeur général, Flotte ou son délégué doit veiller à ce que les pratiques en matière d'armes à feu à bord des navires soient conformes aux exigences de la [Politique nationale des armes à feu de la Garde côtière canadienne \(GCC\)](#).

#### 2.2 DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA FLOTTE OU SON DÉLÉGUÉ

- a) Le directeur régional de la Flotte doit désigner les navires qui ont l'autorisation de transporter et de garder des armes à feu de la GCC à bord. Cette autorisation ne vise pas les navires transportant des agents d'application de la loi armés dans l'exercice de leurs fonctions.
- b) Le directeur régional de la Flotte, doit s'assurer que tout le personnel qui manipule, entrepose ou utilise des armes à feu dans le cadre de leurs fonctions reçoit la formation requise.
- c) Le directeur régional de la Flotte ou son délégué doit prendre les dispositions nécessaires pour l'installation d'un dispositif d'entreposage sûr des armes à feu à terre lorsqu'un navire est retiré du service ou lorsqu'il subit un désarmement temporaire sans que des rondes de sécurité soient maintenues.

#### 2.3 COMMANDANT

- a) Le commandant d'un navire autorisé à transporter des armes à feu doit veiller au respect des exigences en matière d'entreposage et de déchargement conformément à la [Politique nationale des armes à feu de la GCC](#).

**2.4 COMMANDANT OU LE PILOTE COMMANDANT DE BORD D'UN HÉLICOPTÈRE DE LA GCC**

- a) Le commandant ou le pilote commandant de bord d'un hélicoptère de la GCC doit veiller à ce que la [Politique nationale des armes à feu de la GCC](#) soit respectée et expliquée aux membres d'équipage responsables d'armes à feu ou de munitions ainsi qu'aux passagers et aux agents d'organismes d'application de la loi qui portent une arme à feu ou des munitions à bord, en tant que surnuméraires.

**2.5 COMMANDANT, LE PILOTE COMMANDANT DE BORD D'UN HÉLICOPTÈRE DE LA GCC OU LE GARDIEN D'ARMES À FEU DE L'AGENCE**

- a) Le commandant, le pilote commandant de bord d'un hélicoptère de la GCC ou le gardien d'armes à feu de l'agence est responsable d'aviser le directeur général de la Flotte ou son délégué aussitôt que possible après une transaction concernant une arme à feu de l'agence aux termes du [Règlement sur les armes à feu des agents publics de la Loi sur les armes à feu](#), ou suivant un changement de gardien d'armes à feu de l'agence.

**2.6 COMMANDANT OU LE PILOTE COMMANDANT DE BORD D'UN HÉLICOPTÈRE DE LA GCC**

- a) Le commandant ou le pilote commandant de bord d'un hélicoptère de la GCC a le pouvoir de refuser l'embarquement à une personne qui, par ses gestes ou ses paroles, indique qu'elle n'a pas l'intention de respecter la présente procédure.

**2.7 PILOTES COMMANDANTS DE BORD**

- a) Les pilotes commandants de bord des hélicoptères de la GCC doivent, dans leurs plans de vol ou avant leurs avis de vol, informer le Centre des opérations régionales (COR) ou le navire du nombre d'armes à feu à bord de l'hélicoptère.

**3 INSTRUCTIONS****3.1 ARMES À FEU À BORD DU NAVIRE**

- a) Les navires et les hélicoptères de la GCC peuvent être munis d'armes à feu pour assurer la protection des membres d'équipage contre des attaques d'animaux sauvages lorsqu'ils se trouvent à terre ou sur les glaces.
- On doit normalement accorder deux armes à feu de protection à un navire. Le directeur régional de la Flotte, peut, à sa discrétion, autoriser l'embarquement d'armes à feu additionnelles, sous réserve que cette autorisation soit donnée par écrit.
- b) Les armes à feu fournies aux navires à des fins de protection consisteront, normalement, en une carabine à fort calibre et un fusil de chasse.
- c) Une quantité appropriée de munitions doit être transportée à bord. Il faut effectuer une rotation normale des stocks. Cette quantité doit tenir compte des tirs de pratique et de l'entretien opérationnel des armes à feu.
- d) Seuls les employés ayant reçu une formation conformément à la section 3.6 de cette procédure peuvent normalement manipuler les armes à feu, les entreposer ou les retirer d'un râtelier, sauf en cas d'extrême urgence lorsqu'une vie est directement menacée.

- e) Les pistolets lance-fusées de signalisation et les fusils lance-amarre ne sont pas considérés comme des armes à feu dans le cadre de la présente procédure.

**Nota 1 :** bien qu'un lance-amarre activé par un fusil ne soit pas considéré comme une arme à feu en soi, le fusil détachable en est une et il doit être manipulé selon les exigences de la présente procédure.

### **3.2 ARMES À FEU DES SCIENTIFIQUES**

- a) Les groupes de scientifiques qui effectuent des prélèvements ou qui recherchent des spécimens marins à proximité ou à distance du navire peuvent embarquer des armes à feu de protection. Le propriétaire de l'arme à feu doit présenter [un permis de possession et d'acquisition](#) canadien valide, ou une [déclaration d'armes à feu pour non-résident – feuille supplémentaire \(CAFC 909/910\)](#) au moment d'embarquer.
- b) Le commandant ou le pilote commandant de bord a le pouvoir discrétionnaire absolu pour ce qui est d'autoriser l'embarquement d'armes à feu, en tout ou en partie, par un groupe de scientifiques à bord de son navire ou de son hélicoptère.

### **3.3 ARMES À FEU DES ORGANISMES D'APPLICATION DE LA LOI**

- a) Parmi les agents des organismes d'application de la loi figurent les agents de la Gendarmerie Royale du Canada, les agents des pêches du ministère de Pêches et Océans Canada, les agents des corps policiers provinciaux ou municipaux et, dans certains cas particuliers, les officiers ou les membres des Forces armées canadiennes. Les membres d'équipage de la GCC qui assument des fonctions d'agents des pêches en mer ne sont pas considérés comme des agents d'un organisme d'application de la loi aux fins de la présente procédure.
- b) Le commandant ou le pilote commandant de bord doit être informé de toute situation où il est raisonnablement possible de prévoir que l'on aura recours aux armes à feu pour effectuer une arrestation ou pour mettre un terme à une activité illégale. En planifiant leur intervention, les agents de l'organisme doivent tenir compte des observations et des recommandations du commandant ou du pilote commandant de bord. Tous les participants à une intervention doivent être informés avant le début de celle-ci.
- c) Tout en tenant compte des plans d'intervention armée, le commandant ou le pilote commandant de bord conserve toute l'autorité de manœuvre de son navire ou de son hélicoptère et le contrôle des mouvements de l'équipage, afin de réduire au minimum les risques d'exposition au danger.

### **3.4 ARMES À FEU DES AGENTS DES PÊCHES EN MER (EMPLOYÉS DE LA GCC)**

- a) Les agents des pêches en mer sont les membres d'équipage de la GCC qui ont suivi la formation relative aux activités d'application de la réglementation des pêches et qui ont été autorisés à porter des armes à feu, dans l'exercice de leurs fonctions.
- b) Les armes à feu seront distribuées par le commandant aux membres d'équipage qui doivent s'acquitter de leurs fonctions secondaires en tant qu'agents des pêches en mer, et uniquement pour la période requise à l'exécution de ces fonctions. Au retour de leur mission, les armes à feu seront remises au commandant, qui les entreposera de nouveau.

### **3.5 RÂTELIER DES ARMES À FEU**

- a) Lorsqu'elles ne servent pas, les armes à feu transportées à bord des navires ou des hélicoptères de la GCC doivent être entreposées de la manière suivante :
  - dans un râtelier sécuritaire, dont l'accès est sous le contrôle direct du commandant, du pilote commandant de bord ou, lorsqu'il est autorisé, du chef officier;
  - en tout temps, être portées par l'agent d'application de la loi;
  - être déposées par l'agent d'application de la loi dans un coffre de sécurité personnel et approuvé, lequel est sous le contrôle et la surveillance de l'officier, en conformité avec la politique de l'agence dont relève l'officier. Ces arrangements sont sujets à l'inspection et l'approbation du commandant ou de son délégué.
- b) Toutes les armes à feu de la GCC entreposées à bord d'un navire ou d'un hélicoptère doivent être déchargées, la détente verrouillée, lorsqu'elles ne sont pas utilisées.
- c) Il faut tenir un registre des armes à feu qui indique le numéro de série de chacune, entreposée dans le râtelier ou retirée de celui-ci, l'heure de retrait et de retour de l'arme à feu, la quantité de munitions entreposées ou retirées. La personne qui reçoit ou qui rapporte une arme à feu doit signer ce registre. (Cette section ne s'applique pas aux hélicoptères.)
- d) Lors des périodes de désarmement du navire, où il n'y a pas de ronde de sécurité, les armes à feu doivent être débarquées et entreposées dans une installation sûre, à terre. Aucune arme à feu ne doit rester à bord d'un hélicoptère lorsqu'il est inoccupé.

### **3.6 FORMATION**

- a) Tout employé de la GCC appelé à entreposer, manipuler ou porter des armes à feu dans le cadre de la présente procédure doit avoir reçu, à tout le moins, une formation équivalente au Cours canadien de sécurité dans le maniement des armes à feu. Cette formation doit être fournie par un organisme reconnu.

## **4 DOCUMENTATION**

- [Article 117.08 du Code criminel](#)
- Politique et procédures sur les armes à feu du MPO
- [Politique nationale des armes à feu de la GCC](#)
- Registre d'entreposage des armes à feu
- Dossiers de formation



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.C.6 – MANUTENTION DE LA CARGAISON

### 1 OBJET

- a) Assurer la sécurité et l'efficacité des opérations de manutention de la cargaison, de la sécurité du navire, du personnel et de la cargaison pendant le chargement, le voyage et le déchargement de la cargaison à destination.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant est responsable de la sécurité des opérations de manutention de la cargaison, de la création d'Instructions de travail propres à un site pour le navire et, au besoin, l'émission d'ordonnances supplémentaires pour assurer la sécurité du navire, du personnel et de la cargaison.

#### 2.2 CHEF OFFICIER OU OFFICIER DU CHARGEMENT DÉSIGNÉ

- a) Le chef officier ou l'officier du chargement désigné est responsable de toutes les opérations de manutention de la cargaison du navire. Elles comprennent ce qui suit, sans toutefois s'y limiter :
  - Préparation du plan d'arrimage de la cargaison;
  - Préparation des installations de manutention et d'arrimage de la cargaison à bord du navire;
  - Superviser toutes les opérations d'arrimage et de manutention de la cargaison;
  - Veiller au respect des lois, des règlements et des normes de sécurité pour le transport des marchandises en mer;
  - Coordination et collaboration avec les administrations portuaires et les débardeurs;
  - Calcul et consignation des conditions de stabilité du navire le cas échéant;
  - Effectuer les opérations de manutention de la cargaison de façon sécuritaire.

### 3 INSTRUCTION

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Le plan d'arrimage de la cargaison doit être préparé en tenant compte de ce qui suit :
- Type de cargaison, notamment l'arrimage approprié de toutes les cargaisons dangereuses, conformément au [Code maritime international des marchandises dangereuses<sup>1</sup>](#) (IMDG);
  - Destination de la cargaison, doit comprendre l'ordre de déchargement;
  - Capacités des compartiments de stockage du navire;
  - Capacités des appareils de levage du navire;
  - Stabilité du navire.
- b) L'équipement de protection individuel doit être identifié à l'aide des processus décrits dans le document [GCC/6108 Manuel d'équipement de protection individuelle](#) et utilisé par tout le personnel participant à l'opération.
- c) Les inspections de tous les compartiments d'entreposage désignés du navire doivent être réalisées avant le début des opérations de chargement pour s'assurer qu'ils sont sécuritaires et prêts à recevoir la cargaison.
- d) Tout l'équipement applicable utilisé pour la manutention de la cargaison, comme les grues, les potences de manutention, les câbles, les cordes, les chaînes, et tout l'équipement supplémentaire, doivent être certifiés et être conformes aux au [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#). Les inspections doivent être consignées.
- e) Tout l'équipement doit être inspecté avant son utilisation et l'inspection doit être consignée, comme l'indique la partie [10.B.1 Entretien des appareils de levage et des engins de manutention](#) du Manuel de sécurité de la Flotte (MSF).
- f) Les opérations de chargement de la cargaison doivent être effectuées de manière sécuritaire conformément au plan d'arrimage de la cargaison. Tous les changements à l'emplacement de la cargaison doivent immédiatement être consignés et le plan d'arrimage de la cargaison et les calculs de stabilité doivent être ajustés en conséquence.
- g) Toutes les cargaisons chargées doivent être accompagnées de la documentation pertinente, y compris les fiches techniques sur la sécurité du matériel pour toutes les cargaisons dangereuses selon le code IMDG. Il faut interdire le chargement des cargaisons sans documentation adéquate.
- h) Les calculs du tirant d'eau et de la stabilité du navire doivent être pris en compte. Les derniers transferts de ballast et calculs de stabilité doivent être effectués pour assurer un tirant d'eau et une assiette sécuritaires et de bonnes conditions de stabilité conformément à la partie [7.A.8 Stabilité](#) du MSF.

---

<sup>1</sup> Certains documents sont disponibles en anglais seulement.



- i) Toute la cargaison doit être arrimée de manière sécuritaire conformément au [Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons \(Recueil CSS\)<sup>2</sup>](#), de l'Organisation maritime internationale (OMI), en tenant compte des conditions de voyage prévues et des pires conditions météorologiques que le navire peut rencontrer pendant le voyage. Tous les accessoires pour l'arrimage doivent être inspectés chaque jour pendant le voyage du navire ou plus souvent si les circonstances l'exigent.
- j) À la fin du chargement, toutes les écoutes de chargement doivent être bien fermées et assujetties conformément à la partie [7.A.7 Maintien de l'intégrité de l'étanchéité à l'eau](#) du MSF.

### 3.2 COMMUNICATIONS

- a) Une communication efficace, y compris des signaux manuels pour les opérateurs d'appareils de levage et l'équipage concerné, doit être établie et doit être en place avant de commencer les opérations de manutention de la cargaison.

## 4 DOCUMENTS

- Instructions de travail propres à un site
- Journal de bord du navire
- Livret de stabilité du navire
- Plan d'arrimage de la cargaison
- Registre de l'outillage de chargement de la Garde côtière canadienne
- [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#)
- [Code maritime international des marchandises dangereuses \(IMDG\)](#)
- [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#)
- Fiches signalétiques de sécurité
- OMI [Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons \(Recueil CSS\)](#)
- MSF [10.B.1 Entretien des appareils de levage et des engins de manutention](#)
- [GCC/6108 – Manuel de l'équipement de protection individuelle](#)
- MSF [7.E.5 Manutention, entreposage et élimination des matières dangereuses](#)
- FSM [7.A.8 Stabilité](#)
- FSM [7.A.7 Maintien de l'intégrité de l'étanchéité à l'eau](#)

---

• <sup>2</sup> Disponible en anglais seulement sous le titre «Code of Safe Practices for Cargo Stowage and Securing (CSS Code)».





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.C.7 – Tranches des machines faisant l'objet d'une surveillance non continue

### 1 Objet

- a) Assurer la sûreté et la sécurité du personnel, des biens et de l'environnement de la Garde côtière canadienne (GCC) lors du passage aux conditions de tranches des machines sans surveillance.

### 2 Rôles et responsabilités

#### 2.1 Commandant

Le commandant ou son délégué est responsable de s'assurer que :

- a) une alarme homme mort est installée
- b) l'autorisation des opérations des tranches des machines sans surveillance est incluse dans les ordres permanents du navire
- c) conformément à [6.B.1 Familiarisation](#) du Manuel de sécurité de la Flotte (MSF), les tranches des machines sans surveillance sont incluses dans la liste de vérification de la familiarisation au besoin
- d) le personnel entrant dans la salle des machines, ou en sortant, pendant les opérations des tranches des machines sans surveillance est suivi dans le journal de bord du navire par l'officier de quart de la passerelle
- e) les alarmes soient surveillées et que le mécanicien de garde est informé au besoin

#### 2.2 Mécanicien en chef

Le mécanicien en chef ou son délégué est responsable de s'assurer que :

- a) le système d'alarme des tranches des machines sans surveillance est mis à l'essai avant son utilisation afin d'assurer son bon fonctionnement
- b) les salles avec des tranches des machines sans surveillance sont bien définies et affichées
- c) la création d'instructions de travail propres au site (ITPS) pertinentes, et y inclure les conditions de tranches des machines sans surveillance dans leurs ordres permanents

- d) un horaire de rondes complet soit déterminé pour les conditions des tranches des machines faisant l'objet d'une surveillance non continue et qu'il soit inclus dans les ITPS du navire
- e) un mécanicien de service autorisé soit nommé pour entrer dans la salle des machines lorsqu'il y a des conditions de tranches des machines sans surveillance

### **3 Instructions**

#### **3.1 Général**

- a) L'alarme homme mort est testée régulièrement pour s'assurer de son bon fonctionnement.
- b) La machinerie de propulsion doit être utilisée dans les limites de sa puissance.
- c) Les déficiences, les pannes ou les alarmes doivent être signalées immédiatement au mécanicien en chef.
- d) Il est interdit d'accéder aux tranches de machines sans surveillance sans l'avis ou l'approbation du pont.
- e) Toutes les alarmes doivent être réglées avant de passer en mode de tranches des machines sans surveillance.
- f) Les machines en veille automatique doivent être prêtes à démarrer et toutes les portes étanches au feu et à l'eau doivent être en position fermée.

#### **3.2 Autorisation**

- a) Seuls les navires ayant une note active de tranches des machines sans surveillance d'une société de classification reconnue par Transports Canada peuvent mener des opérations en mode de tranches des machines sans surveillance.

#### **3.3 Mécanicien de service**

- a) L'officier mécanicien de service doit bien comprendre les instructions et les ordres à signaler à la passerelle.
- b) Le mécanicien de service doit effectuer une série complète de rondes avant de passer aux tranches des machines sans surveillance.
- c) Le mécanicien de service doit respecter les ordres permanents et les ITPS au moment d'entrer et de sortir des tranches des machines, et d'effectuer ses rondes.

#### **3.4 Conditions de salle de commande et des tranches des machines sans surveillance**

- a) Aucun navire ne doit être exploité alors que la salle de commande ou les tranches des machines sont sans surveillance dans les circonstances suivantes :
  - i. lors du départ ou de l'arrivée
  - ii. dans des eaux restreintes
  - iii. en mer ou au mouillage en cas de mauvais temps ou de trafic intense ou conformément aux ordres permanents
  - iv. lorsque la réglementation portuaire interdit le fonctionnement de tranches des machines en mode de tranches des machines sans surveillance

- v. lorsque tout système d'incendie, d'alarme générale ou de sécurité inopérant, y compris toute zone isolée du système de détection d'incendie
- vi. lorsque tout équipement de secours de propulsion est inopérant
- vii. lorsque le système de navigation ou de commande du navire ou de communication est inopérant
- viii. lorsque la console de passerelle est inopérante

## 4 Formation

- a) Le personnel ayant des responsabilités en lien avec une tranche des machines sans surveillance doit être formé et/ou familiarisé :
  - i. chaque année, conformément à [6.B.1 Familiarisation](#) du MSF, incluant une révision des ordres permanents du commandant et du mécanicien en chef

## 5 Équipement de protection individuelle

- a) L'équipement de protection individuelle (ÉPI) approprié aux risques inhérents aux activités prévues doit être déterminé et utilisé conformément aux procédures décrites dans [GCC/6108 – Manuel d'équipement de protection individuelle](#).

## 6 Documentation

- Ordres permanents du commandant
- Ordres permanents du mécanicien en chef
- ITPS
- Inscriptions dans le journal de bord
- Listes de vérification de la familiarisation
- Salles de tranches des machines sans surveillance affichées

## 7 Références

- [Règlement sur les machines de navires](#)
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), chapitre II-1, partie E, Prescriptions supplémentaires applicables aux locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel
- [GCC/5737 – Manuel de sécurité de la Flotte](#) – 6.B.1 Familiarisation
- [GCC/5737 – Manuel de sécurité de la Flotte](#) – 11.A.1 Contrôle des documents - Interne
- [GCC/6108 – Manuel d'équipement de protection individuelle](#)
- [Règlement sur les certificats de bâtiment](#)
- [Règlement sur le personnel maritime](#), article 216





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.D.1 - OPÉRATIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

### 1 BUT

- a) Veiller à la sécurité des équipages des navires et de la Garde côtière canadienne (GCC) qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage (SAR).

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit veiller à ce que les opérations SAR se déroulent conformément aux procédures énoncées dans les politiques et procédures du *Manuel national de Recherche et sauvetage (MPO/5449)* et du *Manuel IAMSAR Vol. III*.

#### 2.2 TOUS LES EMPLOYÉS

- a) Tous les employés qui se trouvent à bord d'un navire de la GCC et participent à des opérations SAR doivent savoir que leur responsabilité primordiale consiste à assurer la sécurité des autres membres d'équipage et de leur propre navire.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Coordination des opérations SAR – Les centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) sont autorisés à assigner aux navires et aux hélicoptères de la GCC des incidents SAR uniquement. Les directives des JRCC n'annulent en rien la responsabilité du commandant, en ce qui a trait à la sécurité de son équipage ou de son navire. Lorsqu'une situation risque de se révéler trop lourde pour les capacités de son équipage ou de son navire, le commandant doit en informer immédiatement le JRCC.
- b) Lorsqu'un navire reçoit l'ordre de se rendre sur les lieux d'un incident SAR et que l'intervention aura une incidence sur d'autres missions assignées par les centres des opérations régionales (COR), le commandant doit, dans les plus brefs délais, en informer le COR.

### 3.2 RESSOURCES ET PASSERELLE DE NAVIGATION

- a) On ne doit pas confier aux officiers de quart de navigation et de la salle des machines ou aux matelots affectés à des fonctions de vigie des tâches liées à l'exécution de l'opération SAR, susceptibles de nuire à la conduite sécuritaire du navire.
- b) Si, lorsqu'on lui assigne les fonctions de commandant sur place (OSC), le commandant d'un navire de la GCC juge que la charge de travail liée à ses fonctions risque de nuire à la conduite sécuritaire du navire, il doit envisager de jeter l'ancre ou d'interrompre la participation active du navire aux opérations SAR en cours, et ce, après avoir consulté le JRCC.

### 3.3 ÉQUIPEMENT SPÉCIALISÉ DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

- a) Tous les navires de la GCC doivent disposer d'équipement spécialisé de recherche et sauvetage pour intervenir en cas d'incident SAR. Cet équipement doit être en bon état et prêt à être utilisé en tout temps. *L'OFGC 207 – Équipement SAR à bord des navires de la Garde côtière* détaille l'équipement SAR qui doit être transporté à bord des navires de la GCC.
- b) Tout l'équipement SAR doit faire l'objet d'une inspection lors du changement d'équipage pour vérifier son emplacement et son état. On doit consigner l'inspection et prendre les mesures correctives nécessaires.

### 3.4 ÉVACUATION MÉDICALE

- a) Lorsque le commandant est informé du fait que l'évacuation médicale est considérée comme la meilleure ligne de conduite en ce qui concerne le traitement des survivants par le personnel médical soignant, il doit coordonner ladite évacuation avec les autorités compétentes.

### 3.5 OPÉRATIONS SAR

- a) Lutte contre les incendies et contrôle des avaries
  - La GCC n'a ni l'obligation ni le pouvoir de participer à la lutte contre les incendies ou le contrôle des avaries à bord d'un autre navire dans le seul but de protéger des biens. La lutte contre les incendies et le contrôle des avaries ne font pas partie des missions de SAR ni du mandat de la GCC.
  - À moins que le feu ne se déclare à bord d'un navire de la GCC, le personnel de la GCC ne participera pas à la lutte contre les incendies dans le seul but de protéger des biens.
  - Le niveau de service en matière de SAR comprend le secours à des personnes en détresse en assurant les premiers soins, médicaux ou autres, et le transport jusqu'à un lieu sûr.
  - Dans ces cas-là, le rôle de la GCC est d'évacuer l'équipage du navire concerné vers un lieu sûr. Cela veut dire que parfois le personnel de la GCC sera appelé, pour pouvoir prêter secours, à entrer dans des zones atteintes par le feu, la fumée, etc.
  - Afin de garantir le déroulement de l'assistance humanitaire en toute sécurité, les navires de la GCC doivent, selon le *Code canadien du travail*, transporter l'équipement de protection individuelle (ÉPI) nécessaire à la sécurité de nos employés.



- La plupart des clients de la GCC tels que les pêcheurs ou les équipages des navires commerciaux ont un niveau de formation équivalent à celui de nos propres équipages. Par conséquent, s'ils n'ont pas été capables de maîtriser un incendie ou de prendre les mesures de contrôle des avaries nécessaires, il est improbable que l'assistance apportée par nos équipages puisse y faire quelque chose.
  - Après avoir effectué l'évaluation des risques, le personnel de la GCC peut prêter assistance aux survivants d'un navire en feu – et être appelé à s'en approcher suffisamment pour être exposé à la chaleur, à la fumée, à un milieu sans oxygène ou à un risque d'explosion – si :
    - Tous les membres de l'équipe d'intervention s'accordent sur la nécessité d'intervenir.
    - On informe les employés de leurs rôles et responsabilités avant la mission de manière à ce qu'ils comprennent bien les limites de l'assistance qu'ils peuvent apporter.
    - L'équipement et la formation de l'équipage de la GCC permettent d'assurer une intervention en toute sécurité (le niveau d'intervention de la GCC dépendra du commandement, de l'expérience, de la formation et de l'équipement de l'équipage),
    - Les protocoles de communication ont été discutés et compris du personnel qui participe à l'intervention.
    - L'équipage du navire en détresse demande l'assistance ou accepte celle-ci.
    - Toutes les autres conditions garantissant la sécurité du personnel de la GCC sont présentes et peuvent être maintenues pendant l'opération.
  - Lorsque toutes les conditions énumérées ci-dessus sont présentes et que les chances de réussir sont élevées, le personnel de la GCC peut alors assister dans l'évacuation du navire en détresse.
  - L'équipage de la GCC doit garder à l'esprit que l'on dispose de très peu de renseignements à propos du navire en détresse et que ceux-ci ont été peut-être donnés par des personnes en état de choc. La sécurité de l'équipe de secours est primordiale pendant l'intervention.
- b) Remorquage et assistance aux navires désemparés
- Il existe des politiques spécifiques pour le remorquage d'un navire. On doit s'y référer avant de se lancer dans ce type d'opération. Au minimum, on doit consulter :
    - *le Guide de remorquage de la GCC;*
    - *la politique sur l'assistance aux navires désemparés;*
    - *le Manuel national de recherche et de sauvetage;*
    - *la Procédure 7.C.4..*

## c) Exercices de formation en recherche et sauvetage

- Avant le début de tout exercice de formation SAR avec les ressources du ministère de la Défense nationale (MDN), une affectation doit être donnée par le COR. Ce dernier doit aviser le navire de l'endroit, la date et l'heure de l'exercice. Il doit aviser le JRCC du début et de la fin des exercices de formation SAR avec le MDN.
- Avant le début de tout exercice, le commandant du navire doit avoir un breffage sur la mission avec le commandant de l'hélicoptère ou du navire. Le breffage doit inclure les procédures d'urgence.
- Pendant les exercices de formation, les navires de la flotte de la GCC ne doivent pas être utilisés comme un point de référence pour l'aérolargage d'équipement de sauvetage.
- Pour les bateaux de classe Cape, tous les exercices d'hélicoptère avec un hélicoptère de type Cormoran doivent être uniquement effectués sur la proue.

## 4 DOCUMENTATION

- Manuel national de recherche et de sauvetage
- Chapitre III du Manuel IAMSAR
- Registres de formation du personnel
- OFGC 207 – Équipement SAR à bord des navires de la GCC
- Politique sur l'assistance aux navires désemparés
- Procédure 7.C.4 - Opérations de remorquage



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.D.2. - OPÉRATIONS RELATIVES AUX AIDES À LA NAVIGATION

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que les opérations relatives aux aides flottantes et fixes, menées par le personnel de la Flotte de la Garde côtière canadienne (GCC), soient effectuées de manière efficace et sécuritaire.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit veiller à l'exécution, en toute sécurité, des opérations relatives aux aides flottantes et fixes effectuées par son équipage ou son navire.

#### 2.2 LA DIRECTION DES PROGRAMMES MARITIMES

- a) La direction des Programmes maritimes est responsable d'établir les normes pour l'entretien et la vérification des aides à la navigation. Ces normes sont publiées dans les *Directives sur les aides à la navigation*, plus précisément à la *Directive 2.2400*.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Tout l'équipement, incluant celui fourni par le programme, tels que les grues, mâts de charge, câbles, cordages, garcettes de chaîne (chain nipper), dispositifs de retenue, poulies, garants et dispositifs de fixation, utilisés au cours de l'opération ou faisant partie des aides fixes, doivent répondre aux *Normes de sécurité de la marine* ou d'un organisme équivalent à l'*Association canadienne de normalisation (ACNOR)*. Tout cet équipement doit être inspecté conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC) 2001- Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* et doit être consigné. Tout autre équipement doit être inspecté périodiquement et à tout le moins avant l'utilisation et l'inspection consigné.
- b) On effectuera une évaluation des risques inhérents à la tâche et on prendra des mesures pour atténuer ces risques selon la procédure 7.A.1.
- c) L'équipement de protection individuelle doit être identifié et utilisé par tout le personnel qui prend part à l'opération.

- d) Avant d'entreprendre tout travail, on doit convenir d'un système de communication efficace.

### **3.2 POUR DIMINUER LES RISQUES INHÉRENTS AU TRANSBORDEMENT DES AIDES FLOTTANTES, CES PROCÉDURES INCLUENT MAIS NE SE LIMITENT PAS À:**

- a) La surface du pont, où a lieu le travail, doit être exempte de débris, de matériaux ou substances dangereuses comme la neige, la glace, les algues, les moules, etc (dans la mesure du possible).
- b) On doit déglacer les bouées, le plus possible, avant de les hisser sur le navire.
- c) Les personnes ne participant pas à l'opération doivent se tenir à l'écart de la section de pont, au cours de l'opération.
- d) Au besoin, la bouée ou l'ancre doit être contrôlée avec les amarres de retenue.
- e) Les garcettes de chaîne utilisées doivent avoir le Certificat d'approbation T4. Chacune doit porter un numéro qui identifie clairement le certificat approprié.
- f) Lorsqu'on hisse la bouée, on doit vérifier l'état de la chaîne. Si on constate une détérioration et que la chaîne est remplacée, on doit étiqueter l'ancienne chaîne en indiquant l'endroit où elle a été hissée.
- g) Lors du hissage de la bouée, toutes les personnes doivent se tenir à l'écart de la chaîne.
- h) Les taquets de la bouée doivent être inspectés avant son déploiement.
- i) On ne doit pas hisser la bouée par sa cage, sauf en cas de conditions exceptionnelles.
- j) La plupart des petites bouées de plastique n'ont pas d'armature interne et l'anneau de levage de la bouée ne peut lever que la bouée et le mou de la chaîne.
- k) Lorsque les bouées sont placées sur le pont ou à terre, elles doivent être temporairement arrimées le plus rapidement possible.
- l) Les bouées sont arrimées en prévision des conditions météorologiques.

### **3.3 EN OUTRE, POUR LES AIDES FIXES, L'ÉVALUATION DES RISQUES DOIT ÉGALEMENT COUVRIR LES POINTS SUIVANTS;**

- a) Afin d'assurer la sécurité générale et le respect des procédures de travail, un superviseur doit faire partie de l'équipe à terre, si celle-ci comprend plus de deux personnes.
- b) Le site doit être inspecté avant le début des travaux, afin d'identifier les inquiétudes en ce qui a trait à la sécurité.
- c) Personne n'est autorisée à utiliser une scie à chaîne, sans avoir reçu la formation appropriée pour cet appareil (i.e. cours de scie à chaîne).

### **3.4 ÉQUIPE DE TRAVAIL À TERRE**

- a) Dans plusieurs régions du Canada, il est possible que l'équipe de travail à terre soit attaquée ou menacé par des animaux sauvages. Dans les zones où les contacts avec les animaux sauvages sont prévisibles, le commandant doit envisager la possibilité d'équiper un des membres de l'équipe à terre d'une arme à feu de calibre approprié à la menace perçue.
- Aucune autre tâche ne doit être assignée à la personne armée, qui tient la garde à terre.

### **3.5 COMMUNICATIONS**

- a) Conformément à la section 3.4, l'équipe de travail à terre doit être munie d'un émetteur-récepteur radio et des vérifications des transmissions doivent être effectuées régulièrement entre le navire et l'équipe de travail à terre.

## **4 DOCUMENTATION**

- Directives sur les aides à la navigation
- Instructions d'installation de l'équipement
- Registres d'inspection de l'outillage de chargement
- Registres de formation





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.D.3 - OPÉRATIONS SCIENTIFIQUES

### 1 BUT

- a) Assurer la prestation efficace et sécuritaire des programmes scientifiques par le personnel de la Flotte de la Garde côtière canadienne (GCC) et le personnel scientifique.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA FLOTTE

- a) Le directeur régional de la Flotte doit veiller à ce que les contrats ou autres ententes visant l'utilisation de navires de la GCC incluent l'obligation pour les équipes scientifiques de se conformer aux exigences du Manuel de sécurité de la Flotte (MSF).

#### 2.2 COMMANDANT

- a) Le commandant, à titre de responsable, doit veiller à l'application des mesures de sécurité énoncées dans la présente procédure.

#### 2.3 CHEF DE MISSION

- a) Le chef de mission doit assurer la conformité aux exigences du MSF, du *Manuel du programme de radioprotection du MPO* et du *Manuel de sécurité en laboratoire du MPO*. Il doit également veiller à ce que le personnel scientifique travaillant à bord de navires de la Garde côtière porte l'équipement de protection individuelle (ÉPI) approprié.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Tous les risques inhérents au programme doivent être déterminés et toutes les précautions nécessaires doivent être prises pour atténuer ces risques. L'équipage du navire doit être avisé des précautions à prendre, de la nécessité de l'équipement de protection ou des pratiques de sécurité et de la nature des plans d'urgence avant le début des opérations.

- b) Le programme de travail, incluant le plan ou l'itinéraire fournis par le chef de mission, doit contenir des instructions détaillées visant les travaux à effectuer, une description de l'équipement fourni et des difficultés ou dangers éventuels prévisibles ainsi que des copies des documents nécessaires, tels que les instructions d'installation du matériel, les fiches signalétiques (FS), les permis d'arme à feu, etc.
- Un manifeste de cargaison, y compris l'ensemble des FS pertinentes, doit être présenté au navire avant l'embarquement par le chef de mission.

### 3.2 RISQUES ADDITIONNELS

- a) Il existe, à l'égard des opérations scientifiques à bord des navires de la GCC, des sujets de préoccupation qui vont au-delà des risques habituellement associés aux opérations d'un navire. Étant donné que certains travaux scientifiques comportent une bonne part d'expérimentation, il serait impossible de dresser une liste exhaustive des dangers éventuels, mais on doit prêter attention aux éléments les plus courants :
- Les câbles, crochets, chaînes et accessoires utilisés au cours d'un quelconque processus doivent avoir le certificat requis, conformément au *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*.
  - Tout le matériel embarqué doit être arrimé à la satisfaction du commandant ou de son délégué.
  - Toutes les matières dangereuses doivent être identifiées avant leur embarquement. La liste et les FS des matières dangereuses doivent être conservées à bord.
  - Avant d'entreprendre des travaux, un système de communication doit être établi et convenu, y compris les procédures radio, les signaux manuels, les commandes vocales, etc.
  - Les personnes qui ne participent pas directement aux processus en cours d'exécution doivent rester à l'écart de la zone où se déroulent les travaux scientifiques.
  - Les points de levage de l'équipement scientifique lourd doivent être inspectés avant le déploiement.
  - Dans les cas où des matières dangereuses ont été utilisées, entreposées ou récupérées (en particulier des produits chimiques toxiques, des déchets biologiques ou des matières radioactives), une personne responsable compétente doit veiller à ce qu'elles soient testées par des personnes qualifiées, et à ce que les aires de travail et d'entreposage soient exemptes de tout résidu ou élément trace au terme de la mission scientifique ou du voyage.
  - Des plans d'urgence couvrant tous les risques pour la santé, la sécurité et l'environnement doivent être élaborés et mis en place relativement au projet.

### 3.3 CONDUITE DES OPÉRATIONS DE LABORATOIRE

- a) Pour la conduite des opérations de laboratoire menées à bord des navires, le *Manuel de sécurité en laboratoire du MPO* (MPO/5790) doit se trouver à bord des navires équipés d'installations permanentes de laboratoire. Dans les cas où les opérations sont établies de façon temporaire, le chef de mission doit fournir une copie du manuel au navire au moment de l'embarquement.



- Les hottes doivent satisfaire aux exigences minimales, être correctement entretenues et faire l'objet d'inspections annuelles par le responsable national de la radioprotection ou un responsable régional de la radioprotection (RRR).
- b) On doit élaborer des instructions de travail propres au navire pour l'exécution des opérations scientifiques en toute sécurité.

### **3.4 PROTECTION DES ÉQUIPES DE TRAVAIL À TERRE**

- a) Dans plusieurs régions du Canada, il est possible que des équipes de travail à terre soient attaquées ou menacées par des animaux sauvages. Dans les régions où des contacts avec des animaux sauvages peuvent être raisonnablement anticipés, le commandant doit envisager la possibilité de pourvoir l'un des membres de l'équipe à terre d'une arme à feu appropriée à la menace perçue. Si le commandant juge que la présence d'un guetteur armé n'est pas nécessaire, compte tenu de l'emplacement, du champ de vision et du fait que l'équipe de travail à terre est pourvue de substances répulsives et que tous les membres de l'équipe ont reçu une formation de sensibilisation aux risques supplémentaires liés aux menaces et aux attaques d'animaux sauvages, il peut décider, en consultation avec l'équipe de travail à terre, de ne pas envoyer de guetteur armé.
- b) Toutes les armes à feu doivent être manipulées selon la procédure 7.C.5..
- c) Aucune autre tâche ne doit être assignée à un guetteur armé lorsqu'il est à terre.
- d) Conformément à la section 3.2, l'équipe de travail à terre doit être munie d'un émetteur-récepteur radio et des vérifications des transmissions doivent être effectuées régulièrement entre le navire et l'équipe de travail à terre.

### **3.5 UTILISATION DE RADIO-ISOTOPES À BORD DE NAVIRES DE LA GCC**

- a) L'utilisation de radio-isotopes à bord de navires de la GCC relève de la compétence du MPO en vertu de son permis consolidé délivré par la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN). L'utilisation de radio-isotopes est régie par le Comité national de radioprotection du MPO. Toute forme de transport, d'utilisation et d'élimination de radio-isotopes doit être conforme aux politiques et procédures contenues dans la *Politique de radioprotection du ministère* et le *Manuel de radioprotection du MPO*, ainsi qu'aux normes et règlements de la CCSN.
- b) Une seule personne doit superviser l'utilisation sécuritaire de radio-isotopes dans le cadre d'une mission. Le responsable de la radioprotection désigné pour la mission, nommé par le RRR en consultation avec le chef de mission, est responsable de veiller à ce que toute utilisation de radio-isotopes dans le cadre de la mission, y compris le chargement, le déchargement et l'emballage pour le transport, soit conforme à tous les règlements pertinents et que le navire soit correctement décontaminé au terme de la mission.
- c) L'agent de radioprotection désigné pour la mission constitue l'autorité compétente concernant les matières radioactives.

- d) Toute personne qui utilise des radio-isotopes (sources scellées ou non scellées) doit le faire en vertu d'un permis interne valide délivré par le MPO ou, selon un arrangement spécial, d'un permis délivré par la CCSN et avoir reçu une formation d'un niveau approprié. La personne responsable des activités doit obtenir l'approbation par écrit du RRR en remplissant le formulaire *15A – Déclaration d'intention d'utiliser des radio-isotopes (en laboratoire ou à bord d'un navire)* au moins six (6) semaines avant le départ. Tous les utilisateurs non-employés du MPO doivent remplir le formulaire *15B – Attestation des utilisateurs travaillant avec des substances nucléaires*.
- e) Des épreuves par frottis doivent être effectuées par le responsable de la radioprotection désigné pour la mission au moins deux fois pendant chaque émission (au début du programme expérimental et à la fin du programme) et au moins une fois par semaine pendant toute la durée du programme expérimental. Les zones contaminées doivent être mises en quarantaine jusqu'à ce que leur utilisation soit autorisée. Le commandant, le chef de mission et COR de la GCC doivent être informés immédiatement et les mesures nécessaires doivent être prises pour assurer la protection de la santé et de la sécurité de l'ensemble de l'équipage. Le chef de mission, et le RRR en cas de détection de matières radioactives, doivent être informés dès que possible, et dans tous les cas, dans les 24 heures suivant la détection de contaminants.
- f) Les résultats des épreuves par frottis, tels que consignés sur le *formulaire 11 du Manuel de radioprotection* du MPO, doivent être envoyés selon les exigences précisées sur le formulaire 11.
- g) Consulter les articles 3, 4, 5 et 7 de l'annexe A pour la liste détaillée des exigences visant le plan scientifique/itinéraire à l'égard de l'utilisation de radio-isotopes à bord de navires de la GCC.

## 4 DOCUMENTATION

- Registre de l'outillage de chargement de la GCC
- Certificats d'essai du fabricant
- Fiches signalétiques
- Plan scientifique/itinéraire
- Les formulaires suivants, mentionnés ci-dessus, se trouvent dans le Manuel de radioprotection du MPO
  - Formulaire 11 – Résultats des épreuves par frottis
  - Formulaire 15A – Déclaration d'intention d'utiliser des radio-isotopes (en laboratoire ou à bord d'un navire)
  - Formulaire 15B – Attestation des utilisateurs travaillant avec des substances nucléaires
- Manuel de radioprotection du MPO
- Guide de sécurité en laboratoire du MPO

•

---

## ANNEXE A – PLAN SCIENTIFIQUE/ITINÉRAIRE

---

### Plan scientifique/itinéraire

Le chef de mission doit présenter un plan scientifique et (ou) un itinéraire décrivant, à tout le moins, les éléments suivants :

1. la nature des travaux à effectuer;
2. l'équipement requis; cet équipement doit être mis au point au préalable (révisé, inspecté et mis à l'essai afin de s'assurer qu'il est en état satisfaisant). La documentation, y compris les manuels, certificats, dossiers d'étalonnage, exigences d'essai et charges de service admissibles, doit être mise à la disposition du navire au moment de l'embarquement;
3. si l'on prévoit de transporter des matières radioactives, fournir le nom et les coordonnées du responsable régional de la radioprotection (RRR) et du responsable de la radioprotection;
4. si l'on prévoit de transporter des matières radioactives, le responsable de la radioprotection désigné pour la mission doit être nommé par le RRR en consultation avec le chef de mission;
5. la liste détaillée des matières radioactives qui doivent être utilisées ou entreposées à bord du navire, y compris, mais sans s'y limiter, les radio-isotopes.
6. le nom de la personne responsable de veiller à ce que les matières radioactives embarquées ou créées dans le cadre du programme scientifique soient éliminées du navire au terme du voyage;
7. avant le départ de toute mission au cours de laquelle des radio-isotopes seront utilisés, le responsable de la radioprotection désigné pour la mission doit veiller à ce que l'on :
  - a. obtienne l'approbation par écrit du RRR en remplissant le formulaire 15A – *Déclaration d'intention d'utiliser des radio-isotopes en laboratoire ou à bord d'un navire*;
  - b. obtienne une copie du permis de la CCSN ou des permis internes applicables;
  - c. s'assure que les utilisateurs identifiés dans le formulaire 15A ont reçu une formation adéquate;
  - d. s'assure que tous les utilisateurs non-employés du MPO ont rempli le formulaire 15B – *Attestation des utilisateurs travaillant avec des substances nucléaires*.
8. l'équipement produisant des niveaux sonores nécessitant des protecteurs d'oreilles doit être identifié;
9. l'équipement spécialisé requis de navigation, de sondage ou de communication doit être identifié;
10. les autres pièces d'équipement qui pourraient comporter ou poser des risques pour l'utilisateur ou pour le manipulateur doivent être identifiées;

11. les produits chimiques dangereux ou toxiques qui doivent être utilisés ou entreposés à bord du navire, ainsi que les renseignements connexes du SIMDUT et des FS doivent être fournis;
12. les besoins en matière de petites embarcations exposés;
13. tous les explosifs doivent être identifiés;
14. le niveau de soutien attendu du personnel du navire, y compris, mais sans s'y limiter, l'utilisation ou la proximité d'articles doit être identifié;
15. le nombre approximatif d'heures de soutien du personnel du navire à l'équipe scientifique doit être évalué;
16. l'équipement et (ou) des vêtements de protection spéciaux requis pour le personnel du navire aux fins d'opérations scientifiques particulières doit être identifié;
17. On doit prévoir les problèmes de chargement et d'entreposage;
18. les compétences spécialisées requises du personnel du navire doivent être énumérées;
19. les exigences en matière de suivi et de production de rapports visant la mission doivent être identifiées.

---

**ANNEXE B – LISTE DES RESPONSABLES RÉGIONAUX DE LA RADIOPROTECTION**

---

Nom	Poste	Téléphone	Télécopieur
Mélanie Quenneville	Coordonnatrice nationale de la radioprotection	(250) 363-6449 (613) 978-1436 (cell.)	(250) 363-6746
Gary Maillet	Responsable régional de la radioprotection, Région de Terre-Neuve et Labrador	(709) 772-7675	(709) 772-4105
Richard Nelson	Responsable régional de la radioprotection, Région des Maritimes et du Golfe	(902) 426-4332	(902) 426-6695
Éric Parent	Responsable régional de la radioprotection, Région du Québec	(418) 775-0643	(418) 775-0740
Kerry Wautier	Responsable régional de la radioprotection, Région du Centre et de l'Arctique	(204) 984-6606	(204) 984-6587
Kelly Malange	Responsable régionale de la radioprotection, Région du Pacifique	(604) 824-4706	(604) 858-3757

---





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.D.4 - INTERVENTIONS EN CAS D'URGENCE ENVIRONNEMENTALE EN MER

---

### 1 BUT

- a) Assurer la sécurité des navires et des équipages de la Garde côtière canadienne (GCC) lorsqu'ils participent à des interventions d'urgence environnementale en mer.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit veiller à ce que les interventions d'urgence environnementale en mer se déroulent conformément aux politiques et aux procédures énoncées dans le *Plan d'urgence pour les déversements en mer*, chapitre national et aux chapitres régionaux, le cas échéant.

#### 2.2 TOUS LES MEMBRES DU PERSONNEL

- a) Tous les membres du personnel à bord d'un navire de GCC et participant à des interventions d'urgence environnementale en mer doivent savoir qu'ils ont, d'abord et avant tout, le devoir d'assurer la sécurité de leurs camarades de bord et de leur propre navire.

#### 2.3 TOUT L'ÉQUIPEMENT DE LEVAGE

- a) Tout l'équipement de levage doit être inspecté conformément au *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* de la Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC) 2001. L'autre équipement sera inspecté périodiquement, au moins avant d'être utilisé, et un registre de toutes les inspections sera maintenu.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Objectif du programme national d'intervention environnementale:
  - Si un incident de pollution marine se produit, la GCC veillera à ce que l'on fasse tout ce qui est possible pour protéger les personnes, les biens et l'environnement.
- b) Coordination des interventions environnementales :
  - Les navires de la GCC peuvent recevoir l'ordre de participer à une intervention, en cas d'urgence environnementale en mer, dans les cas suivants :

- Tous les membres de l'équipe d'intervention s'accordent sur la nécessité d'intervenir.
- Lorsque le Centre d'intervention environnementale (IE) réagit à un déversement ou à un risque potentiel, à partir d'un navire, selon la disponibilité du commandant sur place (OSC) ou de l'agent de surveillance fédéral (ASF).
- Lorsque l'IE réagit à un déversement en tant que OSC ou lorsque l'identité du pollueur est inconnue ou qu'il refuse ou est incapable de diriger une intervention efficace.
- Toute utilisation de navires de la GCC doit être coordonnée, par l'entremise des centres des opérations régionales (COR).
- Après avoir reçu l'ordre de participer à une opération d'intervention, les commandants ou les officiers responsables (OIC) doivent communiquer avec l'agent IE de quart du COR, pour préciser les modalités administratives et opérationnelles. Les navires peuvent avoir à exécuter les tâches suivantes, selon les limites ou les contraintes du navire :
  - la tenue d'une enquête sur les rapports de déversement, à des fins de confirmation
  - le commandant ou l'OIC agit à titre de commandant sur place intérimaire (OSC)
  - le commandant ou l'OIC doit être l'agent principal de liaison à bord pour l'OSC de la GCC ou de l'ASF
  - la collecte des éléments qui servent de preuves incluant : le prélèvement d'échantillons, des photographies, des vidéos et des documents
  - le transport du personnel et du matériel d'intervention
  - la plate-forme de communication
  - la surveillance et le contrôle
  - l'intervention en cas de déversement, le déploiement de l'équipement, le stockage des hydrocarbures récupérés, le transport et ou le transfert
  - les mesures initiales de nettoyage et de reprise des activités
  - les services hôteliers
  - la plate-forme d'évacuation d'urgence
  - la sécurité des lieux, c'est-à-dire les premiers soins ou le contrôle des foules
  - la récupération et ou le remorquage du navire polluant

### **3.2 FACTEURS LIÉS À LA SÉCURITÉ**

- a) Lors d'incident, la protection de la santé et la sécurité des personnes constitue l'objectif fondamental de toute opération d'intervention contre la pollution; le recours à des procédures et des pratiques de travail sans danger contribue à la réduction des risques, pour la santé et la sécurité, auxquels sont exposés le personnel d'intervention, les agglomérations voisines et l'environnement.



- b) Lors d'un incident, la protection de la santé et de la sécurité constitue la responsabilité globale ainsi que la première priorité, rattachée au OSC. La santé et la sécurité du personnel à bord d'un navire de la GCC, engagé dans une opération d'intervention environnementale, demeure la responsabilité du commandant.
- c) Avant de participer à une opération ou un exercice d'intervention, les officiers et les membres d'équipage doivent se rencontrer et réviser le *Plan relatif à la santé et à la sécurité, annexe A du Plan d'intervention en cas de déversements en milieu marin de la GCC* et prendre en considération les éléments se rapportant plus particulièrement à l'opération ou à l'exercice imminent. Lorsqu'il n'est pas possible d'organiser une telle rencontre, un officier supérieur doit être disponible pour répondre aux sujets de préoccupation qui sont soulevés par l'équipage.
- d) Les principales tâches à bord des navires, contribuant à l'achèvement de l'opération d'intervention, doivent être exécutées conformément au Système de gestion de la sécurité de la Flotte (SGS). Les instructions de travail propres au site doivent être disponibles, afin d'empêcher les hydrocarbures de contaminer la section des accommodations.

### **3.3 FORMATION**

- a) Les habiletés de l'équipage constituent le facteur le plus important à prendre en considération, au moment de la planification des interventions en cas d'urgence environnementale. Les cours Formation relative à la sécurité des sites, les Principes fondamentaux d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures (SOSRC), Intervention en cas de déversement d'hydrocarbures (MSROC), Sensibilisation aux produits dangereux (HAZMAT) et de Commandant sur place (OSC) sont spécialement conçus en fonction des interventions en cas d'urgence environnementale. Les profils de compétence d'un navire concernant les interventions en cas d'urgence environnementale en milieu marin doivent être affichés à bord du navire, conformément à la procédure 6.A.1.
- b) Les navires de la GCC et leur équipage doivent participer, lorsque possible, à des exercices d'urgence environnementale en mer, afin de répondre au profil de compétence particulier du navire. Les commandants doivent s'assurer, lors de ces exercices, que le navire rencontre les capacités typiques du navire, dans le présent exercice.

### **3.4 MATÉRIEL SPÉCIALISÉ D'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE**

- a) Les navires de la GCC transportent généralement le matériel d'intervention environnementale pour satisfaire aux exigences de leurs Plans d'urgence à bord en cas de pollution par des hydrocarbures.
- b) Lorsque impliqué dans un incident de pollution par les hydrocarbures, le commandant peut demander qu'une ou plusieurs personnes de la division des Interventions environnementales (ou toute autre personne qui possède les mêmes qualifications) se joignent au navire, pour coordonner et assister au déploiement, à la récupération et à l'utilisation de l'équipement de lutte contre la pollution.

**3.5 LUTTE CONTRE LES INCENDIES**

- a) Lorsqu'il faut combattre des incendies pour contenir la pollution, l'équipage doit suivre la *procédure 7.D.1- 3.5 (a)*.

**3.6 CONTRÔLE DES AVARIES**

- a) Lorsqu'il faut prendre des mesures de contrôle des avaries pour contenir la pollution, l'équipage doit suivre la *procédure 7.D.1 - 3.5(a)*.

**3.7 REMORQUAGE**

- a) Lorsqu'il faut procéder à un remorquage pour contenir la pollution, l'équipage doit suivre la *procédure 7.C.4*. L'autorité utilisée en Intervention environnementale, lors d'une opération de remorquage, est située dans la *Partie 8 - article 180 de la LMMC 2001*).

**4 DOCUMENTATION**

- Plan d'intervention en cas de déversements en milieu marin de la GCC
- Profil de compétence du navire
- Registres de formation de personnel
- Plan des exercices du navire
- Instructions de travail propres au navire



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.D.5 - Opérations de déglacage

### 1 Objet

- a) La présente procédure a pour but d'assurer la sécurité des navires et des équipages de la Garde côtière canadienne (GCC), ainsi que la sécurité des personnes auxquelles on prête secours lors d'opérations de déglacage.
- b) La présente procédure ne vise pas à fournir des instructions détaillées sur les opérations de déglacage. Elle cherche à établir une politique générale sur les questions de sécurité auxquelles il faut porter une attention particulière pendant les opérations de déglacage.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Directeur régional de la Flotte

Le directeur régional de la Flotte est responsable de s'assurer que :

- a) le commandant affecté aux brise-glaces aura une connaissance approfondie des opérations de déglacage et possédera les compétences et l'expérience nécessaires à l'exécution de cette tâche
- b) lorsque les conditions le justifient, on doit ajouter un chef officier ou un commandant surnuméraire expérimenté lorsque les opérations de déglacage requièrent une période de navigation prolongée dans des eaux restreintes ou dans des conditions difficiles

#### 2.2 Commandant

Le commandant est responsable de s'assurer que :

- a) les opérations de déglacage sont menées conformément aux procédures écrites et aux pratiques exemplaires
- b) il a une bonne compréhension des limites du navire en matière de conception, de caractéristiques et d'interaction avec les glaces

#### 2.3 Chef mécanicien

Le chef mécanicien est responsable de s'assurer que :

- a) le navire a été préparé pour des opérations de déglacage et que les précautions par temps froid ont été mises en œuvre. Ces mesures comprennent la fermeture de certaines portes étanches et la recirculation de l'eau de mer, au besoin
- b) les sections réservées à la mécanique sont inspectées régulièrement

## 2.4 Surintendant, Centre des opérations régionales

Le surintendant, Centre des opérations régionales (COR), est responsable de s'assurer que :

- a) les tâches ont bien été attribuées aux navires dans le cadre des services de déglacage
- b) en collaboration avec les commandants, le directeur régional de la Flotte est avisé lorsque les ordres d'appareillage ou les tâches de déglacage requièrent une période de navigation prolongée dans des eaux restreintes ou dans des conditions difficiles
- c) dans le cadre des ordres d'appareillage d'un navire affecté à des opérations de déglacage, des exemplaires des publications annuelles relatives aux opérations et aux services de déglacage sont fournis aux navires concernés

## 2.5 Surintendant, Services de déglacage

Le surintendant, Services de déglacage est responsable de s'assurer que :

- a) les services régionaux de déglacage sont fournis
- b) en collaboration avec le surintendant du COR, les régions coopèrent pour positionner les brise-glaces ou la reconnaissance aérienne, selon le cas
- c) les routes de glace recommandées et les avertissements pour le transport maritime sont élaborés et communiqués
- d) les demandes des clients pour des services de déglacage sont répondues et classées par ordre de priorité
- e) le Centre des opérations des glaces, les Services de communication et de trafic maritime (SCTM) et les COR travaillent ensemble en appui aux opérations de déglacage
- f) les niveaux de service annoncés sont atteints en surveillant les niveaux de glaces afin de réduire les risques d'embâcle et d'inondation
- g) des avis à l'intention du public sont générés lorsque les opérations de déglacage risquent d'avoir une incidence sur le public, les peuples autochtones et l'industrie maritime
- h) au besoin, des recommandations sont formulées concernant la présence d'un spécialiste des glaces à bord d'un navire de la GCC, et qu'elles sont communiquées en temps opportun au gestionnaire national, Programme de déglacage et opérations de l'Arctique aux fins d'approbation par le directeur principal, Soutien opérationnel

# 3 Instructions

## 3.1 Généralités

- a) Les marins peuvent acquérir les connaissances et compétences requises pour la tenue d'opérations sécuritaires de déglacage grâce à une formation en cours d'emploi, mais elles sont surtout acquises par expérience.
- b) Les risques particuliers liés aux opérations de déglacage comprennent les avaries possibles à la coque, aux hélices, aux gouvernails et aux machines du brise-glaces et de tout navire escorté.

- c) Les risques pour le personnel comprennent les blessures causées par des mouvements violents et inattendus du navire, une perte auditive potentielle en raison du bruit, et la fatigue. La fatigue s'avère une préoccupation majeure et il en est question dans une section distincte.
- d) Dans certaines régions, les glaces peuvent servir de voies de transport ou à des fins récréatives. Il existe aussi de nombreuses opérations de gestion des glaces, tant publiques que privées, comme les estacades protégeant les barrages hydro-électriques, l'ouverture de passages pour les traversiers et les diffuseurs de bulles d'air pour les quais. Dans le cadre des opérations de déglacage, il est important de tenir compte de tous les utilisateurs des glaces, y compris les peuples autochtones, et d'informer ces utilisateurs des opérations de déglacage.

### 3.2 Capacités du navire

- a) Le commandant doit s'assurer que des instructions de travail propres au site (ITPS) sont disponibles et qu'elles donnent des renseignements sur la capacité prévue du navire à transpercer la glace. Ces instructions doivent comprendre les considérations précises qui ont été déterminées pour ce navire en particulier<sup>1</sup>, et peuvent comprendre une interdiction de naviguer en présence de tout type de glaces.
- b) Le commandant doit s'assurer que le navire navigue seulement dans les glaces conformément aux ITPS. On ne peut faire exception à cette consigne qu'en cas d'urgence, ou après avoir consulté directement le directeur régional de la Flotte. Cette consultation doit être consignée dans le journal de bord.
- c) Le commandant doit faire particulièrement attention au contrôle de la vitesse du navire dans les glaces, surtout en marche arrière. Ils doivent prendre en compte le risque d'une avarie en raison d'une vitesse excessive dans les glaces.

### 3.3 Formation et expérience des officiers de pont

- a) La formation en cours d'emploi dans le cadre d'opérations de déglacage est essentielle pour la GCC afin que des officiers expérimentés soient disponibles aux fins de la gestion de la fatigue, du perfectionnement professionnel et de la planification de la relève.
- b) Le commandant doit donner une formation en cours d'emploi aux officiers de pont et tout particulièrement aux chefs officiers, en ce qui concerne tous les aspects des opérations de déglacage. Cette formation doit permettre aux chefs officiers de manœuvrer le navire dans les glaces, le long des quais et le long d'autres navires. Si le commandant a des raisons de ne pas donner cette formation, il doit en discuter avec le directeur régional de la Flotte.
- c) L'expérience dans les glaces est un facteur clé. Les navires de la GCC qui participent à des opérations de déglacage doivent avoir à bord le manuel sur la [Navigation dans les glaces en eaux canadiennes](#). Ce document de référence doit être mis à la disposition de tous les officiers de pont à bord du navire. D'autres ouvrages de référence sont disponibles et devraient être placés à bord, à la discrétion du commandant. Certaines de ces ouvrages de référence supplémentaires sont énumérés à la section 4 de la présente procédure.

<sup>1</sup> Organisation maritime internationale (OMI) MSC.1/Circ.1519 – Orientations concernant les méthodes permettant d'évaluer les capacités et les limitations en matière d'exploitation dans les glaces (en anglais seulement).

- d) Les plans de formation régionaux doivent tenir compte, le cas échéant, des cours sur la navigation dans les glaces offerts aux officiers désignés.

### 3.4 Fatigue

- a) Le niveau de fatigue de tout le personnel à bord du navire est un élément important à prendre en considération pendant les opérations de déglacage en raison des niveaux élevés de bruit, des mouvements irréguliers du navire et des opérations prolongées de déglacage. Le niveau de fatigue du commandant et des officiers de pont est particulièrement important en raison du niveau élevé de concentration requis pendant les opérations de déglacage, surtout celles qui se déroulent la nuit.
- **Remarque :** Il y a un problème particulier se pose lors des opérations prolongées dans des eaux restreintes, comme le fleuve Saint-Laurent et le bassin des Grands Lacs. Dans ces zones, la navigation se poursuit 24 heures sur 24. Parfois, il est dangereux d'arrêter et l'opération doit se poursuivre jusqu'à ce que les navires soient amarrés au port. Afin de prévoir les périodes de repos requises, le commandant doit s'assurer qu'un officier suffisamment expérimenté prend sa relève sur la passerelle de navigation pour que la réglementation sur les heures de travail soit respectée.
- b) S'il y a lieu, le directeur régional de la Flotte doit s'assurer qu'une relève appropriée pour le commandant est disponible à bord du navire pendant les opérations de déglacage continues, de façon à respecter les dispositions de la réglementation sur les périodes de repos.
- c) Le commandant doit consulter le commandant ou le pilote des navires escortés dans les glaces afin de tenir compte de leur niveau de fatigue. Le commandant doit envisager de suspendre l'escorte dans les glaces pour une période de repos de nuit, si les opérations le permettent.
- d) Le surintendant du COR doit prendre en considération la gestion de la fatigue et les dispositions de la réglementation sur les heures de repos lors de l'affectation des navires aux services continus d'escorte dans les glaces.

### 3.5 Opérations d'escorte dans les glaces

- a) L'escorte de navires dans les glaces est un aspect particulièrement dangereux des opérations de déglacage. Les risques de collision sont élevés, et les avaries au navire escorté, qui possède généralement une cote glace inférieure à celle des brise-glaces, sont possibles, surtout si la vitesse est excessive.
- b) Quand plusieurs escortes de convoi sont requises, le commandant doit, au besoin, communiquer avec le Bureau des glaces pour discuter en détail de la tâche.
- c) Le commandant doit s'assurer que l'équipe de la passerelle comporte un officier directement responsable de la manœuvre du brise-glace et de la surveillance de l'escorte, et un autre officier responsable des tâches habituelles de la passerelle et de la navigation. Cette exigence peut être levée pendant les périodes de simple navigation et lorsqu'il y a une distance sécuritaire entre les navires, et lorsque l'officier de quart peut assumer l'ensemble des tâches en toute sécurité.
- d) Le commandant doit consulter le commandant ou le pilote du navire escorté au sujet de la vitesse sécuritaires et de la distance d'escorte. Cette consultation doit être consignée dans le journal de passerelle.

### 3.6 Autres utilisateurs des glaces

- a) Le commandant doit être à l'affût des autres utilisateurs des glaces, comme l'utilisation à des fins récréatives, l'utilisation par les peuples autochtones, les voies de transport de véhicules et les opérations de gestion des glaces. Les opérations de déglacage peuvent être suspendues jusqu'à ce le commandant ait confirmé que le Bureau des glaces a informé les autres utilisateurs de la tenue d'opérations de déglacage, et qu'il peut poursuivre les opérations de déglacage en toute sécurité.

### 3.7 Urgences

- a) Les commandant doit prendre en compte l'état des glaces lorsqu'ils élaborent des plans et des exercices de mesures d'urgence à bord. Parmi ceux-ci :
  - i. la récupération d'une personne à la mer
  - ii. le sauvetage sur glace ou en mer
  - iii. l'abandon du navire dans les glaces
  - iv. l'équipement de survie par temps froid
  - v. la protection contre les animaux sauvages
  - vi. l'accès non autorisé au navire par les glaces

### 3.8 Instructions de travail propres au site

- a) Les navires, s'il y a lieu, doivent créer des ITPS qui traitent des composantes des missions et des éléments qui sont essentiels à l'exécution des tâches en toute sécurité. Il faut tenir compte des capacités des navires, des caractéristiques de la manœuvre, de la vitesse sécuritaire et d'autres facteurs concernant la tâche. En raison des conditions environnementales, des limites des navires et des risques liés aux tâches, il faut porter davantage attention à la complexité des composantes de la mission. Les instructions n'ont pas besoin d'être présentées sous la forme d'une liste de contrôle. Il s'agit plutôt d'éléments dont il faut tenir compte lors de la planification des composantes d'une mission.
- b) Les composantes d'une mission comprennent notamment ce qui suit :
  - i. lutte contre les inondations
  - ii. déglacage de ports
  - iii. entretien des voies
  - iv. escorte d'un navire et convoi de navires
  - v. transit
  - vi. mission scientifique

### 3.9 Attribution des tâches aux navires

- a) Toute demande de services de déglacage provenant du public doit être acheminée au SCTM ou directement au Centre des opérations des glaces. Les tâches sont alors attribuées et communiquées au commandant aux fins d'exécution.

## 4 Documentation

- Instructions de travail propres au site
- Manuel d'exploitation dans les eaux polaires

## 5 Références

- [Gestion de la fatigue – Guide à l'intention des gestionnaires, des officiers et des membres d'équipage de la Garde côtière canadienne](#)
- [Règlement sur le personnel maritime](#), partie 3, section 3, Heures de travail et heures de repos
- Région du Centre et de l'Arctique – Programme des opérations dans l'Arctique (édition annuelle)
- Lignes directrices opérationnelles de l'Arctique (édition annuelle)
- Guide opérationnel, programme de déglacage hivernal de l'est du Canada (édition annuelle)
- Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire)
- [Comment se conformer aux exigences de STCW pour les capitaines, les officiers de pont et les autres membres d'équipage de certains bâtiments canadiens naviguant dans les eaux polaires - BSN No : 01/2018](#)
- Organisation maritime internationale (OMI) MSC.1/Circ.1519 – Orientations concernant les méthodes permettant d'évaluer les capacités et les limitations en matière d'exploitation dans les glaces
- [Navigation dans les glaces en eaux canadiennes](#)
- [Manuel des glaces MANICE](#)
- [Services opérationnels de déglacage](#)





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.D.6 - OPÉRATIONS D'ARRAISONNEMENT PRÉVUES PAR LA LOI

### 1 BUT

- a) S'assurer que les opérations d'arraisonnement soutenues par les navires de la Garde côtière canadienne (GCC) s'effectuent de façon sécuritaire et contrôlée. Il y a arraisonnement lorsque du personnel armé d'application de la loi aborde un autre navire aux fins d'application des lois du Canada.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant d'un navire de la GCC a l'entière autorité et responsabilité de prendre toutes les mesures nécessaires afin de garantir la santé, la sécurité et la sûreté de l'équipage (y compris celles du personnel de l'organisme d'application de la loi à bord ou de l'embarcation d'arraisonnement de la GCC) et du navire. Le commandant doit veiller à ce que seul le personnel de la GCC ayant reçu la formation adéquate participe à l'arraisonnement. Il revient au commandant de prendre la décision définitive d'effectuer une opération d'arraisonnement assisté par la GCC.

#### 2.2 RESPONSABLE DE L'ORGANISME DE L'APPLICATION DE LA LOI

- a) Le responsable de l'organisme de l'application de la loi est responsable de toutes les activités d'application de la loi réalisées par le navire et l'équipage. Le responsable de l'organisme de l'application de la loi doit assurer la liaison avec le commandant et planifier, avec ce dernier, toutes les opérations d'arraisonnement. Le responsable de l'organisme de l'application de la loi doit veiller à ce qu'un agent de l'application de la loi désigné se charge de conserver les notes et les documents nécessaires aux fins de l'application de la loi. Ce sont des documents séparés, mais qui peuvent s'inspirer des documents exigés par la GCC.

## **2.3 PATRONS D'EMBARCATION/OPÉRATEURS D'EMBARCATION D'ARRAISONNEMENT**

- a) Les patrons d'embarcation/opérateurs d'embarcation d'arraisonnement doivent s'assurer que la mise à l'eau, la récupération et l'exploitation de l'embarcation d'arraisonnement s'effectue de façon sécuritaire, conformément à la procédure 7.C.2 – Exploitation d'une petite embarcation. En raison de la capacité physique de l'embarcation pneumatique à coque rigide (RHIB), il peut arriver que deux personnes ne puissent y rester à bord, alors qu'elles se trouvent à proximité du navire arraisonné. Dans de tels cas, le commandant et le patron d'embarcation doivent prendre toutes les mesures qui s'imposent pour assurer la sécurité des opérations. Le patron d'embarcation a la même autorité sur l'embarcation d'arraisonnement que le commandant.

## **3 INSTRUCTIONS**

### **3.1 SÉCURITÉ MARITIME**

- a) Afin de garantir la sécurité du personnel du navire de la GCC, l'officier de quart n'est pas tenu de surveiller les opérations de l'équipe d'arraisonnement ou de l'équipe éloignée. Le commandant ou une vigie doit s'acquitter de cette tâche.
- b) Tout le personnel qui ne participe pas directement aux opérations se tiendra en dehors du champ de vision de la passerelle. Le support d'arme et la zone de récupération des embarcations doivent demeurer libres et dégagés en tout temps.
- c) Étant donné que le *Règlement de la sécurité de la navigation* n'exige pas que les navires de la GCC maintiennent leur Système d'identification automatique en fonction continuellement, la mise hors-fonction du mode transmission est laissée à la discrétion des commandants dans les situations suivantes :
- Lorsque la nature des opérations le requiert;
  - Selon les instructions du centre régional des opérations (COR).
- d) Lorsque les navires de la GCC utilisent le mode furtif, le commandant doit en informer le centre des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la zone en question.
- e) À cause des besoins opérationnels, il est impératif que tous les navires impliqués dans des opérations de Conservation et protection, de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO) ou de programmes reliés à la sécurité doivent utiliser le mode furtif du Système de navires d'observation bénévole automatisée (AVOS) afin d'empêcher que leur position soit divulguée.

### **3.2 OPÉRATIONS D'ARRAISONNEMENT**

- a) Toutes les opérations d'arraisonnement doivent être menées conformément au *Manuel d'assistance aux opérations d'application de la loi* et aux cours de manœuvre des embarcations pneumatiques à coque rigide, sous la direction du commandant et sur recommandation du personnel d'application de la loi.

- b) Les navires et les équipages de la flotte de la Garde côtière canadienne qui mènent des opérations d'arraisonnement peuvent être appelés à participer à des activités pouvant entraîner un risque potentiellement élevé. Les risques associés à ses activités doivent être identifiés et atténués grâce à l'élaboration et à l'application d'instructions de travail propres au navire.
- c) Seulement les officiers ou les membres de l'équipage de la GCC ayant suivi la formation adéquate pourront participer aux opérations d'arraisonnement. Au minimum, seul le personnel de la GCC ayant suivi la formation sur l'arraisonnement armé du MPO participera à des opérations d'arraisonnement comportant un risque connu.
- d) Les arraisonnements doivent être effectués sous l'observation du commandant du navire de la GCC et l'ordre de ce dernier d'abandonner la tentative d'arraisonnement ou de récupérer l'équipe d'arraisonnement doit avoir préséance sur toute autre instruction donnée par le responsable de l'équipe d'arraisonnement.
- e) L'arraisonnement d'un navire ne doit être tenté que lorsque les agents d'application de la loi, en collaboration avec le commandant du navire de la GCC et le patron de l'embarcation d'arraisonnement de la GCC, estiment qu'un arraisonnement peut être effectué sans risque injustifié pour la sécurité et la sûreté des agents d'arraisonnement ou de l'équipage de la GCC qui participent à l'opération.
- f) L'embarcation d'arraisonnement doit rester à une distance sécuritaire du navire arraisonné jusqu'à ce que le signal soit donné par le responsable de l'équipe d'arraisonnement signifiant que la situation est sécuritaire à bord du navire arraisonné. À ce moment, l'embarcation d'arraisonnement de la GCC peut retourner au navire-mère jusqu'à ce que le signal de retourner prendre l'équipe d'arraisonnement soit donné.

### **3.3 PLANIFICATION ET PRÉPARATION DES OPÉRATIONS**

- a) Tous les membres du personnel concernés doivent être informés du plan de l'opération en ce qui concerne leurs rôles respectifs, les limites de leur participation et leur comportement, l'identification et la communication de dangers potentiels ainsi que le commandement et la direction des équipes d'arraisonnement.
- b) Des fréquences de communication, des fréquences alternatives, des méthodes de signalement alternatives et les heures de communication doivent être établies et confirmées avant le début des opérations. Les équipements de communication doivent être testés avant leur utilisation.
- c) En plus de l'équipement de protection individuel (ÉPI) énoncé dans la procédure 7.C.2, tous les membres du personnel de la GCC qui participent à l'opération d'arraisonnement doivent porter un ÉPI équivalent à celui des agents d'application de la loi.
- d) Lorsque des armes à feu sont utilisées pendant les opérations d'arraisonnement, leur utilisation doit être conforme aux exigences de la procédure 7.C.5.

### **3.4 LES OPÉRATIONS D'ARRAISONNEMENT À RISQUE INCONNU DOIVENT ÊTRE MENÉES DE LA FAÇON SUIVANTE**

- a) Le personnel de la GCC qui participe à une opération d'arraisonnement à risque inconnu à titre d'opérateur d'embarcation d'arraisonnement doit mener les agents de l'application de la loi au navire arraisonné et les récupérer.

- b) Si, à tout moment avant l'arraisonnement, le navire ciblé donne des signes de résistance, l'embarcation d'arraisonnement doit retourner au navire et l'opération doit être réexaminée.
- c) Le personnel de la GCC peut, sur demande du responsable de l'organisme de l'application de la loi et l'accord du commandant du navire de la GCC apporter son soutien au personnel de l'application de la loi, mais sans participer directement à des activités de maintien de l'ordre.

### **3.5 FORMATION ET QUALIFICATIONS**

- a) Pour pouvoir participer à des opérations d'arraisonnement à risque inconnu, le personnel de la GCC doit avoir suivi le module du *Cours de patron d'embarcation pneumatique à coque rigide (RHIOT) de la GCC*, portant sur la synchronisation de la vitesse et les opérations d'arraisonnement.
- b) Seul le personnel de la GCC ayant suivi la formation sur l'arraisonnement armé du MPO participera à des opérations d'arraisonnement comportant un risque connu.

## **4 DOCUMENTATION**

- Manuel d'assistance aux opérations d'application de la loi
- Instructions de travail propres au navire
- Listes de contrôle pour l'embarcation d'arraisonnement
- Entrées du Journal de bord
- Dossier de formation



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.E.1 – Manutention des hydrocarbures

### 1 Objet

- a) S'assurer que le ravitaillement en carburant, le stockage ou le transfert des hydrocarbures s'effectue en toute sécurité et sans risque pour l'environnement.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Commandant

Le commandant est responsable de s'assurer que :

- a) toutes les personnes prenant part aux opérations de transfert ou de ravitaillement en carburant sont compétentes et connaissent bien le Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (si présent)
- b) toutes les mesures raisonnables sont prises, en tenant compte du temps, de la marée, des courants, et des vents, afin de prévenir la pollution pendant ces opérations
- c) les règlements portuaires ou ceux de l'État du port (incluant les listes de vérification et les exigences d'exercices supplémentaires) sont respectés, en ce qui concerne la prévention de la pollution pendant les opérations de ravitaillement en carburant
- d) le navire est entièrement sécurisé pour l'opération de ravitaillement en carburant

#### 2.2 Commandant et le mécanicien en chef

- a) Le commandant et le mécanicien en chef à bord doivent avoir des instructions de travail propres au site (ITPS) pour la manutention des hydrocarbures.

#### 2.3 Mécanicien en chef

Le mécanicien en chef est responsable de s'assurer que :

- a) les opérations de transfert et de ravitaillement en carburant, y compris pour les réservoirs de carburant d'aviation, sont effectuées en toute sécurité
- b) tous les tuyaux utilisés pour les opérations externes de transfert sont inspectés et certifiés chaque année, y compris les tuyaux de carburant qui se trouvent dans les stations à terre

- c) il est pleinement conscient de la quantité et des types d'hydrocarbures chargés à bord en remplissant la liste de contrôle pour toutes les opérations de ravitaillement en carburant et, au besoin, ils demandent une preuve d'attestation à l'entrepreneur approprié
- d) le combustible de soute reçu est conforme aux spécifications du fabricant de l'équipement d'origine concernant le carburant

## 2.4 Mécanicien en chef et officier en chef

- a) Le mécanicien en chef, de concert avec le l'officier en chef, sont responsables de désigner les personnes qui participeront aux opérations de ravitaillement en carburant, y compris la préparation d'un horaire de travail (relève pour les repas et rotation de postes), et s'assurer que toutes les personnes qui participent aux opérations disposent de l'équipement et du matériel nécessaires.

# 3 Instruction

## 3.1 Généralités

- a) Tous les navires de la Garde côtière canadienne (Garde côtière) doivent se servir des ITPS et des listes de contrôle au cours des opérations de transfert ou de ravitaillement. Pour toutes les opérations de transfert, une liste de contrôle qui précise la capacité des réservoirs et la quantité de liquide à fournir pour le réservoir en question sera utilisée. En aucun cas, un réservoir ne devra être rempli au-delà de 95 % de sa capacité.

**Remarque 1 :** Pour les navires munis d'un système de ravitaillement en cascade, il faudra peut-être pousser le remplissage à plus de 95 % de la capacité du réservoir.

- b) Des ITPS seront élaborées conformément aux règlements applicables et aux exigences supplémentaires locales ou portuaires. Ces instructions et ces listes de contrôle en lien au ravitaillement devront être réparties en 4 catégories :
  - avant les opérations
  - pendant les opérations
  - pendant le ravitaillement
  - après les opérations

## 3.2 Notes de livraison de combustibles de soute – Échantillons de carburant

- a) Conformément au [Règlement sur les émissions atmosphériques produites par les bâtiments : Normes relatives aux émissions de soufre de 2015 – Bulletin de la sécurité des navires \(BSN\) No 08/2014](#), les navires ayant une jauge brute supérieure à 400 tonneaux doivent conserver à bord des notes de livraison de combustibles de soute, qui précisent la teneur en soufre du combustible livré au navire. Cette exigence est conforme au [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#)<sup>1</sup> et à l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) de 1973. La note de livraison

<sup>1</sup> Article 124(1)

de combustibles de soute est une déclaration signée par le représentant du fournisseur du mazout attestant que le carburant fourni est en conformité avec ces règlements.

- b) Lors du ravitaillement en carburant des réservoirs d'un navire ou des réservoirs à terre, les notes de livraison de combustibles de soute doivent être à jour et facilement accessibles aux fins d'inspection en tout temps. Les notes de livraison de combustibles de soute doivent être conservées pendant une période de 3 ans suivant la date de livraison.
- c) Les notes de livraison de combustibles de soute doivent comprendre les renseignements suivants :
  - nom et numéro de l'Organisation maritime internationale (OMI) du navire-receveur
  - port
  - date de début de la livraison
  - nom, adresse et numéro de téléphone du fournisseur de combustible marin
  - nom(s) du/des produit(s)
  - quantité en tonnes métriques
  - densité à 15 °C, en kg/m<sup>3</sup> et la méthode d'essai normalisée utilisée pour obtenir cette valeur
  - teneur en soufre (% m/m) et méthode d'essai normalisée utilisée pour obtenir cette valeur
  - point d'éclair en vase clos et méthode d'essai normalisée utilisée pour obtenir cette valeur
  - indice de cétane et méthode d'essai normalisée utilisée pour obtenir cette valeur
- d) Les échantillons de carburant doivent être recueillis au moment de la livraison, puis scellés et signés par le fournisseur et l'officier responsable du ravitaillement en carburant. L'échantillon doit faire l'objet d'un renvoi aux notes de livraison de combustibles de soute et rester sous le contrôle du navire pendant une période d'au moins 12 mois.

**Remarque 2 :** Les petits navires qui effectuent leur ravitaillement en carburant dans des installations de vente au détail comme les marinas ne sont pas tenus de suivre l'alinéa 3.2 a) de la présente procédure, mais peuvent choisir de le faire s'ils ont des doutes quant à la qualité du combustible mis en soute.

**Remarque 3 :** Pour les navires qui effectuent un ravitaillement en carburant à partir de réservoirs à terre pour lesquels des échantillons ont été conservés au titre de l'alinéa 3.2 b), il n'est pas nécessaire de prélever d'autres échantillons.

**Remarque 4 :** Si une note de livraison de combustibles en soute indique que l'indice de cétane du carburant est inférieur aux limites acceptables selon les spécifications minimales du fabricant de l'équipement d'origine, l'équipage du navire doit informer Ingénierie navale, Coque, Mécanique, et Électricité (CME) en envoyant un courriel à leur compte générique : [ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca](mailto:ccgmedoccontrol.xnat@dfo-mpo.gc.ca).

### 3.3 Sûreté des approvisionnements en carburant et en huile

- a) Les navires doivent assurer la sécurité de tous les approvisionnements en carburant et en huiles à bord pour s'assurer qu'ils sont protégés et qu'ils ne constituent pas un risque ou une menace pour la santé, la sécurité ou la sûreté du personnel, du navire ou de l'environnement.
- b) Toutes les stations-service doivent être sécuritaires et verrouillées pour en interdire l'accès non autorisé. Les navires, qui transportent régulièrement de l'essence, du carburant d'aviation, de l'huile de lubrification, etc., et qui n'ont pas de citernes d'entreposage interne pour ces produits, doivent utiliser des réservoirs appropriés de taille adéquate (bidon largable par exemple).
- c) L'utilisation de contenants portatifs (comme les jerricans et les fûts) doit être réduite au minimum. Les petits contenants et fûts de carburant portatifs utilisés sur le pont doivent être sécurisés de manière appropriée, c'est-à-dire, sécurisés dans des casiers d'entreposage inflammable et qui sont bien ventilés et mis à la terre, ou sécurisé et arrimé au pavois intérieur pour réduire au minimum les risques liés à leur utilisation.
- d) Dans le cas où il est inévitable d'entreposer les contenants de pétrole portatifs sur un pont ouvert (c.-à-d. les réapprovisionnements ou les exigences opérationnelles rares), ceux-ci doivent être sécurisés par l'utilisation soit d'étiquettes anti-sabotage, de rubans anti-sabotage, de gouttes de peinture au niveau des joints ou des serrures et assurer un contrôle sur une base régulière.

## 4 Documentation

- Plan d'urgence du navire contre la pollution par les hydrocarbures (en cas de transport)
- Listes de contrôle propres au site
- Instructions de travail propres à un site (ITPS)
- Registres des hydrocarbures
- Journal de bord du mécanicien en chef
- Journal de bord de la passerelle
- Registres d'élimination des huiles usées
- Journal de bord de l'hélicoptère
- Notes de livraison pour le ravitaillement en carburant
- Spécifications des fabricants d'équipement d'origine concernant le carburant

## 5 Références

- [Règlement sur les machines de navires](#)
- [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#)
- [Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique](#)
- [Transport Canada - Règlement sur les émissions atmosphériques produites par les bâtiments : Normes relatives aux émissions de soufre de 2015 - BSN No 08/2014](#)



- [Transport Canada – Directives en matière de transfert d'hydrocarbures dans les eaux de l'Arctique – TP 10783 F](#)
- [Organisation Maritime Internationale - Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires \(MARPOL\)](#)
- [Service Publics et approvisionnement Canada - Programme d'approvisionnement national en carburant](#)





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.E.2 - MANUTENTION ET ÉVACUATION DES EAUX HUILEUSES

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que tous les navires de la Garde côtière canadienne (GCC) respectent les normes et les règlements sur l'environnement au moment d'éliminer les eaux huileuses.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 CHEF MÉCANICIEN

- a) Le chef mécanicien doit veiller à ce que l'équipement utilisé pour la manutention des eaux huileuses réponde aux exigences et fasse l'objet d'un entretien approprié.
- b) Le chef mécanicien est responsable de s'assurer que les eaux huileuses soient éliminées de façon sécuritaire et respectueuse de l'environnement.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Les membres d'équipage concernés doivent connaître les règles de prévention de la pollution et les modalités d'opération et d'entretien des systèmes d'épuration de l'eau huileuse, avant de pouvoir les utiliser.
  - Des instructions de travail propres au site concernant la familiarisation avec les règlements, les opérations et l'entretien relatifs aux systèmes d'épuration de l'eau de cale et de l'eau huileuse sont requises.
- b) Il est également possible de contenir l'eau huileuse produite dans les navires et de l'évacuer dans des installations côtières aménagées à cette fin ou de la traiter pour la purifier à des concentrations raisonnables, afin de pouvoir ensuite l'évacuer.
- c) Les navires qui n'ont pas à être équipés d'un épurateur d'eau huileuse doivent stocker leur eau de cale dans des réservoirs de retenue ou des contenants appropriés et l'évacuer dans une installation côtière, conformément au règlement environnemental en vigueur, dans cette région. Dans ces cas-là, on aura recours à des instructions de travail propres au site et à des listes de vérification.
- d) Lorsque le navire est équipé de réservoirs de retenue d'eau huileuse, on peut pomper celle-ci dans les réservoirs et laisser le temps à la décantation de faire son œuvre avant de la pomper à la mer en passant par un épurateur.

- e) Il est interdit d'évacuer directement l'eau huileuse à la mer. Il faut la faire circuler par un épurateur, approuvé et en bon état, équipé d'un dispositif de contrôle qui empêche son évacuation à la mer si son contenu en mazout dépasse la limite permise par le règlement en vigueur à l'endroit où le navire se trouve au moment de l'évacuation.
- f) Il faut aviser la timonerie avant de commencer le pompage et les heures de début et de fin des opérations doivent être consignées au Journal de bord.
- g) Le navire doit faire route durant l'évacuation à la mer et chaque opération de pompage d'eau huileuse doit être notée en conformité avec les exigences du Registre des hydrocarbures. Chaque entrée doit être signée par l'officier responsable des opérations et chaque page doit être signée par le commandant.
- h) L'élimination des eaux huileuses des navires de la GCC ne devrait être effectuée que par des entrepreneurs certifiés ou enregistrés auprès des autorités provinciales pour l'élimination des produits pétroliers.
- i) Il faut connaître les effets des produits dégraissants, chimiques et de la saleté sur l'efficacité de l'équipement.
- j) Le confinement des fuites de produits pétroliers et la prévention de la contamination de la cale, par un traitement à l'eau de refroidissement et d'autres produits chimiques, permettent d'accroître énormément l'efficacité de l'épurateur d'eau huileuse.
- k) Le détecteur d'hydrocarbure doit faire l'objet d'un étalonnage au moins à tous les cinq ans, ou plus fréquemment si nécessaire.

#### **4 DOCUMENTATION**

- Registres d'étalonnage du séparateur d'eaux huileuses
- Inscriptions au Journal de bord
- Inscriptions au Registre des hydrocarbures
- Instructions de travail propres au site
- Reçus de l'élimination d'eaux huileuses effectuée par un entrepreneur externe



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.E.3 - MANUTENTION ET ÉVACUATION DES EAUX NOIRES ET DES EAUX GRISES

---

### 1 BUT

- a) S'assurer que tous les navires de la Garde côtière canadienne (GCC) éliminent leurs eaux noires (sanitaires) et eaux grises (ménagères) en conformité avec le règlement approprié et de façon à ne pas perturber l'environnement, en portant une attention particulière aux restrictions locales.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit connaître les secteurs, dans sa zone d'opération, où des interdictions ou des restrictions s'appliquent quant au déversement des eaux grises et noires sanitaires et ménagères. Lorsque le navire se trouve dans un de ces secteurs, il doit s'assurer que la salle de machines en est informée et que le mode d'évacuation automatique est interrompu ou que l'évacuation est contrôlée.

#### 2.2 CHEF MÉCANICIEN

- a) Le chef mécanicien doit veiller à ce que le système de traitement utilisé réponde aux exigences en matière d'évacuation et à ce qu'il fasse l'objet d'un entretien approprié.

#### 2.3 COMMANDANT, LE CHEF MÉCANICIEN ET LE SURINTENDANT D'INGÉNIERIE NAVALE

- a) Le commandant, le chef mécanicien et le surintendant d'Ingénierie navale doivent veiller à ce que, au besoin, le navire soit équipé d'un système d'égout pour contrôler les déversements. Lorsque les navires sont affectés dans des zones où les déversements sont interdits, des raccords seront installés pour permettre l'évacuation ultérieure dans les installations à terre pertinentes.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 FONCTIONNEMENT ET CONTRÔLE DE L'ÉQUIPEMENT

- a) L'entretien du système de traitement des eaux noires et des eaux grises doit être intégré à la routine d'entretien de fonctionnement du navire. Si on ne dispose pas des instructions du fabricant, on mettra au point des instructions de travail propres au navire concernant le fonctionnement et l'entretien du système.

- b) On aura recours à des séances de familiarisation et à des affiches afin de rappeler au personnel de ne pas déverser de déchets huileux ou d'autres polluants dans le système de traitement des eaux noires et des eaux grises; en particulier, des avertissements à propos de l'utilisation excessive de savon qui rend le traitement plus difficile.

### **3.2 TRAITEMENT DES EAUX NOIRES ET DES EAUX GRISES**

- a) Lorsqu'on installe un système de traitement des eaux usées en mer, on doit veiller à l'utilisation de produits écologiques certifiés pour le traitement et l'épuration, conformément aux instructions du fabricant. On doit faire fonctionner le système en mode automatique (si applicable) et s'assurer qu'il fonctionne bien en effectuant des vérifications périodiques conformément au plan d'entretien établi par le fabricant. Lorsqu'on effectue l'entretien, il faut vérifier qu'aucun règlement local n'interdit le nettoyage ou l'élimination de boues.

### **3.3 RÉSERVOIRS**

- a) Lorsqu'on se sert de réservoirs plutôt que de systèmes de traitement, ou si des restrictions géographiques s'appliquent aux déversements de navires munis de systèmes de traitement, on surveillera le niveau des réservoirs tel que requis.
- b) Les navires qui ne sont pas équipés de système de traitement d'eaux usées en mer approuvé, ni d'aucun autre système de traitement, les réservoirs seront munis de valves qui empêchent le déversement en mer.

### **3.4 ÉLIMINATION DES EAUX NOIRES ET EAUX GRISES**

- a) L'élimination des eaux noires et des eaux grises se fera conformément aux normes municipales, nationales et internationales, aux instructions du fabricant du système et aux instructions de travail propres au navire.
- b) En aucun cas, on ne doit déverser des eaux usées sanitaires dans des eaux où une interdiction à cet effet est en vigueur.
- c) Si l'on utilise du chlore comme désinfectant dans le traitement des eaux usées sanitaires, le déversement de chlore résiduel ne doit pas dépasser 0,5 mg/l.
- d) Pour les navires dans les Grands Lacs, à moins que le navire ne soit équipé d'un système approuvé conforme aux normes, les eaux usées sanitaires ne doivent pas être déversées dans les Grands Lacs, ni dans le fleuve Saint-Laurent :
  - En amont de l'écluse Saint-Lambert de Montréal
  - À moins de 4 milles du rivage
  - Entre 4 et 12 milles du littoral si les eaux usées sanitaires ont été macéré et ont été désinfectées.

## **4 DOCUMENTATION**

- Instructions de travail propres au navire, selon le cas
- Instructions de fonctionnement et d'entretien du fabricant
- Affiches et signalisation près des éviers, des drains et des toilettes



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.E.4 - VIDANGE DE L'EAU DE BALLAST

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que toutes les eaux soient protégées de poissons non indigènes, d'autres organismes aquatiques ou de substances nocives qui risqueraient d'être déversés lors de la vidange de l'eau de ballast.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit veiller à ce que son navire se conforme à la publication de Transports Canada, [Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada – TP 13617 F](#), lorsqu'il navigue dans ces eaux. Il est possible qu'il y ait d'autres règlements à respecter concernant les déversements applicables à l'eau de ballast, selon la zone où se trouve le navire.
- b) Le [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux de la Loi de la marine marchande du Canada \(LMMC\) 2001](#) doit aussi être observé pour ce qui est des sections sur le déversement d'eau huileuse afin de prévenir le déversement d'eau de ballast contaminée par les hydrocarbures.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 VIDANGES DE L'EAU DE BALLAST.

- a) On doit consigner les vidanges de l'eau de ballast.
- b) Pour s'assurer que les commandants reçoivent l'information la plus récente sur les règlements et les normes régissant la vidange de l'eau de ballast, ils doivent contacter les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) pour obtenir les dernières directives des autorités locales de la région.

### 4 DOCUMENTATION

Inscriptions au Journal de bord  
Registre des hydrocarbures







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.E.5 - MANUTENTION, ENTREPOSAGE ET ÉLIMINATION DES MATIÈRES DANGEREUSES

### 1 BUT

- a) Pour veiller à ce que tous les employés de la Garde côtière canadienne (GCC) connaissent bien les procédures des techniques sécuritaires de manutention, d'entreposage et d'élimination des matières dangereuses, et que toutes ces matières soient éliminées de façon respectueuse pour l'environnement.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant est responsable de s'assurer que tous les produits qui contiennent des matières dangereuses soient étiquetés conformément aux normes du [Règlement sur les produits dangereux](#) et le [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) et, pour les voyages internationaux, du *Code maritime international des marchandises dangereuses*. Les matières dangereuses doivent être étiquetées clairement, manipulées, tenues à jour et entreposées selon ces normes.

#### 2.2 TOUTES LES PERSONNES QUI MANUTIONNENT LES MATIÈRES DANGEREUSES

- a) Toutes les personnes qui manutentionnent les matières dangereuses doivent être formées afin de répondre aux exigences de cette procédure, afin d'assurer sa propre sécurité, celle des autres et de protéger l'environnement.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 Généralités

- a) Tous les dangers connus d'un lieu de travail doivent être répertoriés, et cette information doit faire partie des ordres d'appareillage. Ceci s'applique, par exemple, à la démolition d'une structure et au nettoyage d'un lieu.
- b) On doit respecter les pratiques et procédures du [Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail \(SIMDUT\)](#).
- c) Voici les exemples de matières dangereuses ou de déchets spéciaux qui peuvent se trouver à board du navire et qui doivent être manutentionnés, entreposés et éliminés, en conformité avec ces procédures :
  - les déchets d'amiante
  - les biphényles polychlorés (BPC)
  - les isotopes radioactifs (p. ex. détecteurs de fumée, jauges particulières)
  - les hydrocarbures usés et les filtres

- l'antigel
- la boue ou l'eau huileuse de fond de cale, eau huileuse
- le carburant, l'huile, les solvants, la peinture
- les bonbonnes de gaz
- les autres produits chimiques liquides ou solides usés
- les acides de batterie, les liquides caustiques
- les batteries usées
- les chiffons huileux
- les déchets biomédicaux, comme les articles contaminés par du sang ou des liquides corporels (p. ex., les pansements de gaze souillés, les produits d'hygiène féminine, les protections pour incontinence et les gants)
- Les déchets biomédicaux, comme les articles pointus contaminés (p. ex., les seringues, les lancettes) et les matériaux pouvant perforer, pénétrer ou couper la peau (p. ex., un article de laboratoire en verre brisé) et ayant été en contact avec un fluide corporel ou des micro-organismes.
- les spécimens marins contaminés ou non, en provenance des laboratoires du navire.

### 3.2 Manutention et entreposage

- a) Pour obtenir des directives et des conseils sur la manutention et l'entreposage de matières dangereuses, il faut communiquer avec le conseiller régional en santé et sécurité au travail du Ministère des Pêches et des Océans (MPO).
- b) Il faut respecter les procédures établies dans les fiches signalétiques (FS), conformément au [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) et au *Code maritime international des marchandises dangereuses*.
- c) Une liste indiquant la zone d'entreposage, doit être maintenue pour toutes les substances dangereuses utilisées, produites, manipulés ou entreposés dans le lieu de travail.
- d) Lorsqu'une substance dangereuse est entreposée, manipulée ou utilisée dans un lieu de travail, des écriteaux d'avertissement doivent être placés bien en vue, pour avertir toute personne, à qui est permis l'accès au lieu de travail, de la présence de la substance dangereuse et des précautions à prendre pour éliminer ou réduire les risques d'atteinte à la santé.
- e) Tous les employés doivent recevoir une formation, visant la prévention et le contrôle des risques au lieu de travail, qui inclut tous les renseignements sur les dangers divulgués par le fournisseur de la substance dangereuse ou l'employeur, sur une FS ou une étiquette. Ce programme de formation doit être revu, au moins une fois par année et des registres doivent être maintenus à cet effet.
- f) Les employés de la GCC utilisant des objets biomédicaux tranchants pour des raisons médicales (diabète, allergies etc.) sont responsables d'amener ou d'utiliser un contenant de déchets biomédicaux tranchants. Ce contenant devrait être entreposé à l'endroit où l'utilisation récurrente d'objets biomédicaux tranchants s'effectue.
- g) Si un contenant réservé aux objets biomédicaux tranchant n'est pas disponible, il est permis d'utiliser par intérim un contenant convenable pour l'entreposage, le transport et l'élimination sécuritaire des objets tranchants. Un contenant convenable sera muni de parois rigides, d'un couvercle refermable et sera identifié : objets biomédicaux.
- h) Le personnel qui entre accidentellement en contact avec du sang ou des liquides corporels doit immédiatement informer un superviseur et un préposé aux premiers

soins. Les détails de l'incident doivent être documentés dans le rapport d'enquête sur les incidents (REI), conformément au Manuel de sécurité de la Flotte (MSF) 9.B.1. De plus, le personnel exposé est tenu de consulter un médecin pour savoir s'il doit faire l'objet d'un suivi médical.

### 3.3 Élimination

- a) Pour obtenir des directives et des conseils sur l'élimination de matières dangereuses, il faut communiquer avec le coordonnateur régional en environnement.
- b) Lorsqu'une base de la GCC ou du MPO possède un plan d'élimination spécifique au site, ce plan doit être respecté lorsque des matières dangereuses sont débarquées à terre à ce site ou cette base.
- c) Les déchets biomédicaux ne contenant pas d'objets tranchants contaminés et qui ne pose pas de risques à la santé publique, une fois contenus dans un emballage à double épaisseur (sacs en plastique étanches), peuvent être éliminés en accord avec la procédure 7.E.6. du MSF.
- d) Les navires seront équipés d'un contenant d'élimination des objets tranchants approuvé conformément à l'Annexe A des [Normes logistiques de la Flotte de la GCC DFO/5758 - 400.00.07](#) et des [Ordonnances de la Flotte de la Garde côtière canadienne MPO/5349 – 207.00](#). Les objets tranchants contaminés doivent être placés dans ce contenant approuvé. Celui-ci doit être placé dans un endroit sûr et pratique à bord.
- e) Il n'est pas nécessaire d'inclure les produits ou solutions désinfectants dans le contenant à objets tranchants.
- f) Les navires de la GCC ne sont pas autorisés à traiter à bord par désinfection ou incinération les déchets biomédicaux ou les objets tranchants contaminés. Ceux-ci doivent être éliminés en accord avec les normes provinciales établies aux emplacements à terre.
- g) L'élimination des hydrocarbures usés par les navires de la GCC devrait être effectuée seulement par des entrepreneurs qui ont obtenus leur licence ou leur enregistrement, pour l'élimination des produits pétroliers, auprès des autorités provinciales.

### 3.4 FICHES SIGNALÉTIQUES (FS)

- a) Comme l'indique le [Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail](#), on doit obtenir une FS pour tous les produits dangereux utilisés, manutentionnés ou gardés sur le lieu de travail.
- b) Un FS doit être :
  - Obtenue pour chaque matière dangereuse reçue à bord, à moins qu'il n'y ait déjà une FS à bord pour le produit donné et que la fiche ait moins de trois ans;
  - Mise à jour dès que possible, mais pas plus de 90 jours après avoir appris que de nouveaux renseignements sur les dangers, concernant le produit donné, soient disponibles;
  - Renouvelée tous les trois ans, en s'assurant que le produit gardé à bord corresponde exactement aux renseignements apparaissant sur la nouvelle FS. S'il y a un doute que la nouvelle fiche contient des renseignements portant seulement sur une nouvelle formulation du produit, qui n'est pas la version du produit actuellement entreposé à bord, la FS existante doit alors porter la mention : aucune mise à jour de cette version ou formulation du produit n'est disponible;
  - Détenue pour chaque matière dangereuse se trouvant à bord. Si la FS du fabricant n'est pas disponible pour le navire, une fiche doit être préparée, affichant le nom du produit et la mention : non disponible.

- c) Les FS peuvent être maintenues, en format papier ou électronique, en autant que les renseignements soient facilement accessibles aux employés, quel que soit le format choisi.

#### **4 DOCUMENTATION**

- Fiches signalétiques (FS)
- Registres des hydrocarbures
- Demandes de sous-contractants pour l'élimination
- Listes de vérification propres au navire
- Registres de formation



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.E.6 – Manutention et élimination – Déchets solides

### 1 Objet

- a) Protéger les employés contre les risques pour la santé liés à la manipulation et à l'entreposage des déchets. S'assurer que tous les déchets solides sont recueillis, traités, entreposés, recyclés, et éliminés conformément aux règlements applicables, et d'une manière écologiquement responsable.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Commandant

- a) Le commandant est l'agent de l'environnement du navire ou du poste et il est chargé de veiller à ce que cette procédure soit mise en œuvre et à ce que des instructions de travail propres au site (ITPS) soient élaborées et appliquées pour la manutention des déchets solides.

### 3 Instructions

#### 3.1 Généralités

- a) La manutention et le rejet des déchets solides doivent être conformes au [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#) et à l'annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).
- b) Lorsqu'il existe des programmes locaux de recyclage, les déchets solides doivent être recyclés conformément à la réglementation locale et aux politiques du [Bureau de la coordination environnementale](#) du ministère des Pêches et des Océans. Dans les régions où il n'existe aucun programme de recyclage local, les déchets solides recyclables doivent être triés, entreposés de façon appropriée et transportés jusqu'à l'installation de recyclage la plus proche.
- c) Les navires rattachés à un poste doivent respecter, en plus de l'alinéa 3.1a), toutes les lois fédérales, provinciales et municipales, y compris toute restriction locale, pour la gestion des déchets à terre.
- d) En aucun cas, les déchets solides ne doivent être jetés à l'eau ou dans l'environnement.

- e) Les avis de mise en garde affichés dans les zones d'entreposage et l'équipement de protection individuelle (ÉPI) doivent servir à réduire le risque de blessure ou de maladie lors de la manipulation des déchets.
- f) Tout équipement d'élimination des déchets installé à bord du navire (incinérateurs, compacteurs, broyeurs) doit être utilisé conformément aux instructions du fabricant, et une ITPS doit être affichée à l'emplacement de l'équipement.
- g) Le fonctionnement de l'incinérateur doit être consigné dans le registre des ordures.

### 3.2 Navires rattachés à un poste

- a) Les navires rattachés à un poste doivent élaborer une ITPS pour gérer l'élimination des déchets solides sur les lieux.
- b) Toute activité entre un navire ou un poste et une installation à terre aux fins d'élimination des déchets solides (par exemple, une base de la GCC, un navire, un chantier, une unité mobile, une marina, ou un service municipal, etc.), doit être conforme aux règlements locaux applicables, et doit se dérouler d'une manière écologiquement responsable.

### 3.3 Plan de gestion des ordures et plaques-étiquettes

- c) Tous les navires doivent avoir une ITPS pour la gestion des déchets solides qui sert de plan de gestion des ordures<sup>1</sup>.
- d) Les zones de gestion des déchets doivent être clairement signalées par des plaques-étiquettes<sup>2</sup>.

### 3.4 Registre des ordures

- a) Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 ou qui sont certifiés pour le transport de 15 personnes ou plus<sup>3</sup> doivent établir et tenir un registre des ordures en utilisant le [formulaire F 85-0492 de Transports Canada](#)<sup>4</sup>, qui doit être commandé directement auprès de Transports Canada.
- b) Chaque opération de rejet ou d'incinération terminée doit être consignée dans le registre des ordures et signée pour la date de l'incinération ou du rejet par l'agent responsable. Chaque page remplie du registre des ordures doit être signée par le commandant du navire.
- c) L'inscription relative à chaque incinération ou rejet doit comporter la date, l'heure, l'emplacement de l'installation portuaire, la description des ordures et la quantité estimée incinérée ou rejetée.
- d) Le registre des ordures doit être conservé à bord du navire et dans un endroit où il peut être consulté dans un délai raisonnable aux fins d'inspection. Le registre des ordures doit être conservé à bord pendant une période de 2 ans après la date de la dernière inscription au registre. Après 2 ans, le registre peut être détruit.

**Remarque :** Le registre des ordures est le document juridique qui doit être utilisé par les organismes de réglementation pour déterminer si un navire est conforme. Une

<sup>1</sup> Exigence de la Garde côtière canadienne

<sup>2</sup> [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#), article 103

<sup>3</sup> [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#), article 105

<sup>4</sup> Exigence de la Garde côtière canadienne

quantité de déchets est attribuée à chaque personne à bord pour chaque jour passé en mer, et le registre est utilisé pour calculer si les quantités de déchets éliminés et déclarés étaient appropriées.

- e) En cas de rejet ou de perte accidentelle de déchets solides, il faut inscrire dans le registre des ordures les circonstances et les motifs de la perte.

### **3.5 Traitement**

- a) Selon des facteurs tels que le type de navire, la zone d'exploitation et la taille de l'équipage, les navires peuvent être équipés d'incinérateurs, de compacteurs, d'un broyeur d'aliments ou d'autres appareils, pour le traitement des ordures à bord des navires. Des membres de l'équipage doivent être affectés à l'utilisation de l'équipement, selon un horaire adapté aux besoins du navire.

### **3.6 Déchets alimentaires**

- a) Lorsqu'un navire ou un poste est équipé d'un broyeur à déchets, on doit broyer tous les déchets alimentaires et les jeter dans le circuit des eaux grises ou celui des eaux usées. L'élimination par le réseau d'eaux grises ne devrait être utilisée que si cela ne contrevient pas aux règlements fédéraux, provinciaux ou municipaux applicables. Les déchets alimentaires broyés ne doivent à aucun moment être déchargés d'un navire à moins de trois 3 milles marins de la côte. L'instruction doit être affichée à un endroit bien en vue sur le broyeur à déchets de l'évier de cuisine ou à proximité de celui-ci, et doit figurer dans les ITPS pour cet équipement.

### **3.7 Verre compact et métaux légers**

- a) Les déchets humides et secs, y compris le verre, les métaux légers et les plastiques, peuvent être compactés. Ne pas compacter des articles explosifs comme les contenants sous pression, par exemple, des bombes aérosol. Les ITPS doivent inclure tous les avertissements relatifs à la manipulation et au déchargement de ces matières.

### **3.8 Incinération**

- a) Lorsqu'un navire est équipé d'un incinérateur, le papier et les produits de papier non recyclables, le plastique, etc. doivent être incinérés.
- b) Les incinérateurs marins sont principalement conçus pour fonctionner par intermittence, doivent être allumés à la main et doivent être alimentés à la main.
- c) Les cendres ou la vapeur peuvent être dangereuses. Les cendres provenant de la combustion de certains produits du plastique contenant du métal lourd ou d'autres résidus peuvent être toxiques et ne devraient pas être rejetées à la mer. Dans la mesure du possible, les cendres doivent être conservées à bord, et être déchargées dans des installations de réception portuaires.
- d) En raison des effets potentiels sur l'environnement et la santé de la combustion de sous-produits tels que de la peinture grattée, du bois imprégné, des plastiques à base de PVC, etc., des précautions particulières doivent être prises lors de l'élimination de ces articles et doivent être détaillées dans les ITPS.

### 3.9 Déchets entreposés

- a) Les déchets doivent être entreposés dans un endroit prévu à cet effet sur le pont ou à terre (conteneur, abri grillagé ou autre lieu d'entreposage). Lorsque des programmes locaux sont en place, il faut prendre soin d'identifier et de séparer les déchets recyclables des déchets non recyclables.
- b) Nettoyer et désinfecter la zone d'entreposage des déchets après chaque utilisation.

### 3.10 Éliminer avec les autorités compétentes

- a) À l'arrivée au port, contacter les autorités compétentes (portuaires, municipales ou autres), afin que les déchets puissent être éliminés de manière appropriée (recyclage éventuel, etc.). S'efforcer de s'assurer que les entrepreneurs en enlèvement des déchets embauchés par le navire ou le poste sont des entreprises agréées de bonne réputation.

## 4 Documentation

- Instructions du fabricant
- Registre des ordures - [Formulaire F 85-0492 de Transports Canada](#)
- Entrées au journal de bord
- Instructions de travail propres au site

## 5 Références

- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)
- [GCC/6108 – Manuel d'équipement de protection individuelle](#)
- [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#)
- [Ministère des Pêches et des Océans - Bureau de la coordination environnementale](#)





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.E.7 - GÉRANCE DE L'ENVIRONNEMENT

### 1 BUT

- a) La Garde côtière canadienne (GCC) a établi une politique environnementale qui s'inscrit dans le cadre – et le dépasse – de la législation environnementale applicable et qui prévoit l'application, dans la mesure du possible, de pratiques exemplaires visant à réduire l'empreinte écologique. La GCC s'engage à protéger l'environnement sans atteinte à son efficacité opérationnelle et à faire en sorte que les opérations qu'elle mène garantissent le respect de l'environnement.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant est responsable de s'assurer que l'on prend en considération et met en œuvre des mesures visant à réduire les répercussions du navire et de son équipement sur l'environnement, dans la mesure du possible. L'équipement doit être utilisé et entretenu de manière à ce que les émissions atmosphériques soient réduites au minimum.

#### 2.2 TOUS LES EMPLOYÉS

- a) Tous les employés doivent connaître la *Politique environnementale de la GCC* et adopter des pratiques exemplaires en vue de réduire, dans la mesure du possible, l'empreinte écologique.

#### 2.3 OPÉRATEURS DES ÉQUIPEMENTS

- a) Les opérateurs des équipements doivent connaître la présente procédure et des instructions de travail propres au site pour veiller à ce que l'on utilise l'équipement de façon sécuritaire, efficace et respectueuse de l'environnement.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) La machinerie doit être utilisée conformément aux spécifications du fabricant. Lors des activités d'approvisionnement en carburant, la qualité du carburant doit être contrôlée par l'application des normes de *l'Office des normes générales du Canada*. Le fonctionnement de la machinerie au ralenti et à bas régime doit être évité.

- b) Tous les navires doivent respecter ou surpasser les *Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires* – Annexe VI de MARPOL 73/78 – qui s'appliquent. Tous les navires de 400 TJB ou plus qui effectuent un voyage international doivent être munis d'un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (EIAPP).
- c) Lorsque les navires sont équipés d'incinérateurs de déchets, leur entretien et leur fonctionnement doivent respecter les instructions du fabricant.
- d) À bord du navire, pour réduire le rejet de composés organiques volatils (COV), il faut prendre toutes les précautions nécessaires, en évitant ou en réduisant l'utilisation des solvants et des revêtements nuisibles pour l'environnement.
- e) Produits écologiques - Tous les navires et les postes doivent passer au vert et choisir, dans la mesure du possible, des produits écologiques pour réduire notre empreinte écologique.

### **3.2 GUIDE DE CONSOMMATION DE CARBURANT**

- a) L'objectif global d'un guide de consommation de carburant est de réduire au minimum la consommation de carburant et conséquemment de diminuer les émissions atmosphériques. Ce guide doit être préparé pour tous les navires de la GCC pourvus d'un système de propulsion capable de développer 1 000 kW. En temps normal, l'équipement doit être utilisé, conformément aux conditions optimales d'utilisation indiquées dans le guide, dans la mesure où les conditions et l'activité dans lesquelles le navire est engagé le permettent.
- b) Pour les navires de moins de 125 TJB, un tableau doit indiquer la vitesse et la consommation de carburant en fonction des révolutions par minute. On se référera à ce tableau lors de la planification d'opérations dans les limites de la capacité opérationnelle du navire.

## **4 DOCUMENTATION**

- Instructions de travail propres au site
- Inscriptions au journal des machines
- Dossiers d'entretien
- Guide de consommation de carburant



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 7.E.8 – Usage d’halocarbures

### 1 Objet

- a) Pour assurer la sûreté et la sécurité du personnel et des biens de la Garde côtière canadienne (GCC) ainsi que la protection de l'environnement contre les rejets d'halocarbures à bord des navires ou aux stations. Les systèmes contenant des halocarbures<sup>1</sup> sont entretenus conformément au [Règlement fédéral sur les halocarbures \(2003\)](#) (RFH 2003) et le [Plan de gestion environnementale \(PGE\) national pour les halocarbures](#) de Pêches et Océans Canada (MPO).

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Commandant

Le commandant est responsable de s'assurer que :

- a) cette procédure soit suivie à bord du navire ou à la station et que les rejets d'halocarbures soient correctement déclarés à l'aide du formulaire du [Rapport sur les rejets d'halocarbures](#) (FP-0054-F).

#### 2.2 Mécanicien en chef

Le mécanicien en chef est l'autorité déléguée pour accorder l'autorisation de travailler sur un système contenant des halocarbures à bord du navire ou à la station. Le mécanicien en chef est responsable de s'assurer que :

- a) l'entretien des systèmes, des équipements, des registres d'entretien et de l'inventaire des halocarbures à bord des navires ou aux stations
- b) lorsqu'il fait appel aux services d'un contractant pour l'entretien de systèmes contenant des halocarbures, le contractant respecte pleinement les exigences de la présente procédure, y compris l'annexe II

---

<sup>1</sup> Section 3.1 b)

## 2.3 Bureau régional de Coordination environnementale – Pêches et Océans Canada

Le [Bureau régional de coordination environnementale](#) (BRCE) est responsable de s'assurer que :

- a) la coordination des activités requises pour maintenir l'inventaire régional des halocarbures, et assiste Pêches et des Océans (MPO) et la GCC à se conformer au [RFH 2003](#).

## 2.4 Gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière

En région, le gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière (GSGC) est responsable d'assurer :

- a) les activités de liaison entre le navire ou la station et le [BRCE](#)
- b) qu'une copie de chaque formulaire du [Rapport sur les rejets d'halocarbures](#) (FP-0054-F) est envoyée au [BRCE](#)

# 3 Instructions

## 3.1 Généralités

- a) La présente procédure couvre les systèmes contenant des halocarbures à bord d'un navire ou d'une station. En cas de divergence entre le [RFH 2003](#) et cette procédure, c'est le règlement qui prévaut.
- b) Dans le cadre du programme d'entretien des navires, les Services techniques intégrés de l'administration centrale soutiennent l'élaboration de plans et/ou de procédures de gestion liés aux systèmes contenant de l'halocarbure, afin d'identifier les actions requises pour maintenir la conformité avec le [RFH 2003](#).
- c) Pour les besoins de la présente procédure, le terme « système contenant des halocarbures » comprend tout système, équipement, conteneur ou dispositif utilisé pour la réfrigération (par exemple, réfrigérateur, congélateur, refroidisseur d'eau, fontaine d'eau froide, etc.), la climatisation, ou l'extinction des incendies qui contient un halocarbure.
- d) Tous les équipements contenant des halocarbures doivent être installés, entretenus, soumis à des tests d'étanchéité et chargés conformément au [RFH 2003](#).
- e) Le non-respect du [RFH 2003](#) pourrait entraîner la prise de mesures d'application par un agent d'autorité d'[Environnement et Changement climatique Canada \(ECCC\)](#).
- f) Pour répondre aux exigences du [RFH 2003](#) et assurer une surveillance adéquate des halocarbures, 5 formulaires doivent être remplis :
  - i. [Enregistrement à l'inventaire régional d'un système contenant des halocarbures](#) (FP-0051-F)
  - ii. [Registre d'entretien](#) (FP-0052-F)
  - iii. [Avis d'essai de détection des fuites](#) (FP-0053-F)
  - iv. [Rapport sur les rejets d'halocarbures](#) (FP-0054-F)
  - v. [Avis de destruction, de désassemblage ou de mise hors service](#) (FP-0055-F)

- g) Les informations figurant sur ces formulaires sont requises par ECCC, comme indiqué à l'annexe 2 du [RFH 2003](#). Aucune case ne doit être laissée vide. Le fait de ne pas saisir les informations peut constituer une infraction, selon les circonstances.

## 3.2 Personne accréditée

- a) En vertu du [RFH 2003](#), seule une personne accréditée<sup>2</sup> peut installer, entretenir, procéder à des essais de détection des fuites, charger un système de réfrigération, de climatisation, ou faire toute autre tâche sur le système qui pourrait entraîner le rejet d'halocarbure.
- b) Une personne accréditée est un technicien de service qui possède un certificat<sup>3</sup>. Ce certificat n'est pas un certificat de compétence ni une qualification, et ne suppose pas de titre professionnel. En plus de posséder un certificat, toutes les personnes doivent être techniquement compétentes<sup>4</sup> à travailler sur le système de réfrigération, de climatisation.
- c) La meilleure option pour les employés de la GCC, afin qu'ils puissent travailler sur les systèmes de réfrigération, de climatisation, est d'avoir un certificat de l'[Institut canadien du chauffage, de la climatisation et de la réfrigération](#) (ICCCR).
- d) Selon le [RFH 2003](#), il n'est pas obligatoire pour les techniciens qui entretiennent le système d'extinction des incendies d'être certifiés selon les Laboratoires des Assureurs du Canada (ULC), à la différence des techniciens des systèmes de réfrigération et de climatisation qui doivent l'être. Cependant, le travail doit être conforme avec les normes des ULC : The Servicing of Halon and Clean Agent Extinguishing Systems (ULC/ORD-C1058.18-2004)<sup>5</sup>, selon le cas.

## 3.3 Étiquetage et inventaire

### 3.3.1 Inventaire régional

- a) Le [BRCE](#) tient un inventaire régional de tous les petits et grands systèmes contenant des halocarbures que le ministère possède ou loue.
- b) Le [BRCE](#) fournit chaque année la liste d'inventaire à des fins de vérification. Le navire ou la station et le BRCE coordonnent les mises à jour de la liste.

### 3.3.2 Inventaire à bord du navire

- a) Tous les équipements halocarbures de grande (>19kW) et de petite taille (<19kW) doivent être installés par une personne accréditée, et doivent être étiquetés et inventoriés conformément aux directives du [BRCE](#). L'inventaire de ces systèmes doit être conservé à bord du navire ou de la station. Les étiquettes et les formulaires d'inventaire sont disponibles auprès du [BRCE](#).

---

<sup>2</sup> [Règlement fédéral sur les halocarbures \(2003\)](#), Définitions

<sup>3</sup> [Règlement fédéral sur les halocarbures \(2003\)](#), Définitions

<sup>4</sup> [Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail \(CCHST\)](#) - Législation canadienne en matière de SST - Compétent

<sup>5</sup> Disponible à l'achat aux [Laboratoires des assureurs du Canada \(ULC\)](#) – disponible en Anglais seulement

- b) Pour les stations, tel que décrit dans la section 3.3.2 a), 2 inventaires séparés doivent être maintenus : un pour le navire et un autre pour la station. L'inventaire du navire est conservé à bord en tout temps et doit suivre le navire en cas de déplacement vers une autre station ou base.
- c) L'inventaire du navire doit être envoyé au [BRCE](#) pour que le système soit ajouté à l'inventaire régional de tous les petits et grands systèmes contenant des halocarbures. Une étiquette d'halocarbure sera envoyée au navire ou à la station par le [BRCE](#), et devra être apposée sur le système qui a été ajouté à l'inventaire.
- d) Pour enregistrer un nouveau système dans l'inventaire régional, le navire ou la station doit :
  - i. remplir chacune des cases du formulaire intitulé [Enregistrement à l'inventaire régional d'un système contenant des halocarbures](#) (FP-0051-F)
  - ii. envoyer une copie du formulaire au [BRCE](#)
  - iii. conserver une copie du formulaire dans votre dossier sur les halocarbures à bord du navire pendant 5 ans
  - iv. informer le [BRCE](#) dans les 30 jours des acquisitions ou des éliminations d'équipements
- e) Les systèmes halocarbures de petite taille sont des systèmes de réfrigération ou de climatisation qui ont une capacité de réfrigération de <19kW et ne nécessitent pas de services d'installation par un entrepreneur qualifié. En pratique, ces systèmes sont généralement ceux qui sont branchés sur des prises normales de 120V.  
Exemples :
  - i. réfrigérateurs et congélateurs domestiques
  - ii. refroidisseurs d'eau autonomes
  - iii. climatiseurs de fenêtre ou portables
- f) La meilleure pratique consiste à inventorier séparément les systèmes halocarbures de petite taille. Ils ne font pas partie de l'inventaire régional et les étiquettes d'halocarbures ne sont pas nécessaires.

### 3.4 Entretien de système

- a) L'entretien et l'inspection de tous les systèmes contenant des halocarbures doivent être enregistrés dans le système de gestion des actifs.
- b) Tout travail qui pourrait causer le rejet d'halocarbures doit être effectué par une personne accréditée.
- c) Lorsque l'entretien d'un système contenant des halocarbures est confié à un entrepreneur, consulter l'annexe II pour la procédure à suivre.
- d) Tous les travaux sur des systèmes de climatisation et de réfrigération doivent respecter le [RFH 2003](#) et le [Code de pratiques environnementales pour l'élimination des rejets dans l'atmosphère de fluorocarbures provenant des systèmes de réfrigération et de conditionnement d'air](#) d'ECCC.
- e) En conformité avec le [RFH 2003](#), tous les travaux effectués sur des systèmes d'extinction d'incendie doivent être réalisés conformément au standard suivant des

ULC : The Servicing of Halon and Clean Agent Extinguishing Systems (ULC/ORD-C1058.18-2004)<sup>6</sup>, selon le cas.

- f) Avant de procéder à l'entretien d'un système d'extinction d'incendie, il est obligatoire d'apposer un avis sur le panneau de commande indiquant qu'il est hors service pendant la période d'entretien, sauf pour les extincteurs portatifs.
- g) Le formulaire du [Registre d'entretien](#) (FP-0052-F) :
  - i. Le navire ou la station doit tenir un registre d'entretien pour tous les systèmes installés contenant des halocarbures sur lesquels des travaux d'entretien sont requis
  - ii. Les registres d'entretien doivent être mis à la disposition d'ECCC sur demande
  - iii. Remplir chaque case du formulaire du [Registre d'entretien](#) (FP-0052-F)
  - iv. Conservez une copie à jour du Registre d'entretien à côté du système en question (il est recommandé que le Registre d'entretien soit directement apposé sur le système). S'il n'y a pas assez de place, conservez des copies de tous les registres d'entretien au même endroit, à bord du navire ou à la station.
- h) Lorsque le service est terminé, le [Registre d'entretien](#) (FP-0052-F) doit être conservé à bord du navire pendant 5 ans dans un dossier sur les halocarbures.

### 3.5 Essai de détection des fuites

- a) Tous les systèmes de réfrigération, de climatisation de plus de 19 kW et les systèmes d'extinction d'incendie ayant une capacité de charge de plus de 10 kg doivent faire l'objet d'un essai de détection des fuites au moins une fois tous les 12 mois.
- b) Avant de charger un système installé, celui-ci doit être soumis à un test d'étanchéité.
- c) Toute fuite doit être immédiatement réparée. Au plus tard 7 jours suivant la détection de la fuite, il faut soit :
  - i. la fuite devra être réparée
  - ii. la partie du système qui fuit devra être isolée et les halocarbures de cette partie devront être récupérés, ou
  - iii. les halocarbures du système devront être récupérés
- d) Il est interdit de charger un halocarbure dans un système de réfrigération ou de climatisation dans le but d'effectuer des essais de détection des fuites, à moins d'être recommandé dans le [Code de pratiques environnementales pour l'élimination des rejets dans l'atmosphère de fluorocarbures provenant des systèmes de réfrigération et de conditionnement d'air](#)<sup>7</sup>.
- e) Pour recharger un système contenant un halocarbure interdit, comme le halon ou les chlorofluorocarbures (CFC) (voir la liste complète dans l'annexe 1 du [RFH 2003](#), éléments 1) à 9), un permis spécial devra être obtenu auprès d'ECCC. Il est important de consulter l'article 34 du [RFH 2003](#) pour connaître tous les détails.
- f) La personne accréditée qui effectue un essai de détection des fuites doit :

<sup>6</sup> Disponible à l'achat aux [Laboratoires des assureurs du Canada \(ULC\)](#) – disponible en anglais seulement

<sup>7</sup> [Règlement fédéral sur les halocarbures \(2003\)](#) – Section 9 (3)

- i. remplir chaque case du formulaire [Avis d'essai de détection des fuites](#) (FP-0053-F). Utiliser un formulaire par système. Le formulaire doit inclure la date de cet essai de détection des fuites et celles des deux essais précédents
- ii. apposer le formulaire d'[Avis d'essai de détection des fuites](#) (FP-0053-F) directement sur le système contenant des halocarbures
- iii. conserver une copie du formulaire dans votre dossier sur les halocarbures à bord du navire ou de la station pendant 5 ans

### 3.6 Rapport sur les rejets

- a) Les exigences et délais relatifs aux rapports dépendent de la quantité d'halocarbures rejetée. Les exigences en matière de rapports indiquées dans le tableau 1 sont les exigences minimales conformément au RFH 2003 et aux procédures ministérielles.
- b) Le [Rapport sur les rejets d'halocarbures](#) (FP-0054-F) de la GCC doit être utilisé pour signaler les rejets d'halocarbures.
- c) Tous les rejets d'halocarbures doivent être documentés et déclarés comme indiqué dans le tableau 1.

**Tableau 1: Exigences en matière de rapports**

Exigences en matière de rapports	Rejet de moins de 10 kg Pas d'obligation de rapport à ECCC	Rejet de plus de 10 kg mais de moins de 100 kg	Rejet de 100 kg ou plus
Remplir chaque section du formulaire Rapport sur les rejets d'halocarbures (FP-0054-F)	Oui	Oui	Oui
Conserver une copie du formulaire dans le dossier sur les halocarbures à bord du navire pendant 5 ans	Oui	Oui	Oui
Par l'intermédiaire du gestionnaire, GSGC, envoyer le formulaire Rapport sur les rejets d'halocarbures (FP-0054-F) au BRCE	Oui	Oui	Oui Dans les 14 jours et inclure ECCC
Aviser ECCC, verbalement ou par écrit, dans les 24 heures suivant la détection du rejet, et fournir les renseignements suivants : nom du propriétaire, type et quantité d'halocarbure	N/A	N/A	Oui



rejeté, et type de système en cause			
-------------------------------------	--	--	--

- d) Deux fois par an, pour les périodes de janvier à juin et de juillet à décembre, tous les formulaires remplis du [Rapport sur les rejets d'halocarbures](#) (FP-0054-F), pour les rejets de plus de 10 kg, doivent être coordonnés par le [BRCE](#) et les propriétaires du système. Les rapports doivent être soumis au plus tard 30 jours après le 1er janvier et le 1er juillet.
- e) Une copie de tous les formulaires de rapport sur les rejets d'halocarbures doit être conservée sur le navire ou à la station pendant au moins 5 ans.

### 3.7 Destruction, désassemblage et mise hors service

- a) Chaque fois qu'un système installé contenant des halocarbures est détruit, désassemblé ou mis hors service, il faut le documenter. Avant de détruire, de désassembler ou de mettre hors service un système installé contenant des halocarbures, tous les halocarbures doivent d'abord être récupérés et éliminés dans un contenant réutilisable désigné spécialement pour contenir ce type d'halocarbure. Tous les systèmes mis hors service qui contiennent encore une quantité d'halocarbures et qui sont entreposés à bord du navire ou à la station doivent être entretenus et faire l'objet d'essais de vérification des fuites comme s'ils fonctionnaient encore.
- b) La personne responsable de la destruction, du désassemblage ou de la mise hors service doit :
  - i. remplir chaque section du formulaire intitulé [Avis de destruction, de désassemblage ou de mise hors service](#) (FP-0055-F)

**Remarque 1 :** Les systèmes de petite taille n'ont pas besoin d'un avis de mise hors service, mais ils doivent avoir un reçu d'élimination. Ce reçu doit provenir de la province ou de la municipalité.

- ii. apposer le formulaire intitulé [Avis de destruction, de désassemblage ou de mise hors service](#) (FP-0055-F) sur le système avant de l'éliminer
- iii. envoyer une copie du formulaire [Avis de destruction, de désassemblage ou de mise hors service](#) (FP-0055-F) au [BRCE](#)
- iv. conserver une copie du formulaire intitulé [Avis de destruction, de désassemblage ou de mise hors service](#) (FP-0055-F) dans le dossier sur les halocarbures à bord du navire ou à la station pendant 5 ans
- v. saisir la date d'élimination du système dans le registre d'entretien et dans l'inventaire après l'élimination du système. L'étiquette d'halocarbure doit être envoyée au BRCE.

### 3.8 Tenue des registres

- a) Tous les registres, les rapports et les essais de détection des fuites requis par la présente procédure doivent être gardés à bord du navire ou de la station pendant une période de 5 ans à compter de la date de délivrance, et doivent être mis à la disposition d'ECCC, sur demande.
- b) Les registres d'exposition à la santé humaine, le cas échéant, doivent être conservés en permanence.

### 3.9 Coordonnées

- a) L'annexe I énumère les coordonnées d'ECCC.
- b) Veuillez cliquer sur le lien suivant pour l'information des contacts mis à jour pour l'[Administration centrale du MPO et les Bureaux régionaux de coordination environnementale](#).

## 4 Équipement de protection individuelle

- a) Conformément au [CCG/6108 Manuel d'équipement de protection individuelle](#), l'équipement de protection individuelle doit être approprié aux risques inhérents à l'activité et tel que spécifié dans les procédures applicables, les fiches de données de sécurité et les instructions de travail propres au site.

## 5 Documentation

- Registres d'entretien des activités
- Reçus d'élimination
- Instructions de travail propres au site
- Journal de l'inventaire des halocarbures
- Étiquette d'inventaire du système d'halocarbures
- Document de sensibilisation du contractant
- Registres de formation
- Registres d'exposition à la santé humaine, le cas échéant
- [Enregistrement à l'inventaire régional d'un système contenant des halocarbures](#) (FP-0051-F)
- [Registre d'entretien](#) (FP-0052-F)
- [Avis d'essai de détection des fuites](#) (FP-0053-F)
- [Rapport sur les rejets d'halocarbures](#) (FP-0054-F)
- [Avis de destruction, de désassemblage ou de mise hors service](#) (FP-0055-F)

## 6 Références

- [Règlement fédéral sur les halocarbures \(2003\)](#)
- [Code de pratiques environnementales pour l'élimination des rejets dans l'atmosphère de fluorocarbures provenant des systèmes de réfrigération et de conditionnement d'air](#)
- ULC - The Servicing of Halon and Clean Agent Extinguishing Systems (ULC/ORD-C1058.18-2004) (disponible en Anglais seulement)
- [GCC/5737 – Manuel de sécurité de la Flotte](#) 7.B.5 Verrouillage et identification
- [Pêches et Océans Canada](#) – Formation à la sensibilisation à l'environnement

---

## **Annexe I Renseignements sur le Règlement fédéral sur les halocarbures - Coordonnées des personnes-ressources pour le signalement des rejets d'halocarbures**

---

### **Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, et Terre-Neuve-et-Labrador**

Numéro d'urgence (rapport verbal) :

1-800-565-1633\* ou 902-426-6030 pour le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse

1-800-563-9089\* ou 709-772-2083 pour Terre-Neuve-et-Labrador

\* Numéro de téléphone accessible uniquement dans la province concernée

Adresse postale (rapport écrit) :

Directeur régional

Division de l'application de la loi en environnement

Environnement et Changement climatique Canada

Queen Square, 16e étage

45 Alderney Drive

Dartmouth N.-É. B2Y 2N6

Télécopieur : 902-426-7924

Courriel : [ec.rfh-2003-atl-fhr-2003-atl.ec@canada.ca](mailto:ec.rfh-2003-atl-fhr-2003-atl.ec@canada.ca)

Utilisez le lien pour l'information à jour des contacts régionaux : [Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, et Terre-Neuve-et-Labrador](#)

### **Québec**

Numéro d'urgence (rapport verbal) : 1-866-283-2333\* ou 514-282-2333

\* Numéro de téléphone accessible uniquement dans la province concernée

Adresse postale (rapport écrit) :

Directeur régional

Division de l'application de la loi en environnement

Environnement et Changement climatique Canada

105, rue McGill, 3e étage

Montréal QC H2Y 2E7

Télécopieur : 514-496-2087

Courriel : [ec.installationsfederalesqc-federalfacilitiesqc.ec@canada.ca](mailto:ec.installationsfederalesqc-federalfacilitiesqc.ec@canada.ca)

Utilisez le lien pour l'information à jour des contacts régionaux : [Québec](#)

## **Ontario**

Numéro d'urgence (rapport verbal) : 1-800-268-6060\* ou 416-325-3000

\* Numéro de téléphone accessible uniquement dans la province concernée

Adresse postale (rapport écrit) :

Directeur régional

Division de l'application de la loi en environnement

Environnement et Changement climatique Canada

Centre canadienne des eaux intérieures

867 rue Lakeshore

Burlington ON L7S 1A1

Télécopieur : 905-333-3952

Courriel : [ec.fhr.ontario.ec@canada.ca](mailto:ec.fhr.ontario.ec@canada.ca)

Utilisez le lien pour l'information à jour des contacts régionaux : [Ontario](#)

## **Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut**

Numéro d'urgence (rapport verbal) :

204-944-4888 pour le Manitoba

1-800-667-7525 pour la Saskatchewan

780-422-4505 ou 1-800-222-6514\* pour l'Alberta

867-920-8130 pour les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut

\* Numéro de téléphone accessible uniquement dans la province concernée

Adresse postale (rapport écrit) :

Directeur régional

Division de l'application de la loi en environnement

Environnement et Changement climatique Canada

Bureaux Eastgate

9250 - 49 Street

Edmonton AB T6B 1K5

Télécopieur : 780-495-2444

Courriel : [ec.dale-rpn-enforcement-pnr.ec@canada.ca](mailto:ec.dale-rpn-enforcement-pnr.ec@canada.ca)

Utilisez le lien pour l'information à jour des contacts régionaux : [Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut](#)

### **Colombie-Britannique et Yukon**

Numéro d'urgence (rapport verbal) :  
1-800-663-3456 pour la Colombie-Britannique  
867-667-7244 pour le Yukon

Adresse postale (rapport écrit) :  
Directeur régional  
Division de l'application de la loi en environnement  
Environnement et Changement climatique Canada

201-401 Burrard Street, 4<sup>e</sup> étage  
Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3S5  
Télécopieur : 604-666-9059  
Courriel : [ec.pydalerfh-pyeedfhr.ec@canada.ca](mailto:ec.pydalerfh-pyeedfhr.ec@canada.ca)

Utilisez le lien pour l'information à jour des contacts régionaux : [Colombie-Britannique et Yukon](#)

---

## Annexe II Travail effectué par un entrepreneur sur un système contenant des halocarbures

---

### Lorsque l'entretien d'un système est donné en sous-traitance à un entrepreneur :

- a) S'assurer que [10.A.7 – Sécurité et sûreté de l'entrepreneur](#) du Manuel de sécurité de la Flotte (MSF) est suivie et que [7.A.1 – Évaluations des risques](#) du MSF est effectuée telle que stipulée.

### Pour l'entretien des systèmes de réfrigération et de climatisation :

- a) Préciser que tout travail devra respecter le [RFH 2003](#), au [Code de pratiques environnementales pour l'élimination des rejets dans l'atmosphère de fluorocarbures provenant des systèmes de réfrigération et de conditionnement d'air](#) d'Environnement Canada, ainsi qu'à tout autre règlement fédéral, provincial ou territorial pertinent.
- b) L'entrepreneur fournira une copie du certificat de compétence-apprenti, de compétence-compagnon ou de qualification, ou une carte d'apprentissage pour chaque personne qui travaillera sur le système.
- c) S'assurer que chaque personne qui travaillera à l'entretien du système possède un certificat attestant que le cours de sensibilisation environnementale a été suivi.

### Pour l'entretien des systèmes d'extinction d'incendie :

- a) À la différence des systèmes de réfrigération, de climatisation, le [RFH 2003](#) n'exige pas que les techniciens d'entretien des systèmes d'extinction d'incendie soient certifiés par ULC.
- b) Informer l'entrepreneur que tout travail effectué sur un système d'extinction d'incendie pouvant entraîner le rejet d'un halocarbure conformément au [RFH 2003](#) et la norme de ULC : The Servicing of Halon and Clean Agent Extinguishing Systems (ULC/ORD-C1058.18-2004)<sup>8</sup>, selon le cas.
- c) Avant de procéder à l'entretien d'un système d'extinction d'incendie, il est obligatoire d'apposer sur le panneau de commande un avis indiquant qu'il est hors service pendant la période d'entretien, sauf pour les extincteurs portatifs.

---

<sup>8</sup> Disponible à l'achat aux [Laboratoires des assureurs du Canada \(ULC\)](#) – disponible en anglais seulement



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 8.0 - PRÉPARATION EN CAS D'URGENCE

### 1 GESTION DES URGENCES

La Flotte de la Garde côtière canadienne (GCC) a préparé des plans d'urgence spécifiques pour faire face aux situations d'urgence pouvant survenir à bord des navires. Ces plans ont été élaborés pour décrire les interventions à mener en cas d'incident à bord des navires et à terre, et pour s'assurer que la Flotte de la GCC réagisse de façon coordonnée, rapide et efficace en de telles circonstances.

### 2 PLANS D'URGENCE ET EXERCICES À BORD DES NAVIRES ET À TERRE

La Flotte de la GCC a mis en place des plans d'urgence destinés à faire face à diverses urgences à bord d'un navire. Ceux-ci englobent les urgences définies dans la Convention SOLAS et les situations d'urgence qui nuisent au fonctionnement normal du navire.

Les plans d'urgence doivent être mis en pratique périodiquement et certains exercices doivent prévoir la participation des bureaux de soutien à terre. Chaque exercice doit être suivi d'une séance de compte rendu afin de passer en revue les mesures prises en réaction à la situation, et de revoir le plan d'urgence pour s'assurer qu'il est toujours efficace.

### 3 PRÉPARATION DES NAVIRES EN VUE DE FAIRE FACE AUX URGENCES

Les navires de la GCC doivent disposer de procédures afin d'accroître les capacités d'autoprotection du navire grâce à la détection précoce et la prévention des incidents. Des procédures de sécurité doivent être mises en place, conformément à la *Politique sur la sécurité du gouvernement*. De plus, des procédures de détection et de prévention des incendies doivent être établies.

Les employés doivent recevoir une formation sur la prestation d'aide en cas d'urgences médicales. Les navires doivent être dotés de fournitures et d'équipement médicaux pour aider à soigner et à traiter les blessés.







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 8.A.1 - PLANS D'URGENCE À BORD DES NAVIRES ET À TERRE

### 1 BUT

- a) S'assurer que le personnel à bord des navires et à terre est prêt à intervenir en cas d'urgence.
- b) S'assurer que les commandants et les équipages sont prêts à faire face aux situations d'urgence et que toute demande d'aide se concrétisera par une intervention rapide, appropriée, et structurée de l'équipe de gestion à terre pour atténuer ou pour résoudre la situation d'urgence, tel que requis.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR GÉNÉRAL, OPÉRATIONS

- a) Conformément à la liste figurant au point 3.1.1 du [Plan de gestion des mesures d'urgence des opérations \(PGMUO\) de l'administration centrale](#), le directeur général, Opérations, ou tout cadre supérieur équivalent, est le chef de l'Équipe nationale de gestion d'incidents (ÉNGI), qui doit déterminer à quel moment il est nécessaire d'invoquer les dispositions du [Plan de gestion des mesures d'urgence des opérations \(PGMUO\) de l'administration centrale](#).

#### 2.2 DIRECTEUR PRINCIPAL, SOUTIEN OPÉRATIONNEL

- a) Le directeur principal, Soutien opérationnel, est désigné à titre de chef de l'ÉNGI et est responsable de s'assurer que le Centre de commandement national (CCN) est doté d'un personnel qualifié, afin de diffuser de l'information de façon appropriée 24 heures sur 24, selon les besoins.

#### 2.3 COMMISSAIRE ADJOINT

- a) En consultation avec les membres de l'Équipe régionale de gestion d'incidents (ÉRGI) et du commandant, lorsque nécessaire, le commissaire adjoint, ou le remplaçant, doit mener l'ÉRGI et déterminer quel niveau de soutien est requis.
- b) Lorsque le commissaire adjoint n'est pas disponible pour mener l'ÉRGI, ses responsabilités doivent être clairement déléguées à une autre personne responsable, et consignées.

#### 2.4 DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA FLOTTE

- a) Le directeur régional de la Flotte est responsable de s'assurer qu'un soutien adéquat est fourni aux commandants pendant les situations d'urgence impliquant des navires dans leur région.
- b) Le directeur régional de la Flotte est responsable d'approuver les modifications apportées aux plans d'urgences et aux listes de contrôle.

- c) Le directeur régional de la Flotte doit surveiller les activités et l'appui fourni de façon continue durant les situations d'urgence. Le directeur régional de la Flotte est responsable de :
- S'assurer que dans les cas où un membre de l'équipe d'intervention est absent et remplacé par une autre personne à titre intérimaire, que le personnel remplaçant est informé de ses responsabilités en vertu du Plan de gestion d'urgence de la Flotte (PGMUF) régional et que ses coordonnées sont facilement accessibles;
  - S'assurer que toutes les déclarations aux requêtes des médias sont autorisées;
  - Autoriser l'annonce des nouvelles aux Parents les plus proches (PPP) et organiser des visites personnelles, au besoin (p. ex. en cas de décès ou de blessures graves);
  - Assurer la liaison avec les services juridiques du ministère, le cas échéant.

## 2.5 COMMANDANT

- a) Le commandant est responsable de s'assurer que le navire et l'équipage sont prêts à faire face aux urgences grâce à l'élaboration, au maintien et à l'exécution de plans d'urgence propres au navire.
- b) Le commandant a la responsabilité et le pouvoir ultime de prendre toute mesure qu'il juge appropriée et nécessaire pour assurer la sauvegarde de la vie humaine, la sécurité du navire et de l'équipement, ainsi que la protection de l'environnement.
- c) En cas d'urgence, le commandant doit dès que possible informer le centre des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) en faisant appel aux moyens de communication appropriés définis au point 3.3 (b). Les SCTM informeront le Centre des opérations régionales (COR) ou tout autre service de soutien, au besoin, afin de parer à la situation d'urgence.
- d) Conformément au point 3.1 (b) de la procédure 7.A.2, le commandant doit mettre à jour la liste des Passagers à bord (PAB) et la liste des PPP, et les acheminer au COR dès que possible, avant le départ. Lorsqu'un changement de personnel se fait pendant les opérations du navire, la liste des PAB et la liste des PPP doivent être soumises au COR par le moyen disponible le plus approprié. Dans tous les cas, on doit faire parvenir les listes actualisées au COR le plus tôt possible.
- e) Le commandant doit s'assurer que le [Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation](#), énoncé dans le Manuel de sécurité de la Flotte (MSF) à l'exigence [8.B.2 - Prévention et détection des incendies](#), est respecté.

## 2.6 SURINTENDANT DU CENTRE DES OPÉRATIONS RÉGIONALES

- a) Le surintendant du COR est responsable de veiller à ce que le COR soit toujours prêt à venir en aide aux navires, dans tous les cas d'urgence déterminés.
- b) Le surintendant du COR doit assurer la communication entre les navires et l'ÉRGI. Il doit également servir d'intermédiaire entre la Flotte de la Garde côtière canadienne (CCG) et les agents de programme pour ce qui est des opérations ou du personnel des programmes touchés.

## 2.7 SURINTENDANT, MARINE

- a) Le surintendant, Marine doit coordonner la mobilisation du personnel de secours et/ou de soutien dans le cas d'opérations d'urgence de longue durée ou de grande ampleur.

## 2.8 SURINTENDANT, INGÉNIERIE NAVALE

- a) Le surintendant, Ingénierie navale, est responsable de fournir de l'information technique sous forme de plans, de dessins, etc. et des services techniques, de soutien et d'ingénierie.

## 2.9 DIRECTEUR, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE LA GARDE CÔTIÈRE

- a) Conformément à la liste figurant au paragraphe 3.1.1 du [Plan de gestion des mesures d'urgence des opérations \(PGMUO\) de l'administration centrale](#), le directeur, Sécurité et sûreté de la Garde côtière (SSGC), ou tout cadre supérieur équivalent, est responsable de s'assurer que chaque membre de l'ÉNGI est informé de ses responsabilités.
- b) Le directeur, SSGC, doit surveiller les situations d'urgence nationales pour s'assurer qu'elles sont rapportées, qu'elles font l'objet d'une enquête, qu'elles sont consignées, qu'elles font l'objet d'un suivi en temps opportun et que des suggestions sont formulées dans le but de garantir l'amélioration continue.
- c) Le directeur, SSGC est responsable de vérifier que les activités reliées au [Plan de gestion des mesures d'urgence des opérations \(PGMUO\) de l'administration centrale](#) sont révisées pour vérifier que le Plan est en concordance avec les circonstances.

## 2.10 GESTIONNAIRE, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE LA GARDE CÔTIÈRE

- a) Le gestionnaire, SSGC, est responsable de s'assurer que chaque membre de l'ÉNGI a obtenu une version électronique à jour des PGUF régionaux et qu'ils connaissent leurs responsabilités.
- b) Le gestionnaire, SSGC, doit surveiller les situations d'urgence régionales pour s'assurer qu'elles sont rapportées, qu'elles font l'objet d'une enquête, qu'elles sont consignées et qu'elles font l'objet d'un suivi en temps opportun.
- c) Le gestionnaire, SSGC, doit également assurer le suivi des interventions d'urgence régionales et formuler des suggestions dans le but de garantir l'amélioration continue.

# 3 INSTRUCTIONS

## 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) La GCC a mis en place la hiérarchie suivante en matière de plans d'urgence, afin d'établir un cadre adéquat pour les interventions en cas d'incident et d'urgence :
  - des plans de gestion d'urgence et des listes de contrôle propres aux navires;
  - des PGUFs régionaux;
  - si l'urgence exige des ressources supplémentaires à l'extérieur de la région, le directeur général, Opérations, peut invoquer les dispositions du [Plan de gestion des mesures d'urgence des opérations \(PGMUO\) de l'administration centrale](#).
- b) Ces plans doivent être revus à la suite des situations d'urgence ou des exercices pour s'assurer qu'ils sont toujours efficaces et qu'ils conviennent à la situation d'urgence.
- c) Le CCN doit servir de Centre de gestion des urgences des Opérations de l'Administration centrale. Le CCN doit être utilisé comme point de convergence national pour l'ensemble des communications liées aux urgences. Il doit également veiller à ce que les rapports et les comptes rendus de situation soient préparés en vue d'être présentés au directeur général, Opérations.
- d) Quand le [Plan de gestion des mesures d'urgence des opérations \(PGMUO\) de l'administration centrale](#) est mis en branle, le personnel du CCN doit assurer la liaison avec le COR approprié.

## 3.2 DIRECTIVES GÉNÉRALES S'APPLIQUANT AUX COMMANDANTS

- a) Dans le cas où l'aide d'un remorqueur est requise alors que le navire ne court aucun danger, le commandant doit communiquer avec le COR, lequel doit organiser un remorquage du navire. Le commandant doit continuer à suivre la situation et, en cas d'aggravation, doit prendre toute mesure nécessaire pour préserver la sécurité des

personnes et du navire. Il doit également informer le centre des SCTM si une situation d'urgence se produit.

- b) Si l'aide immédiate d'un remorqueur est nécessaire, le commandant est autorisé à fixer les conditions qu'il entend avec quiconque pouvant lui prêter assistance. Toute entente conclue, y compris le nom du prestataire, doit être consignée dans le Journal de bord. Le centre des SCTM doit informer le COR et le Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC).
- c) Au moment d'un incident ou quand une situation d'urgence se produit, le navire risque d'être sollicité d'une façon ou d'une autre par les médias, afin de répondre à des questions ou de faire des déclarations. Les commandants et tous les membres de l'équipage doivent soumettre toute question ou demande de déclaration au COR, sauf s'ils sont autorisés à faire autrement.

### 3.3 RAPPORTS

- a) En cas de situation d'urgence, le commandant doit en faire état dès que possible à un centre des SCTM et doit connaître les moyens de communication appropriés définis au point 3.3 (b). Les SCTM informeront le COR ou tout autre service de soutien, au besoin. La réponse rapide aux appels de détresse ou d'urgence maritime, la collecte et la diffusion en temps opportun d'information, ainsi que la régulation du trafic maritime sont les principales responsabilités du programme des SCTM.
- b) Les commandants doivent savoir que certaines précautions de sécurité doivent être prises quand ils envoient des rapports contenant de l'information sensible (rapport incluant un nom, une date de naissance, un Numéro d'assurance sociale [NAS], etc.). Veuillez consulter la [Politique du ministère sur la sûreté, la sécurité et la gestion des urgences \(PMSSGU\)](#) et la fiche de référence rapide du [Guide sur la sécurité de l'information](#). Dans la mesure du possible, l'ensemble des communications doivent se faire par l'entremise d'une méthode sécuritaire. Si les messages doivent obligatoirement être transmis par des moyens ouverts et non sécurisés, les blessures doivent être décrites en se servant des chiffres du code sur les pertes présentés à l'annexe C du [Volume III du Manuel canadien de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes \(CAMSAR\)](#).

### 3.4 NAVIRE AMARRÉ

- a) Un plan spécifique doit être élaboré pour les urgences qui se produisent alors que le navire est amarré et n'a pas à son bord tous les membres de l'équipage, tel qu'énuméré dans le rôle d'appel. Dans tous les cas où une urgence survient alors que le navire est amarré et que l'équipage de ce dernier est réduit, le COR doit être informé le plus tôt possible de sorte que le soutien approprié puisse être fourni. Ces plans doivent être situés dans un endroit bien en vue, être facilement reconnaissables et comprendre, au minimum, l'information suivante :
  - une liste de toutes les personnes présentement à bord;
  - l'emplacement et les moyens de communication avec la terre (c.-à-d. ligne terrestre, cellulaire, radio, etc.);
  - une liste des personnes avec qui communiquer en cas d'urgence, comprenant au moins :
    - les SCTM
    - le COR
    - les personnes-ressources municipales, provinciales et ministérielles de soutien à terre
    - le service des incendies local
    - les procédures d'amorce du système d'extinction fixe des incendies

- les procédures à suivre et l'emplacement de l'équipement d'intervention en cas de déversement de pétrole
- b) Le plan spécifique pour équipage réduit doit également être exposé en détail sur les plans de désarmement, dans la cale sèche ou sur le plan de remise en état requis par les procédures du FSM suivantes : [10.A.2 - Entretien et radoub](#), [10.A.3 - Désarmement et remise en service](#) et [10.A.4 - Mise en cale sèche](#). Ce plan doit être mis à l'essai au moins une fois au cours de la période d'amarrage, afin de s'assurer qu'il est à jour.

### 3.5 PLAN D'INTERVENTION EN CAS D'INCENDIE

- a) Les navires de 125 tonne de jauge brute (TJB) et plus auront à bord un Plan d'intervention en cas d'incendie. Le plan doit définir clairement les responsabilités de la personne chargée de l'équipe de lutte contre les incendies et contenir les renseignements suivants pour chaque espace :
  - Les mesures précises à prendre par chaque équipe pour un espace particulier;
  - L'équipement de lutte contre les incendies (fixe et portatif) pour réaliser les attaques initiales et prolongées des incendies;
  - Les événements et les fermetures d'espace pour l'espace particulier;
  - Les circuits électriques qui doivent être isolés, au besoin;
  - Les limites du compartiment;
  - Les points d'entrée (principaux et secondaires);
  - Toute remarque particulière concernant, par exemple, les matières dangereuses et explosives entreposées dans le compartiment;
  - Ces renseignements devraient être complétés par des plans d'ensemble généraux indiquant l'emplacement des événements et de l'équipement de lutte contre les incendies;
  - Le plan en cas d'incendie devrait également comprendre une copie du rôle d'appel du navire.

### 3.6 TENUE DES REGISTRES

- a) Des registres complets et détaillés des urgences doivent être conservés, ce qui comprend l'ensemble des mesures à prendre. Celles-ci sont normalement consignées dans le Journal de bord.

### 3.7 MESURES À PRENDRE

- a) Chaque navire devra élaborer un plan d'urgence et une liste de contrôle en cas de [rapport d'un événement maritime/événement hasardeux](#). L'équipe de gestion basée à terre de la GCC, devrait avoir accès à ces plans d'urgence advenant que les communications avec un navire soient compromises lors d'une situation d'urgence.
- b) En conformité avec l'[article 3 \(1\) du Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports](#), un [rapport d'un événement maritime/événement hasardeux](#) :
  - i. Découle directement de l'opération d'un navire, autre qu'une embarcation de plaisance, à bord duquel une personne perd la vie ou subit des blessures invalidantes du fait :
    - d'être montée à bord, d'avoir été à bord ou d'être passée par-dessus bord (**blessure ou maladie et personne à la mer**); ou
    - d'avoir été en contact direct avec un élément du navire ou de sa cargaison (**blessure ou maladie**).
  - ii. Une personne est passée par-dessus bord (**personne à la mer**);

- iii. Un membre d'équipage dont les fonctions étaient directement liées à l'exploitation en toute sécurité du navire a subi une incapacité physique qui l'a rendu inapte à exercer ses fonctions, ce qui a compromis la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement **(blessure ou maladie)**;
- iv. Le navire :
  - a coulé, sombré ou chaviré **(inondation et abandon du navire)**;
  - a été impliqué dans une collision ou dans un risque de collision **(collision avec un autre navire et collision avec un objet fixe)**;
  - a subi un incendie ou une explosion **(incendies à bord)**;
  - s'est échoué **(échouage, abordage, impact)**;
  - a talonné le fond de façon imprévue, mais sans s'échouer **(échouage, abordage, impact)**;
  - a subi des avaries qui compromettent son état de navigabilité ou le rendent inutilisable aux fins prévues **(défaillance structurale)**;
  - est ancré, échoué ou à l'échouage afin d'éviter un accident **(échouage, abordage, impact)**;
  - est porté disparu ou est abandonné **(abandon du navire)**;
  - a accroché une conduite ou un câble d'utilité publique, ou un pipeline sous-marin **(emmêlement de structure permanente immergée)**;
  - a fait l'objet d'une défaillance totale, soit :
    - des appareils d'aide à la navigation, lorsque la défaillance compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement **(perte de de contrôle de la passerelle)**;
    - de sa machine principale ou de ses auxiliaires **(panne d'alimentation électrique)**; ou
    - de sa propulsion mécanique, de l'appareil à gouverner ou des appareils de pont, lorsque la défaillance compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement **(perte de direction et panne de propulsion)**.
- v. Tout ou une partie de la cargaison du navire s'est mise à riper ou est passée par-dessus bord **(déplacement de la cargaison, déversement, jet par-dessus bord)**;
- vi. Il s'est produit un rejet accidentel à bord du navire, ou depuis celui-ci, mettant en cause une quantité de marchandises dangereuses ou une émission de rayonnement qui dépasse la quantité ou l'intensité indiquées à la partie 8 du [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) **(pollution)**;
- vii. Des plans d'urgence et des listes de contrôle doivent également être élaborés en prévision :
  - d'un accident d'hélicoptère
  - infraction à la sécurité
  - une urgence de remorquage

Remarque 1: Le texte en caractère gras, souligné et entre parenthèses dans la section 3.7 représente les noms des plans d'urgence déjà développés ou qui devraient être développés à bord.



Remarque 2 : Les procédures de remorquage d'urgence constituent une exigence de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) pour tous les navires de plus de 500 TJB depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012. En raison de la nature des opérations de la GCC, l'exigence concernant le remorquage fait partie de la procédure du FSM [7.C.4. Opérations de remorquage](#).

#### 4 DOCUMENTATION

- [Plan de gestion des mesures d'urgence des opérations \(PGMUO\) de l'administration centrale](#)
- PGMUF – échelle régionale
- Listes de vérification et plans d'urgence régionaux
- Plan d'urgence et listes de vérification propres aux navires
- [Édition jumelée du Manuel canadien de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes \(CAMSAR\) - Volume I, II et III](#)
- Entrées du Journal de bord







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 8.A.2 - EXERCICES D'URGENCE À BORD DES NAVIRES ET À TERRE

### 1 BUT

#### 1.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Prévoir une vérification à intervalle régulier de l'efficacité des plans d'urgence à bord des navires et à terre. La mise à l'essai des exercices et des entraînements permet d'améliorer continuellement le système et d'accroître la capacité d'intervention du personnel en cas d'incidents et de situations d'urgence.

#### DÉFINITIONS :

Un **entraînement** est la mise à l'essai d'un élément donné d'un plan d'urgence.

Un **exercice** est la mise à l'essai de tout le plan et comprend des échanges entre le navire et les ressources à terre.

Une **vérification des transmissions** se déroule quand le Centre des opérations régionales (COR) ou le Centre de commandement national (CCN) entre en communication avec tous les intervenants au cours d'un entraînement ou d'un exercice, afin d'évaluer la disponibilité et le délai de réaction de ces derniers.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA FLOTTE

- a) Le directeur régional de la Flotte est responsable de s'assurer de la tenue des exercices d'urgence et veiller à ce que tous les membres du personnel de la Flotte y participent activement, suivant les besoins.

#### 2.2 DIRECTEUR RÉGIONAL DES SERVICES TECHNIQUES INTÉGRÉS

- a) Le directeur régional des Services techniques intégrés (STI) est responsable de s'assurer que son personnel participe activement aux exercices et aux scénarios d'urgence, le cas échéant.

#### 2.3 SURINTENDANT DU CENTRE DES OPÉRATIONS RÉGIONALES

- a) Le surintendant du Centre des opérations régionales (COR) est responsable de la planification et de la coordination des exercices d'urgence. Il doit également assurer la formation des membres du COR portant sur les tâches à assumer en cas de situations d'urgence. Ils doivent préparer un rapport écrit pour chaque exercice.

#### 2.4 COMMANDANT

- a) Le commandant doit s'assurer que les plans d'urgence propre à son navire est en place, à jour, préparé et mis en pratique à des intervalles réguliers afin de maintenir la capacité de l'équipage à faire face aux situations d'urgence.

### **3 INSTRUCTIONS**

#### **3.1 GÉNÉRALITÉS**

- a) Les exercices peuvent varier d'un emplacement à terre ou pour chaque navire et doivent être adaptés en fonction des différents types d'urgences qui sont susceptibles de s'y produire.

#### **3.2 EXERCICES**

- a) Tous les messages en lien avec la tenue d'un exercice doivent comporter, en en-tête et en bas de page, la mention : IL S'AGIT D'UN EXERCICE.
- b) Lorsque, pendant la tenue d'un exercice, un incident réel nécessitant l'émission d'un avis de message se produit, le message en temps réel doit comporter, en en-tête et en bas de page, la mention claire : IL NE S'AGIT PAS D'UN EXERCICE. Les messages vocaux doivent être accompagnés du préfixe des communications maritimes approprié, lequel indique une situation d'urgence (PAN ou MAYDAY), et se terminer par la mention : IL NE S'AGIT PAS D'UN EXERCICE.
- c) Une séance de compte rendu (briefing) doit avoir lieu dès que possible après chaque exercice. Un représentant de chaque secteur et le plus de participants possible devraient y assister.

#### **3.3 AUTRES EXERCICES D'URGENCE**

- a) Les incidents réels au cours desquels la majorité des points énumérés dans le plan d'urgence ont été pratiqués peuvent être considérés comme un exercice aux fins de la présente section. Les détails et les leçons apprises doivent être conservés avec le registre des entraînements et des exercices.

#### **3.4 CALENDRIER**

- a) Aux fins de la présente section, les exercices n'ont pas à être planifiés au cours des périodes non-opérationnelles.
- b) Les entraînements et les exercices d'urgence doivent être mis en pratique à intervalles réguliers. Un calendrier des exercices d'urgence doit être créé et conservé à bord de chaque navire et à chaque bureau à terre. S'il y a lieu, les exercices d'urgence à bord du navire se feront en même temps que ceux à terre.

#### **3.5 ADMINISTRATION CENTRALE**

- a) Le CCN doit chaque année planifier et organiser un exercice auprès d'une région de sorte que tous les trois (3) ans, chaque région ait participé à un exercice avec le CCN. Ces exercices menés à l'échelle nationale doivent être adaptés aux régions, en fonction du calendrier prévu des bureaux régionaux externes.

#### **3.6 RÉGIONS**

- a) Le COR doit créer un calendrier des exercices pour s'assurer que chaque élément du plan d'urgence se répète à intervalles réguliers et est mis en pratique sur une période consécutive de trois (3) ans. Le calendrier du COR doit également faire en sorte que tous les navires soient graduellement formés à faire face à toutes les urgences, sur une période de trois (3) ans.
  - Chaque année, deux exercices doivent être organisés avec au moins deux (2) navires et doivent comprendre une vérification des transmissions avec l'administration centrale (CCN).
  - Chaque année, trois (3) exercices menés à l'échelle régionale prévoient la vérification des transmissions avec les navires alors que ceux-ci exécutent leurs exercices.

- Dans le cas où une région est censée participer à un exercice avec le CCN, le directeur régional de la Flotte doit s'assurer que le ou les navire(s) régional (aux) doivent eux aussi y prendre part. Ainsi, l'exercice se fait simultanément à trois (3) niveaux.

### 3.7 À BORD DU NAVIRE

- a) Tout exercice réglementaire s'ajoute à ceux requis par la présente procédure.
- b) En plus de répondre aux exigences énoncées dans le [Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation](#), il faut mener à bien les tâches suivantes :
  - Embarquement de l'équipage et manœuvre des embarcations de sauvetage à distance du navire, au minimum tous les trois (3) mois
  - Les systèmes de communication radio doivent être testés avant toute opération et après les réparations qui auraient pu être effectuées sur ceux-ci. De plus, les systèmes de communication radio doivent subir une inspection annuelle de radio de navire.
  - Entraînement avec les tenues d'immersion, au minimum tous les six (6) mois
- c) Le calendrier des exercices élaboré doit faire en sorte que chaque élément du plan d'urgence des navires est mis en pratique à intervalles réguliers et pour chaque équipage, sur une période consécutive de deux (2) ans.
- d) Les exercices de sécurité doivent être planifiés et se faire parallèlement aux exercices du plan d'urgence, au moins une fois l'an, pour chaque équipage.
- e) Le COR doit agir en coordination avec les navires (tel que mentionné ci-dessus) quand des exercices visant à vérifier les transmissions sont menés.

### 3.8 VÉRIFICATIONS DES COMMUNICATIONS

- a) Chaque année, le CCN doit effectuer deux (2) vérifications des communications avec chacune des trois (3) régions.
- b) Les régions doivent établir un calendrier pour les essais périodiques des communications sécurisées auprès de tous les navires dans leur région. Les résultats doivent être consignés.
- c) Tout navire partant à destination de l'Arctique doit s'assurer du bon fonctionnement de tout l'équipement de communication à bord avant le départ. Cette vérification doit être consignée dans le registre.

### 3.9 RAPPORTS

- a) Un rapport fournissant tous les détails sur l'exercice et la séance de compte rendu (résultats, lacunes, mesures correctives adoptées, etc.) doit être produit. Les rapports doivent être conservés au site où l'exercice a été mené.

**Nota 1:** Certaines informations peuvent être sensibles, en particulier si l'exercice comporte un élément de sécurité. Celles-ci doivent être protégées, suivant le niveau de classification approprié. Se référer à la [Politique du Ministère sur la sûreté, la sécurité et la gestion des urgences \(PMSSGU\)](#) et au [Guide sur la sécurité de l'information](#) pour référence rapide.

- b) En plus de produire le rapport décrit à la section 3.8 (c), les navires doivent consigner les exercices à la fois dans le Journal de bord et les notes de relevé du commandant.

#### **4 DOCUMENTATION**

- Calendriers des exercices à bord du navire et à terre
- Rapports sur les exercices
- Entrées du Journal de bord
- Notes de continuité opérationnelle



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 8.B.1 – Sûreté du navire

### 1 Objet

- a) Assurer la sûreté et la sécurité du personnel et des biens de la Garde côtière canadienne (GCC) en fonctionnant sous une posture de sécurité rehaussée, et veiller au respect des politiques ministérielles et fédérales.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Directeur général, Flotte et Services maritimes

Le directeur général, Flotte et Services maritimes, est responsable de s'assurer :

- a) que tous les navires et toutes les stations de la GCC satisfont aux exigences générales de la présente procédure
- b) d'approuver les plans de sûreté des navires et des stations
- c) que les navires disposent des ressources appropriées pour permettre la mise en œuvre de leur plan de sûreté
- d) que tout le personnel de la GCC connaît la [Politique sur la sécurité du gouvernement](#) ainsi que la [Politique du ministère sur la sûreté, la sécurité et la gestion des urgences \(PMSSGU\)](#) de Pêches et Océans Canada

#### 2.2 Directeur principal, Flotte

Le directeur principal, Flotte, est responsable de s'assurer :

- a) d'informer le commandant approprié et le directeur principal, Flotte, respectif des autres régions susceptibles d'être touchées de tout renseignement reçu indiquant que la sûreté d'un navire de la GCC ou d'un autre bien peut être compromise ou menacée
- b) en consultation avec le directeur général, Flotte et Services maritimes, ou le commissaire de la GCC, peut ordonner un relèvement du niveau de sûreté pour l'ensemble des navires et des stations touchés dans leur région en réponse à une augmentation du niveau de sûreté maritime (MARSEC) par Transports Canada (TC), de l'information reçue provenant des organismes canadiens de sécurité, des organismes locaux chargés de l'application de la loi ou des commandants des navires de la GCC

## 2.3 Commandant

Le commandant est responsable de s'assurer que :

- a) des instructions de travail propres au site sont établies en vue de maintenir la sécurité du navire ou de la station
- b) le personnel du navire et de la station sont familiarisés avec ces instructions
- c) le personnel du navire ou de la station maintient la sécurité du navire ou de la station conformément aux instructions

## 3 Instructions

### 3.1 Généralités

- a) La Politique sur la sécurité du gouvernement s'applique à tous les biens du gouvernement du Canada.
- b) Tous les navires et stations de la GCC sont tenus de se conformer à la Politique sur la sécurité du gouvernement.
- c) Les navires de plus de 100 TJB doivent élaborer des plans de sûreté propres au navire rédigés pour refléter la Politique sur la sécurité du gouvernement.
- d) Les navires de moins de 100 TJB et l'ensemble des stations à terre doivent disposer de plans d'urgence pour les préparatifs de sécurité. Ces plans doivent inclure les procédures pour s'assurer que le navire puisse être verrouillé en tout temps lorsqu'il est sans surveillance.

### 3.2 Sécurisation d'un bien

- a) Lorsque la posture de sécurité est augmentée, le bien doit être sécurisé à une installation aéroportuaire ou à un site de la GCC où la sécurité est assurée. Si possible, il faut envisager de retirer le bien du secteur préoccupant, le cas échéant.
- b) Lorsque la mise en sécurité à une installation de la GCC ou à une installation aéroportuaire n'est pas possible du point de vue opérationnel, le bien doit être sécurisé et rendu temporairement non opérationnel. En fonction de la posture de sécurité, il faut envisager de renforcer la sécurité du bien par d'autres moyens.
- c) Avant la réutilisation d'un bien qui a été laissé sans personnel, une inspection complète de l'extérieur et de l'intérieur de l'équipement doit être effectuée.
- d) Toute violation ou tentative de violation de la sécurité du bien doit être signalée sur-le-champ au responsable compétent parmi les suivants :
  - i. le service de sécurité du port, de l'installation ou de l'aéroport
  - ii. les autorités locales chargées de l'application des lois
  - iii. le Centre des opérations régionales (COR)
  - iv. le gestionnaire, Sécurité et sûreté de la Garde côtière
- e) Conformément à la [procédure 9.B.1 – Rapports d'événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler](#) du Manuel de sécurité de la Flotte, un [Rapport d'enquête d'incident \(REI\)](#) (FP\_5234\_F) et un [Rapport d'incident de sécurité](#) (10-0442) doivent être soumis au gestionnaire approprié, Sécurité et sûreté de la Garde côtière.

## 4 Documentation

- Plans/instructions de travail/contingences en matière de sécurité propres aux sites
- [Rapport d'enquête d'incident \(REI\)](#) (FP\_5234\_F)
- [Rapport d'incident de sécurité](#) (10-0442)

## 5 Références

- [Conseil du Trésor - Politique sur la sécurité du gouvernement](#)
- [Politique du Ministère sur la sûreté, la sécurité et la gestion des urgences \(PMSSGU\)](#)
- [GCC/5737 - Manuel de sécurité de la Flotte](#) - 9.B.1 Rapports d'événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 8.B.2 - PRÉVENTION ET DÉTECTION DES INCENDIES

### 1 BUT

- a) Pour assurer qu'il existe une démarche systématique de détection et de prévention des incendies à bord des navires opérationnels.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit faire en sorte que les règlements relatifs à la prévention des incendies s'appliquant au navire sont respectés.

#### 2.2 CHEF MÉCANICIEN

- a) Le chef mécanicien doit s'assurer que le matériel de détection d'incendie est en bon état et prêt à être utilisé.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 RONDES D'INCENDIE

- a) Les rondes d'incendie doivent être conformes aux directives suivantes:
  - l'organisation du navire doit être favorable à l'efficacité des rondes, compte tenu de la taille et de la catégorie du navire. Le commandant doit veiller à ce que ces rondes soient effectuées en tout temps, lorsque l'équipage est à bord;
  - on doit prendre les arrangements nécessaires pour que les préposés aux rondes fassent rapport périodiquement à l'officier responsable;
  - le système de rondes doit être maintenu, lorsque les navires sont au port et que l'équipage est à bord;
  - les préposés à la ronde d'incendie doivent visiter régulièrement toutes les parties du navire auxquelles ils ont accès.
- b) On doit conserver les registres des rondes ou les cartes des horloges de pointage.

### 3.2 SYSTÈMES DE DÉTECTION DES INCENDIES

- a) Le panneau de contrôle du système de détection d'incendie doit être armé de sorte à avertir l'équipage en cas d'incendie ou de changement à l'état de surveillance à bord du navire. Le système doit être surveillé lorsque l'équipage est à bord.
- b) Lorsqu'un membre d'équipage découvre un incendie, il doit activer l'avertisseur manuel, tenter d'isoler le feu et communiquer avec la timonerie pour donner des renseignements précis. Le plan d'urgence à bord du navire doit alors être utilisé.
- c) On doit conserver les registres des alarmes et des interventions d'entretien du système de détection des incendies.

### 3.3 PRÉVENTION DES INCENDIES

- a) Pour prévenir les incendies, on doit observer les consignes suivantes:
  - tenir les locaux propres, afin de prévenir les accumulations de matériaux inflammables et de faciliter la détection des fuites;
  - assurer le contrôle des opérations de soudage, de brûlage et de meulage;
  - limiter les quantités de matériaux inflammables stockés à bord et remiser ces derniers dans des endroits sûrs;
  - restreindre l'emploi des solvants à point d'éclair bas, utilisés pour l'entretien et le nettoyage;
  - maintenir les dispositifs de protection et les circuits électriques en bon état;
  - déceler et corriger les fautes à la masse, dès qu'ils se produisent;
  - entretenir l'équipement conformément aux indications des fabricants;
  - maintenir les radiateurs électriques exempts de saletés et d'obstructions;
  - neutraliser les fuites de liquides combustibles de l'équipement et vider régulièrement les bacs de récupération;
  - assurer une ventilation adéquate, afin de prévenir les accumulations de chaleur ou de vapeurs inflammables;
  - vérifier que les boucliers soient en place, afin d'empêcher que les matières combustibles n'entrent en contact avec les surfaces chaudes de plus de 220 Celsius;
  - maintenir le calorifugeage et les garnitures d'étanchéité des conduits d'échappement en bon état;
  - éviter de stocker des matières inflammables près des sources de chaleur, même si ces dernières ne sont pas en fonction;
  - vérifier soigneusement l'état des tuyaux flexibles hydrauliques et des conduites de carburant sous pression;
  - vérifier, au moyen d'un essai, l'étanchéité des appareils d'oxycoupage avant leur utilisation;
  - jeter les chiffons huileux dans des contenants approuvés;
  - ne pas laisser les appareils sans surveillance;

- nettoyer régulièrement les écrans pare graisse et les gaines des ventilateurs d'extraction;
- éliminer toute accumulation de graisse;
- utiliser des bacs de récupération profonds, afin d'éviter les déversements d'huile et les incendies;
- garder la conduite d'évacuation d'air des sècheuses libre de toute fibre de tissu.

### **3.4 RÔLES D'APPEL ET CARTES DE COUCHETTES**

- a) Conformément au *Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation*, le commandant doit préparer et approuver les Rôles d'appel pour les stations d'urgence. À bord des navires armés de deux équipages, les deux commandants doivent signer le Rôle d'appel.
- b) Une affiche doit être apposée dans chaque cabine pour indiquer les voies d'évacuation principale et secondaire, et chaque couchette doit être munie d'une carte indiquant les stations d'urgence ainsi que les fonctions que doit assumer l'occupant.

### **3.5 SYSTÈME DE COMMUNICATION INTERNE**

- a) Le système de communication interne doit être maintenu en bon état.
- b) L'équipage du navire doit recevoir une formation sur l'utilisation du système de communication interne.

## **4 DOCUMENTATION**

- Plan des mesures d'urgence du navire
- Journal de bord





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 8.B.3 - PREMIERS SOINS ET SERVICES MÉDICAUX À BORD DES NAVIRES

---

### 1 BUT

- a) Faire en sorte que le personnel soit formé à un niveau raisonnable en soins médicaux pour intervenir en cas de blessure ou de maladie des employés des navires de la Garde côtière canadienne (GCC).

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA FLOTTE

- a) Le directeur général de la Flotte doit fournir, en consultation avec le Conseil du Trésor et Santé Canada, une liste exhaustive des médicaments et du matériel à transporter à bord des navires de la GCC. Pour établir cette liste, il doit prendre en considération la zone d'activité, la taille de l'équipage et la durée du voyage.
- b) Les directeurs régionaux de la Flotte, doivent s'assurer qu'une formation en secourisme soient donnée à des intervalles réguliers et fréquents dans leur région afin de maintenir ou d'accroître l'autonomie de la Flotte en matière de premiers soins.

#### 2.2 COMMANDANTS

- a) Les commandants doivent s'assurer que :
  - les fournitures et l'équipement médicaux exigés par la présente procédure soient à bord de leur navire et rangés de façon à en empêcher l'usage non autorisé.
  - les membres du personnel ayant une formation en secourisme et exigés par la présente procédure se trouvent à bord en tout temps.
  - des affiches soient installées et que les membres d'équipage aient reçu des instructions à l'effet qu'ils doivent signaler immédiatement tous les cas de blessure à leur surveillant.

#### 2.3 PERSONNEL AYANT UNE FORMATION EN SECOURISME

- a) Le personnel ayant une formation en secourisme doit constamment se perfectionner en suivant les cours appropriés et en participant à des exercices de pratique.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 RÉFÉRENCES

- a) Le document de référence à conserver à bord des navires de la GCC est le [International Medical Guide for Ships](#) (disponible en anglais seulement) publié par l'Organisation mondiale de la santé. Cet ouvrage a été adopté par l'Organisation maritime internationale et le Syndicat international des gens de mer.

#### 3.2 SECOURISTES

- a) Tel que requis par le [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#), Partie 6 (106), chaque navire doit compter, dans son équipage, au moins un employé titulaire d'un certificat en secourisme avancé en mer. Pour tout ce qui touche à l'équivalence d'un certificat présenté, on doit consulter le surintendant, Marine.
- b) Les navires de la GCC doivent conformer aux exigences de [l'OFGC 535 – Spécialiste en sauvetage à bord des navires de la GCC](#). Ceci atteint ou dépasse les exigences de la section 3.2 (a).
- c) Les noms des détenteurs d'un brevet de secourisme doivent être affichés dans des endroits visibles et facilement accessibles à l'équipage.

#### 3.3 FOURNITURES ET ÉQUIPEMENT DE PREMIERS SOINS

- a) On doit tenir le Registre des fournitures médicales embarquées afin de s'assurer que les quantités soient conformes au barème établi par le directeur général de la Flotte, selon [la Norme d'approvisionnement de la Flotte de la Garde côtière n° 400.00.07 - Produits pharmaceutiques, fournitures médicales et articles connexes](#), et que les dates de péremption ne soient pas dépassées ou qu'elles ne le deviendront pas au cours du voyage.
- b) En plus des stocks de fournitures médicales embarquées, il doit y avoir un nombre suffisant de trousses de secours, conformément au [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) (SSTMM). Les trousses doivent être placées dans des endroits visibles et identifiés par des écriteaux.
- c) On doit remettre des trousses de secours à tous les groupes qui doivent travailler loin du navire.
- d) Les trousses de secours ne doivent pas être verrouillées, ni conservées dans des armoires verrouillées. Il est permis d'y apposer des sceaux cassables qui en démontrent l'utilisation.
- e) Pendant les périodes opérationnelles du navire, les trousses de secours doivent être inspectées chaque mois et être regarnies, au besoin.

#### 3.4 SERVICES MÉDICAUX

- a) La surveillance et l'autorisation d'un médecin sont nécessaires pour administrer bon nombre des médicaments déjà présents dans les trousses médicales et les pharmacies à bord des navires de la GCC. Cette surveillance doit être assurée avant l'utilisation des médicaments offerts par la GCC ou la prestation du soutien médical ou des conseils par rapport à l'évaluation de l'état de santé d'un patient.

- b) Les coordonnées doivent être fournies dans une Circulaire de la Flotte publiée au besoin, quand celles-ci changent. Le secouriste doit pouvoir consulter les coordonnées rapidement et facilement.

### **3.5 REGISTRES**

- a) Chaque navire doit tenir un registre des premiers soins dispensés à bord.  
b) Ce registre doit rester à bord du navire, en tout temps.  
c) Chaque inscription dans le registre doit être signée par la personne qui a administré les premiers soins.

## **4 DOCUMENTATION**

- Liste des détenteurs d'un brevet de secourisme avancé en mer
- Copie du barème approuvé de produits pharmaceutiques, de fournitures médicales et d'articles connexes (annexe A de la NAFGCC n° 400.00.07)
- Registre des premiers soins
- Inventaire des produits pharmaceutiques et des fournitures médicales avec dates de péremption
- Registre des inspections des trousses







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 9.0 - RAPPORTS ET ANALYSES D'IRRÉGULARITÉS, D'ACCIDENTS, D'INCIDENTS DE SÛRETÉ ET DES ÉVÉNEMENTS HASARDEUX

### 1 RAPPORTS D'IRRÉGULARITÉS ET D'OBSERVATIONS

- a) Tout employé peut produire des rapports d'irrégularités ou d'observations. Ces derniers servent à mettre en évidence une lacune sur le plan de la santé, de la sécurité, de la sûreté ou de l'environnement. Dans la mesure du possible, le commandant ou le gestionnaire sur place doit prendre des mesures correctives immédiates.
- b) Tout rapport d'irrégularité ou d'observation généré doit être fermé au niveau du site dans les délais établis, sauf si une prolongation a été présentée et donné, par écrit, par le gestionnaire, Sûreté et sécurité.
- c) Le commandant doit signaler l'ensemble des irrégularités et des observations au gestionnaire, Sûreté et sécurité, incluant les mesures qui ont déjà été prises.
- d) Tous les rapports sont examinés par le directeur/gestionnaire, Sûreté et sécurité et les cadres supérieurs concernés.

### 2 RAPPORTS D'INCIDENT ET ENQUÊTES

- a) Tous les incidents doivent faire l'objet d'une enquête approfondie pour déterminer la cause fondamentale et prendre les mesures correctives appropriées.
- b) Tous les plans de mesures correctives doivent servir à éviter que les mêmes incidents ou lacunes dans le Système de gestion de la sécurité (SGS) ne se répètent.
- c) Les rapports d'enquête sont analysés dans le but d'améliorer les activités en ce qui a trait à la santé, la sécurité, la sûreté et la prévention de la pollution à bord des navires.

### 3 COMITÉS DE SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL À BORD DES NAVIRES

- a) Les représentants des navires de la GCC doivent participer aux activités des comités de santé et sécurité au travail. Des réunions doivent avoir lieu périodiquement et les procès-verbaux en découlant doivent être affichés à l'intention de l'équipage.
- b) Les rapports d'incidents, d'irrégularités et d'observations doivent être examinés par le Comité de santé et sécurité au travail d'où ils émanent et être analysés dans le but d'améliorer les activités en ce qui a trait à la santé, la sécurité, la sûreté et la prévention de la pollution à bord des navires.





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 9.A.1 - RAPPORTS D'IRRÉGULARITÉS ET D'OBSERVATIONS DU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

---

### 1 BUT

- a) S'assurer que l'ensemble des irrégularités et des observations fassent l'objet d'un rapport, d'une enquête (mesures correctives utilisées et fermées) et d'une analyse afin de réduire le risque que ces incidents se reproduisent.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 PERSONNEL

- a) Les membres du personnel sont chargés de déterminer l'ensemble des irrégularités et des observations et de les signaler à leur superviseur.

#### 2.2 COMMANDANT/OFFICIER RESPONSABLE DE LA SURVEILLANCE DES EMPLACEMENTS À TERRE

- a) Le commandant/l'officier responsable de la surveillance des emplacements à terre a les responsabilités suivantes :
  - analyser toutes les irrégularités de son secteur de responsabilité;
  - en cas d'irrégularités hors vérification : le commandant et le surintendant, Sécurité et sûreté de la Flotte (SSSF) doivent déterminer le type d'irrégularité émise (majeure, mineure, observation);
  - déterminer et mettre en œuvre les mesures correctives adéquates;
  - transmettre au SSSF, des rapports d'irrégularité et/ou d'observation.

#### 2.3 DIRECTEUR/SURINTENDANT, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE LA FLOTTE

- a) Le directeur/surintendant, Sécurité et sûreté de la Flotte a les responsabilités suivantes :
  - s'assurer que tous les rapports d'irrégularité et d'observation ont été analysés et que des mesures correctives appropriées ont été prises;
  - veiller à ce que le personnel du navire et des emplacements à terre comprennent la présente procédure;

- faire en sorte que les rapports donnent lieu à une intervention rapide, efficace et adaptée aux circonstances.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 RAPPORTS

- a) Tous les employés doivent déterminer les irrégularités et/ou observations et les signaler, par écrit, à leur superviseur. Le commandant ou l'officier responsable de la surveillance aux emplacements à terre doit faire état de l'irrégularité et/ou de l'observation au SSSF, déterminer conjointement le type d'irrégularité (majeure, mineure, observation) et attribuer un rapport d'irrégularité/d'observation numéroté.
- b) Lorsqu'une irrégularité a été décelée, le commandant ou l'officier responsable de la surveillance de l'emplacement à terre, en consultation avec le SSSF (selon le cas), doit élaborer et mettre en œuvre des mesures correctives adéquates. Si l'irrégularité est immédiatement corrigée, un rapport doit néanmoins être présenté.

**Nota 1 :** En ce qui a trait aux régions qui utilisent le processus de certification modifiée des navires rattachés à un poste, toutes les constatations faites durant les vérifications de la station doivent être communiquées à la station, en indiquant quel navire se trouvait à la station au moment de la vérification.

- c) Certaines observations signalées peuvent ne pas nécessiter de mesures correctives; toutefois, un rapport indiquant les mesures ayant été prises doit être présenté, s'il y a lieu, au SSSF.
- d) Le SSSF doit tenir un registre de l'ensemble des irrégularités et des observations. Il doit également s'assurer que les mesures correctives sont prises dans les délais convenus et veiller à ce que la personne ayant décelé et signalé l'irrégularité ou l'observation reçoive un exemplaire du rapport terminé.

#### 3.2 MESURES CORRECTIVES

- a) Il incombe à la personne ayant signé le rapport d'irrégularité, en tant que représentant du navire/Ministère, d'élaborer un plan de mesures correctives.
- b) Une irrégularité majeure soulevée concernant un navire doit être traitée immédiatement, à moins que celle-ci puisse être déclassée au niveau mineur, et ce, avant que le navire puisse retourner en opération.
- c) Lorsque le commandant ou l'officier responsable de la surveillance de l'emplacement à terre n'a pas les ressources ou l'autorité nécessaire pour mettre en œuvre le plan de mesures correctives, celui-ci doit acheminer une copie du rapport d'irrégularité à l'officier supérieur à terre approprié. Dans ces circonstances, le commandant ou l'officier responsable de la surveillance de l'emplacement à terre informe le SSSF des particularités de la situation pour que ce dernier puisse consulter la haute direction et s'assurer que de l'aide visant à régler la situation d'irrégularité sera fournie dans les délais prévus.

- d) Alors que la mesure corrective demeure en suspens, le personnel doit être informé et mis en garde en ce qui concerne la procédure d'utilisation et l'équipement touché par le rapport d'irrégularité.
- e) Il se peut qu'au moment du suivi d'une irrégularité signalée, qu'un examen permette d'établir que la mesure corrective n'a pas été appliquée ou est inefficace. Si ce suivi a lieu avant que la vérification interne prévue suivante ne soit menée, cela doit être indiqué dans la section du suivi et le rapport d'irrégularité doit demeurer ouvert. Lors de la vérification interne prévue suivante, au moment où l'on effectue le suivi de l'irrégularité et où l'on découvre que la mesure corrective n'a pas été mise en œuvre ou est inefficace, le rapport d'irrégularité original doit être annoté, fermé, puis émis de nouveau avec le numéro d'irrégularité séquentiel suivant. Un renvoi par numéro doit être indiqué.

### **3.3 DÉLAI D'EXÉCUTION DES MESURES CORRECTIVES**

- a) Un plan de mesures correctives (PMC) doit être envoyé dans les délais prescrits par la société de classification. Dans les cas où une mesure corrective immédiate ne peut être prise, le PMC doit inclure le nom de la ou des personne(s) ayant été nommée(s) responsables(s) de la mise en œuvre du plan ainsi que les dates butoirs afin de pouvoir évaluer le progrès du plan. Si le PMC tel qu'il a été élaboré à l'origine ne peut être exécuté, une note expliquant la raison du délai doit être ajoutée en pièce jointe.
- b) Le commandant ou l'officier responsable de la surveillance de l'emplacement à terre doivent, pour la majorité des irrégularités mineures signalées, mettre en œuvre sur-le-champ des mesures correctives. Lorsque c'est le cas, ils doivent élaborer et consigner un PMC dans les sept (7) jours suivant la réception du rapport d'irrégularité. Les navires qui fonctionnent avec un système en alternance (lay day ou 46.6) doivent fournir le PMC dans un délai de quarante cinq (45) jours afin de s'assurer que les deux (2) équipages ont l'occasion de l'examiner.
- c) Le temps nécessaire pour mettre pleinement en œuvre une mesure corrective ne doit pas dépasser quatre-vingt dix (90) jours (n'incluant pas la mise en rade) à partir de la date où l'irrégularité est signalée. Si ce délai n'est pas respecté, le commandant/l'officier responsable de la surveillance de l'emplacement à terre responsable doit fournir au SSSF, la date d'achèvement prévue et une nouvelle date doit être fixée pour le suivi.
- d) Toutes les irrégularités et les observations signalées peuvent être fermées une fois la confirmation reçue du SSSF et le PMC mis en œuvre, ou à la suite d'une révision lors d'une vérification subséquente.

### **3.4 EXAMEN DES IRRÉGULARITÉS/OBSERVATIONS**

- a) L'ensemble des irrégularités/observations signalées doivent être portées à l'ordre du jour des réunions du CSST navire. Tous les navires doivent conserver une copie de tous les rapports d'irrégularité/d'observation pendant une période de cinq (5) ans à compter de la date de leur fermeture.
- b) Afin de permettre l'amélioration continue du SGS, on doit faire parvenir au directeur, Sécurité et sûreté de la Flotte, une copie de tous les rapports d'irrégularité et d'observation aux fins d'examen pour déterminer les secteurs à améliorer à l'échelle nationale. Ces rapports doivent être examinés de façon régulière. De plus, des rapports annuels doivent être préparés par le directeur, Sécurité et sûreté de la Flotte, puis présentés au Comité national de révision du SGS aux fins de discussion et de décision.

## **4 DOCUMENTATION**

- Registre séquentiel des irrégularités
- Comptes rendus des réunions du Comité de santé et sécurité au travail à bord du navire
- Dossiers d'irrégularités du surintendant, Sécurité et sûreté de la Flotte



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 9.B.1 – Rapports d'événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler

### 1 Objet

- a) Faire en sorte que tous les événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler sont signalés et font l'objet d'une enquête et d'une analyse appropriées en vue d'améliorer la santé, la sécurité, la sûreté et la protection l'environnement.
- b) Les enquêtes et les rapports appropriés fournissent également l'information nécessaire au recensement des actions et des conditions dangereuses ou des secteurs présentant des risques élevés. Elles déterminent la cause directe ou la cause fondamentale ainsi que les mesures correctives nécessaires à appliquer pour réduire ou prévenir des situations semblables à l'avenir. Cette information est également importante pour les analyses statistiques, pour déterminer l'efficacité, l'orientation à prendre et de l'amélioration continue du Système de gestion de la sécurité (SGS).
- c) Cette procédure présente les lignes directrices nécessaires à l'application des règlements suivants :
  - i. [Code canadien du travail, Partie II](#)
  - ii. [Règlement sur les rapports de sinistres maritimes](#)
  - iii. [Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports](#)
  - iv. [Règlement fédéral sur les halocarbures \(2003\)](#)
  - v. [Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins - TP 9834 F](#)

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Commandant

Le commandant doit s'assurer :

- a) que tous ceux qui participent aux enquêtes sont qualifiés et formés conformément aux normes ministérielles
- b) que tous les événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler, y compris les quasi-accidents, impliquant du personnel navigant, du

personnel surnuméraire, des étudiants et des entrepreneurs, que ce soit à bord du navire ou à terre, sont signalés et font l'objet d'une enquête

- c) que tous les rapports d'enquête sont examinés et jugés complètes, qu'ils ont été signés par le commandant et que des commentaires supplémentaires ont été ajoutés, au besoin et, le cas échéant, ont été transmis au Centre des opérations régionales (COR) :
  - i. Rapport préliminaire (A-K)
  - ii. Rapport supplémentaire
  - iii. [Rapport d'enquête d'incident \(REI\)](#)
  - iv. [Bureau de la sécurité des transports \(BST\) - Signaler un accident ou incident maritime](#)
  - v. [Emploi et Développement social Canada - LAB1070 – Rapport d'enquête de situation comportant des risques](#)

**Remarque 1 :** Le Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC) transmettra ses rapports d'enquête au Centre de commandement national (CCN).

- d) que le formulaire de la Commission des accidents du travail (CAT) provinciale, (uniquement) est rempli, au besoin, pour les incidents liés à des blessures corporelles, et qu'il est envoyé à terre au surintendant, Marine
- e) que des mesures correctives et préventives appropriées ont été identifiées et mises en œuvre pour tous les événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler, y compris les quasi-accidents, et que ces mesures sont rapides, efficaces et adaptées aux situations
- f) qu'un examen des tâches connexes dans le registre des risques propres aux sites (RRPS) est effectué après chaque incident, afin de déterminer si des changements sont nécessaires, et que tous ceux qui sont touchés sont informés de ces changements
- g) qu'une copie du REI rempli est remise au membre du Comité de santé et sécurité au travail (SST) ou au représentant de SST au travail.

## 2.2 Superviseur

Le superviseur doit s'assurer :

- a) qu'une personne qualifiée est désignée pour mener l'enquête
- b) que le Comité ou le représentant de SST au travail est prévenu de tous événements hasardeux, incident maritime et autres incidents qu'il faut signaler, y compris les quasi-accidents, et indiquer le nom de la personne qualifiée qui a été désignée pour mener l'enquête, dans les 24 heures suivant le signalement de l'incident
- c) que tous les événements hasardeux comportant des blessures invalidantes sont examinées avec l'aide des membres désignés du Comité de SST ou d'un représentant de SST
- d) que tous les événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler, y compris les quasi-accidents, qui se sont produits dans leur secteur de responsabilité ont été déclarés au commandant, et que des mesures correctives ont été rapidement instaurées en vue d'éviter que ces incidents se reproduisent
- e) que tous les employés ont accès à un traitement médical par un professionnel de la santé, au besoin



- f) que le Comité de SST ou le représentant de SST est mobilisé pour participer à l'enquête, au besoin
- g) que les REI remplis sont transmis au commandant aux fins d'examen et de signature
- h) que les formulaires appropriés de la CAT provinciale remplis sont transmis au commandant aux fins d'examen et de signature.

## **2.3 Personnel navigant**

Le personnel navigant doit s'assurer :

- a) que tous les événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler, y compris les quasi-accidents, sont signalés à leur superviseur immédiat le plus rapidement possible

## **2.4 Surnuméraire**

Le surnuméraire doit s'assurer :

- a) que tous les événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler, y compris les quasi-accidents, sont signalés à leur superviseur immédiat.

## **2.5 Membre du Comité de santé et sécurité au travail ou représentant de santé et sécurité au travail**

Le membre du Comité de SST ou le représentant de SST doit s'assurer :

- a) de participer, lorsque cela est nécessaire, à toutes les enquêtes
- b) que tous les REI fassent l'objet d'un contrôle et d'un suivi, afin de veiller à ce que toutes les mesures correctives recommandées soient mises en œuvre.

## **2.6 Surintendant, Marine**

Le surintendant, Marine ou son représentant doit s'assurer :

- a) que les formulaires de la CAT ont été examinés, remplis correctement, analysés et transmis au bureau régional de santé et sécurité au travail (SST) de Pêches et Océans Canada (MPO).

## **2.7 Gestionnaire, Sécurité et sûreté de la Garde côtière**

Le gestionnaire, Sécurité et sûreté de la Garde côtière (SSGC) doit s'assurer :

- a) que tous les REI et les rapports d'incidents maritimes ont été distribués au bureau national de SST du MPO et à d'autres intervenants, au besoin
- b) que tous les rapports sont examinés et analysés, et qu'ils contiennent les renseignements nécessaires pour déterminer si les mesures correctives sont appropriées
- c) que s'il manque des renseignements dans les rapports, le gestionnaire, SSGC (ou son représentant) doit communiquer avec le responsable du site ou du navire et demander les renseignements nécessaires
- d) de la distribution appropriée des rapports d'enquête aux sections de la GCC ou à d'autres ministères fédéraux

- e) que les renseignements relatifs au suivi et à l'examen de l'enquête sont transmis à la personne à l'origine du REI.

## 2.8 Centre des opérations régionales

- a) Le COR doit assumer le rôle de centre de distribution pour les rapports de tous les événements hasardeux, les incidents maritimes et autres incidents à signaler, y compris les quasi-accidents.
- b) Le COR doit transmettre tous les REI et les [rapports d'un incident maritime du Bureau de la sécurité des transports](#) au gestionnaire de la Sécurité et sûreté de la Garde côtière.
- c) Le COR doit transmettre les sections 3.3 a) 1) à 10) des rapports préliminaires à un agent de service de Transports Canada le plus tôt possible, dans les 24 heures suivant l'incident.
- d) Conformément à l'instruction de travail du Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO)<sup>1</sup>, le COR doit transmettre tous les rapports préliminaires à l'organisme reconnu (OR).
- e) Le COR doit transmettre les sections 3.3 a) 11) à 12) des rapports préliminaires au [Bureau de la sécurité des transports](#) (BST).
- f) Il incombe au COR d'établir et de maintenir une liste pour la diffusion des rapports préliminaires.

## 2.9 Inspecteur désigné de l'installation d'hélicoptères à l'échelle nationale

L'inspecteur désigné de l'installation d'hélicoptères à l'échelle nationale doit s'assurer :

- a) qu'un examen et une enquête, au besoin, sont effectués à la suite des rapports sur les événements hasardeux comportant des risques liés aux opérations des hélicoptères.

## 3 Instructions

### 3.1 Généralités

Pour ce qui est des navires temporairement transférés d'une région à l'autre, la région recevant le navire doit fournir tous les rapports à la région d'origine. La région d'origine du navire a la responsabilité de consigner l'information du REI dans la base de données de Sécurité et sûreté de la Flotte.

### 3.2 Production de rapports

- a) Rapport préliminaire (A-K)
- b) Rapport supplémentaire (au besoin)
- c) REI
- d) [Formulaire LAB1070 d'EDSC](#)

---

<sup>1</sup> Section 7.10.2 - [Inscription au Programme de délégation des inspections obligatoires](#)

- e) Formulaire de la CAT (au besoin)
- f) [BST - Signaler un accident ou incident maritime](#) (au besoin)

### 3.3 Rapport préliminaire (A-K)

- a) Un rapport préliminaire est utilisé pour informer la direction et l'autorité réglementaire compétente de la date, de l'heure, de l'emplacement et de la nature de tous événements hasardeux entraînant l'une des conséquences suivantes :
  - i. le décès d'un employé
  - ii. la disparition en mer d'un employé
  - iii. une blessure invalidante chez 2 employés ou plus
  - iv. la perte de connaissance d'un employé causée par une décharge électrique, par une atmosphère toxique ou par un déficit en oxygène
  - v. la perte d'un membre ou d'une partie d'un membre chez un employé, ou la perte totale de l'usage d'un membre ou d'une partie d'un membre<sup>2</sup>
  - vi. la déficience permanente d'une fonction corporelle d'un employé
  - vii. un incendie ou une explosion
  - viii. l'endommagement d'une chaudière ou d'un appareil sous pression qui a provoqué un incendie ou la rupture de la chaudière ou du réservoir
  - ix. les dommages à un appareil de transbordement de personnes<sup>3</sup> (comme un mât de débarquement, une nacelle, une échelle d'accès ou une passerelle de débarquement) qui le rend inutilisable, ou la chute libre d'un appareil de transbordement de personnes
  - x. un incident de violence dans le lieu de travail<sup>4</sup>
  - xi. un incident maritime (défini à la section 3.8)
  - xii. un événement hasardeux lié à un hélicoptère à bord du navire<sup>5</sup> ayant l'une des conséquences suivantes :
    - 1. une personne subit une blessure grave ou décède du fait :
      - d'être à bord de l'hélicoptère
      - d'être entrée en contact avec un élément de l'hélicoptère
      - d'être exposée à la turbulence des hélices/turbines.
  - xiii. lorsque l'hélicoptère :
    - 1. subit des dommages ou des défaillances qui compromettent son intégrité structurale, sa performance ou ses caractéristiques de vol et qui nécessitent des réparations majeures ou le remplacement de pièces
    - 2. est portée disparue ou inaccessible.
- b) Le rapport préliminaire doit être transmis au COR dès que possible, dans les 24 heures suivant l'incident. Le COR doit distribuer le rapport au moins aux bureaux suivants :
  - i. Centre de commandement national (CCN)

---

<sup>2</sup> Partie 15.1 b) du [Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail](#)

<sup>3</sup> Partie 9, article 129 du [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)

<sup>4</sup> Partie 5, article 101 du [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)

<sup>5</sup> Partie 1, par. 2 (1) du [Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports](#)

- ii. Directeur, Sécurité et sûreté de la Gare côtière
- iii. Directeur régional, Flotte
- iv. Gestionnaire, Sécurité et sûreté de la Garde côtière
- v. Organismes de réglementation externes, au besoin
- vi. L'OR, conformément avec l'instruction de travail du PDIO
- vii. Si l'événement hasardeux comportant des risques est le résultat de 1) à 10), elle doit être transmise à l'agent de santé et de sécurité.
- viii. Si l'événement hasardeux comportant des risques est le résultat de 11) et 12), elle doit être transmise au BST.

**Remarque 2 :** Les commandants doivent être conscients que des mesures de sécurité sont requises lors de l'envoi de rapports contenant de l'information de nature délicate comme ceux contenant un nom, une date de naissance, un numéro d'assurance sociale, etc.). Se reporter à l'[OOGC \(OFGC\) 130.00 : Utilisation des réseaux électroniques à bord des navires](#) et à la [Norme ministérielle sur la sécurité de l'information de Pêches et Océans Canada](#).

### 3.4 Grandes lignes du rapport préliminaire - A à K

Le rapport préliminaire doit être rempli en respectant le format décrit ci-dessous :

A	l'identité de l'unité de la Flotte dont provient le rapport
B	la nature de l'accident ou de l'incident
C	l'identité des navires ou des hélicoptères impliqués dans l'accident ou l'incident
D	la date, l'heure locale et le lieu de l'accident ou de l'incident
E	l'état actuel de navigabilité du navire ou de l'hélicoptère impliqué et une brève évaluation des dommages, s'il y a lieu
F	les mesures prévues à l'égard du navire ou de l'hélicoptère endommagé ou touché
G	l'aide requise, le cas échéant, et les services auxquels on a déjà fait appel
H	le compte rendu des personnes tuées, disparues ou blessées
I	si l'accident ou l'incident a causé ou est susceptible de causer un obstacle à la navigation ou tout autre danger
J	si l'accident ou l'incident a pollué les eaux ou pourrait les polluer, incluant les détails requis conformément aux <a href="#">Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins (TP 9834 F)</a> , le cas échéant
K	renseignements divers, non mentionnés ci-dessus, et important pour les destinataires, comme les conditions météorologiques et l'état de la mer actuels et prévus

Dans l'éventualité d'un déversement de cargaison ou de produit pétrolier, les éléments suivants doivent être ajoutés :

Le type d'hydrocarbure ou de cargaison déversé
La cause de l'incident (trop-plein, tuyau brisé, coque endommagée, etc.)
La quantité déversée
Le taux de déversement
Les tentatives de nettoyage faites par le navire ou une tierce partie

### 3.5 Rapport supplémentaire (au besoin)

- a) Un rapport supplémentaire offre d'autres mises à jour du rapport préliminaire et peut être envoyé après le rapport préliminaire. Il est utilisé pour informer les autorités en cas de changements importants survenus dans la situation, lorsque l'information supplémentaire pertinente est devenue disponible ou si la confirmation de l'aide est requise.
- b) L'identité des personnes blessées et une mise à jour sur leur état, ainsi que l'identité des personnes qui ont perdu la vie, doivent aussi être incluses dans ce rapport. Le rapport supplémentaire doit respecter le format du rapport préliminaire et être distribué de la même façon.

### 3.6 Rapport d'enquête d'incident

- a) Un REI doit être transmis dans les cas suivants :
  - i. déclenchement d'une procédure d'urgence
  - ii. blessure invalidante (visite chez un professionnel de la santé et temps perdu)
  - iii. premiers soins
  - iv. perte de conscience due à un choc électrique ou à une atmosphère toxique ou déficiente en oxygène
  - v. blessure mineure (visite chez un professionnel de la santé et aucun temps perdu)
  - vi. quasi-accident
  - vii. pollution
  - viii. dommages matériels
  - ix. conditions insatisfaisantes
- b) Rapports sur les quasi-accidents :
  - i. Un quasi-accident est un événement indésirable qui, dans des circonstances différentes, aurait pu causer du tort aux personnes ou entraîner des dommages à la propriété ou à l'environnement.
  - ii. Le signalement de quasi-accidents donne l'occasion de prévenir une situation réelle de blessure, de maladie ou de dommages, au moyen de la sensibilisation. Le signalement offre également l'opportunité de recueillir suffisamment de données pour effectuer des analyses statistiques, observer

des tendances et mesurer le rendement, ce qui permet d'accroître la sécurité des employés et d'améliorer notre culture en matière de sécurité.

- c) Un REI doit être transmis au COR dans les 72 heures qui suivent l'incident.
- d) Le rapport, dont tous les champs obligatoires doivent être remplis, doit présenter les conclusions de l'enquête et fournir un dossier complet de la description de l'incident, des causes déterminées, et des mesures correctives et préventives à prendre.

### 3.7 LAB1070 – Emploi et développement social Canada

- a) Tout employé de la GCC travaillant à terre, surnuméraire ou non, qui subit une blessure invalidante entraînant une perte de temps ou une visite chez un professionnel de la santé doit remplir un rapport d'enquête interne de la GCC et le [formulaire LAB1070](#) d'EDSC<sup>6</sup>.
- b) Le REI de la GCC doit être complété en premier. Les informations saisies dans le REI peuvent être utilisées pour remplir le formulaire LAB1070.
- c) Une fois complétés, ces rapports doivent être envoyés au COR/surintendant, Marine, qui doit les transmettre immédiatement au bureau régional de SST du MPO. Le surintendant, Marine, doit conserver des copies du formulaire LAB1070.

### 3.8 Formulaire de la Commission des accidents du travail

- a) Dans le cas où un membre d'équipage est blessé et reçoit un traitement médical, on doit remplir les documents pertinents de la CAT, en conformité avec les lois et règlements provinciaux applicables.
- b) Les formulaires dûment remplis doivent être envoyés au surintendant, Marine, qui doit les transmettre immédiatement au bureau régional de SST du MPO. Le surintendant, Marine doit conserver des exemplaires des formulaires de la CAT.

### 3.9 Rapport de sinistres maritimes du Bureau de la sécurité des transports

- a) Comme le prévoit le [paragraphe 3\(1\) de la partie 1 du Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports](#), les navires doivent remplir un [rapport d'un événement maritime/événement hasardeux du BST](#) dans les cas suivants<sup>7</sup> :
  - i. une personne subit une blessure grave (est hospitalisée) ou décède du fait :
    - 1. soit, de monter à bord, d'être à bord ou de passer par-dessus bord du navire, ou
    - 2. soit, d'être en contact direct avec un élément du navire ou de sa cargaison
  - ii. une personne passe par-dessus bord
  - iii. un membre d'équipage dont les fonctions sont directement liées à l'exploitation en toute sécurité du navire subit une incapacité physique qui le rend inapte à exercer ses fonctions, ce qui compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement

---

<sup>6</sup> EDSC – Enquêtes et rapports sur les situations comportant des risques

<sup>7</sup> [Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports](#), Partie 1, 3 (1) – extrait du Règlement

## iv. le navire :

1. coule, sombre ou chavire
2. est impliqué dans une collision ou un risque de collision
3. subit un incendie ou une explosion
4. s'échoue
5. talonne le fond de façon imprévue, mais sans s'échouer
6. subit des avaries qui compromettent son état de navigabilité ou le rendent inutilisable aux fins prévues
7. est ancré, échoué ou à l'échouage afin d'éviter un accident
8. est porté disparu ou est abandonné
9. accroche une conduite ou un câble d'utilité publique, ou un pipeline sous-marin
10. fait l'objet d'une défaillance totale :
  - soit de ses appareils d'aide à la navigation, lorsque la défaillance compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement
  - soit de sa machine principale ou de ses auxiliaires, ou
  - soit de sa propulsion mécanique, de l'appareil à gouverner ou des appareils de pont, lorsque la défaillance compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement

v. tout ou partie de la cargaison du navire s'est mise à riper ou est passée par-dessus bord

vi. il se produit un rejet accidentel à bord du navire, ou depuis celui-ci, mettant en cause une quantité de marchandises dangereuses ou une émission de rayonnement qui dépasse la quantité ou l'intensité indiquée à la partie 8 du [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#)

b) Un [rapport d'un incident maritime du BST](#) peut être jugé nécessaire au besoin, pour des raisons non énoncées dans la section 3.8, en consultation avec le BST et la GCC. Le navire sera informé de cette exigence.

### 3.10 Incident de sécurité

a) Se reporter à la [Politique du Ministère sur la sûreté, la sécurité et la gestion des urgences \(PM-SSGU\)](#) et au [Rapport d'incident de sûreté 10-0442](#).

### 3.11 Incident concernant un véhicule motorisé

a) Se reporter au REI et au [Manuel de sécurité à terre \(MST\), 7.C.6 – Sécurité en matière de conduite automobile](#).

### 3.12 Matrice de production de rapports

**Remarque 3 :** Le Collège de la Garde côtière canadienne (CGCC) transmettra ses rapports d'enquête au Centre de commandement national (CCN).

**3.12.1 Exigences en matière de rapport**

Type de rapport	Consignation dans le journal de bord	Distribution	Calendrier
Rapport préliminaire (A-K)	Pont - obligatoire	COR	Dès que possible, au maximum dans les 24 heures
Rapport supplémentaire	Pont - obligatoire	COR (au besoin)	Au besoin
Rapport d'enquête d'incident (REI)	Pont - obligatoire	COR	Dans les 72 heures
LAB1070 d'EDSC	Pont - obligatoire	COR/ Bureau du surintendant, Marine	14 jours
Formulaires de la CAT	Non applicable	COR/ Bureau du surintendant, Marine	Les documents de la CAT doivent être remplis conformément aux règles et règlements provinciaux appropriés
Rapport d'un incident maritime (anciennement formulaire 1808)	Pont - obligatoire	COR	Dès que possible, au maximum dans les 30 jours suivant l'incident maritime à signaler
Registre des premiers soins	Journal des premiers soins – obligatoire	Garder à bord	Immédiatement après avoir donné les premiers soins
TOUS LES BLOCS DE SIGNATURES DOIVENT ÊTRE REMPLIS			
Des copies doivent être conservées à bord.			

**3.13 Définitions d'un incident**

- a) Déclenchement d'une procédure d'urgence : procédure adoptée pour répondre à une situation d'urgence grave, imprévue et souvent dangereuse (surtout une urgence médicale) qui nécessite une intervention immédiate.
- b) Blessure invalidante : maladie ou blessure liée au travail nécessitant une attention médicale (médecin ou agent de santé et de sécurité à bord) et qui empêche l'employé de se présenter au travail ou de s'acquitter efficacement des tâches liées à son travail habituel n'importe quel jour suivant celui où il a subi la blessure ou la maladie, que ce soit ou non une journée de travail pour l'employé.
- c) Feu ou explosion (à terre uniquement) : croissance rapide et violente de volume et de libération d'énergie, engendrant généralement des températures élevées et l'émission de gaz.



- d) Blessure nécessitant des premiers soins : blessure ou maladie qui oblige l'employé à recevoir des premiers soins une seule fois et qui, en général, ne nécessite pas normalement un traitement médical professionnel (p. ex. coupures, brûlures ou égratignures légères, etc.) et après laquelle l'employé retourne ordinairement à ses activités habituelles de travail.
- e) Perte de conscience : perte de la capacité de percevoir le milieu environnant et d'y réagir, et causée par une décharge électrique, par une atmosphère toxique ou par un déficit en oxygène.
- f) Blessure mineure : maladie ou blessure liée au travail nécessitant une attention médicale (médecin ou agent de santé et de sécurité à bord), mais qui n'entraîne pas de temps perdu au cours de la période de travail suivante prévue.
- g) Quasi-accident : événement indésirable qui, dans des circonstances différentes, aurait pu causer du tort aux personnes ou des dommages à la propriété ou à l'environnement.
- h) Pollution : déversement ou rejet de quantités inférieures que celles indiquées dans la partie 8 du [Règlement sur le transport des marchandises dangereuses](#) ou comme le prévoit le [Bureau de la coordination environnementale du MPO](#).
- i) Dommages matériels : toute perte ou tout dommage infligé à des actifs, à des équipements ou à des ressources.
- j) Conditions insatisfaisantes : problèmes techniques, pannes ou défaillances liés aux systèmes ou à l'équipement qui ne correspondent pas à la définition d'un événement hasardeux, mais qui peuvent avoir un effet sur le fonctionnement sécuritaire des machines ou la prestation sécuritaire ou efficace du programme, et pour lesquels l'échange d'information sur la condition peut améliorer la sécurité et l'efficacité globales de l'opération.

## 4 Documentation

- [Rapport d'incident de sécurité \(10-0442\)](#) du MPO
- Renseignements consignés dans le journal des premiers soins
- [Rapport d'enquête d'incident \(FP 5234 F\)](#)
- [EDSC-LAB1070 - Rapport d'enquête de situation comportant des risques](#)
- [Rapport d'accident véhicule d'automobile GC 46 de TPSGC](#)
- Rapport préliminaire (A-K)
- Formulaires de la CAT de la province
- Dossiers de formation
- [Rapport d'un événement maritime/événement hasardeux du Bureau de la sécurité des transports du Canada \(BST\)](#)

## 5 Références

- [Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail – Partie XV](#)
- [MPO/5349 - Ordonnances des Opérations de la Garde côtière \(OOGC\), 130.00 : Utilisation des réseaux électroniques à bord des navires](#)
- [Norme ministérielle sur la sécurité de l'information](#)
- [Manuel de santé et de sécurité au travail du MPO](#)

- [Directive sur la gestion du parc de véhicules motorisés](#)
- [Inscription au Programme de délégation des inspections obligatoires](#)
- [EDSC – Enquêtes et rapports sur les situations comportant des risques](#)
- [Règlement fédéral sur les halocarbures \(2003\)](#)
- [Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins - TP 9834 F](#)
- [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)
- [Directive sur la santé et la sécurité au travail du Conseil national mixte - Partie XVII](#)
- [GCC/6026 - Manuel de sécurité à terre \(MST\), 7.C.6 – Sécurité en matière de conduite automobile](#)
- [Règlement sur les rapports de sinistres maritimes](#)
- [Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports - Partie 1, par. 2\(1\) et 3\(1\)](#)



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 9.B.2 - ENQUÊTE OFFICIELLE SUR UN ÉVÉNEMENT HASARDEUX MAJEUR

### 1 BUT

- a) S'assurer que l'ensemble des événements hasardeux majeurs et des quasi-incidents significatifs fassent l'objet d'une enquête appropriée en vertu du mandat officiel, pour déterminer les causes de ces situations et prévenir leur répétition potentielle, doter les équipages et les gestionnaires à terre d'une meilleure connaissance de la sécurité et apporter les changements et les améliorations nécessaires au Système de gestion de la sécurité (SGS).
- b) S'assurer que toutes les recommandations formulées à la suite d'une enquête sur un événement hasardeux majeur reçoivent toute l'attention nécessaire de la part de la haute direction, que des mesures correctives sont prises et que des leçons sont tirées et communiquées.

**Nota 1 :** Les enquêtes menées par les organismes de réglementation, les services policiers, les coroners et les autres officiers des Cours sont différentes et indépendantes de celles dont il est de la responsabilité de la Garde côtière canadienne (GCC) de mener à l'interne pour s'auto-enquêter, corriger et améliorer le SGS de la GCC.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMISSAIRE DE LA GCC

- a) Le commissaire de la GCC doit ordonner la tenue d'une enquête officielle à la suite de tout événement hasardeux majeur qui :
  - a entraîné la mort ou a gravement menacé la vie d'une personne à bord d'un navire ou d'un hélicoptère de la GCC;
  - a causé des blessures graves nécessitant l'hospitalisation ou l'évacuation médicale de plus d'une personne, ces blessures résultant du même incident sur le lieu de travail;
  - a entraîné une collision, un échouement, un choc, un incendie ou une explosion à bord d'un navire, d'une embarcation ou d'un hélicoptère de la GCC, dont les dommages ou les pertes sont évalués à plus d'un million de dollars (\$1 000 000), ou lorsque le navire ou la petite embarcation est déclaré(e) perte totale.

- b) Le commissaire de la GCC peut ordonner la tenue d'une enquête à la suite de tout événement hasardeux ou de tout quasi-incident impliquant l'utilisation d'un navire ou d'un hélicoptère de la GCC, lorsque l'enquête peut contribuer à améliorer la sécurité.

## **2.2 COMMISSAIRE ADJOINT**

- a) Le commissaire adjoint peut ordonner la tenue d'une enquête à la suite de tout événement hasardeux ou de tout quasi-incident impliquant l'utilisation d'un navire ou d'un hélicoptère de la GCC dans un secteur relevant de sa responsabilité, si l'événement est survenu dans des circonstances autres que celles énumérées à la section 2.1 de la présente procédure. Il ne doit pas entamer d'enquête à la suite d'un tel incident ou d'une telle situation si le commissaire a déjà fait part de son intention d'ordonner la tenue d'une enquête.

## **2.3 SURINTENDANT, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE LA FLOTTE (SSSF)**

- a) Le SSSF est chargé de la réception des rapports provenant des navires et il est responsable des équipes d'enquêteurs. Il doit s'assurer que ces dernières sont qualifiées pour mener l'enquête et vérifier que les recommandations donnant suite aux événements hasardeux sont mises en œuvre efficacement.

## **2.4 L'ENQUÊTEUR PRINCIPAL**

- a) L'enquêteur principal doit assurer la confidentialité de l'information reçue, présenter des rapports d'étape au besoin, rendre compte à l'autorité ayant ordonné l'enquête et s'assurer que les échéances sont respectées, tel qu'il est indiqué dans le mandat, formuler des recommandations conformément à la section 1.1 (b) de la présente procédure et aider le SSSF à former une équipe d'enquêteurs compétente. Enfin, l'enquêteur principal doit veiller à ce que l'équipe respecte le mandat, tel qu'il a été présenté par l'autorité ayant ordonné l'enquête.

## **2.5 EMPLOYÉS**

- a) Les employés ont la responsabilité de collaborer au déroulement de l'enquête.

# **3 INSTRUCTIONS**

## **3.1 ORDONNER LA TENUE D'UNE ENQUÊTE ET RÉDIGER LE RAPPORT**

- a) Seul le commissaire ou le commissaire adjoint peut ordonner la tenue d'une enquête officielle lors d'un incident lié à un bien de la GCC. Tout autre incident pour lequel une enquête interne est susceptible d'améliorer la sécurité nécessite quand même l'approbation du commissaire adjoint et une conformité au mandat.

- b) Sur réception du rapport initial d'événement hasardeux ou de quasi-incident, l'autorité ayant ordonné la tenue d'une enquête doit aviser à la fois le directeur, Sécurité et sûreté de la Flotte, le SSSF, le commissaire de la GCC ou le commissaire adjoint, les directeurs généraux de la Flotte, des Services techniques intégrés et des Services maritimes, de son intention d'ordonner la tenue d'une enquête pour connaître les circonstances entourant l'incident ou la situation. À leur tour, dans les vingt quatre (24) heures, ceux-ci doivent informer l'autorité ayant ordonné l'enquête de leur adhésion à l'enquête et soumettre toute proposition de changement à apporter au plan d'action, incluant l'ajout de la participation de leur direction générale à l'enquête.
- c) L'autorité ayant ordonné la tenue d'une enquête doit faire part de son intention au moyen d'un mandat écrit remis à l'enquêteur principal. Le mandat doit énoncer clairement toute exigence relative à la participation des autres directions dans le processus d'enquête, et il doit être signé et daté par le demandeur. Une copie du mandat doit être acheminée aux bureaux subalternes appropriés de l'autorité ayant ordonné la tenue d'une enquête et au commandant du navire, ou au pilote d'hélicoptère concerné. Un exemple figure à l'annexe A de la présente procédure.
- d) L'autorité ayant ordonné la tenue d'une enquête doit fournir les autorisations et les ressources (temps, équipement, personnes et finances) nécessaires à l'équipe d'enquêteurs afin que cette dernière puisse correctement s'acquitter de sa tâche.

### 3.2 L'ÉQUIPE D'ENQUÊTEURS

- a) L'équipe d'enquêteurs doit être aussi réduite que possible, mais sa taille doit être déterminée en fonction des objectifs de l'enquête et de l'ampleur des pertes subies.
- b) Cette équipe doit comprendre le SSSF, un représentant de chaque direction qui, selon l'autorité ayant ordonné la tenue d'une enquête, doit participer au processus de l'enquête et un représentant du Comité de santé et de sécurité au travail à bord du navire, ou un représentant de la sécurité et de la santé désigné.

**Nota 1 :** *Le Code canadien du travail impose, à l'alinéa 135(6)(e), la participation du Comité de santé et sécurité au travail à toute demande de renseignements ou enquête relative à la santé et à la sécurité au travail. Cette obligation est réitérée par les Normes du Conseil du Trésor, dans les directives sur les comités et leurs représentations.*

- c) Dans le cas d'un accident d'hélicoptère, le gestionnaire, Soutien des hélicoptères de l'administration centrale de la Flotte, doit être affecté à l'équipe d'enquêteurs en plus de toutes les personnes choisies par l'enquêteur en chef. Les pilotes et les mécaniciens des hélicoptères de la GCC sont des employés des Services des aéronefs de Transports Canada. Ce dernier peut donc demander de faire partie de l'équipe d'enquête interne de la GCC. C'est le gestionnaire, Soutien des hélicoptères, qui doit inviter et diriger les représentants de Transports Canada au cours de l'enquête, sous la direction générale de l'enquêteur principal.
- d) L'enquêteur principal ou au moins un membre de l'équipe d'enquêteurs doit avoir reçu une formation officielle sur les méthodes d'enquête.

### 3.3 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

- a) L'équipe d'enquêteurs doit effectuer des inspections sur place et mener des entrevues auprès de toutes les personnes ayant été touchées de près ou de loin par l'événement hasardeux ou le quasi-incident.
- b) Normalement, deux (2) membres de l'équipe d'enquêteurs doivent assister à toutes les entrevues avec les personnes touchées par un événement hasardeux ou un quasi-incident. Pendant ces entrevues, des notes doivent être prises afin de constituer les éléments de base du rapport d'enquête. L'enquêteur principal peut utiliser différents moyens pour rédiger un compte rendu des entrevues.
- c) Les personnes interrogées doivent être avisées qu'elles ont le droit d'être représentées, accompagnées ou conseillées par un avocat ou un conseiller juridique de leur choix, et ce, avant que l'entrevue ne débute et suffisamment tôt pour qu'elles puissent prendre les dispositions nécessaires. La personne qui accompagne l'employé ne peut être une personne désignée comme étant susceptible d'être interrogée durant la dite enquête. L'employé est responsable des coûts liés à la présence d'une telle assistance.
- d) Les documents originaux doivent demeurer à bord du navire et des photocopies de ceux-ci doivent être versées au rapport d'enquête.
- e) L'ensemble des documents recueillis, des témoignages enregistrés et des notes prises au cours de l'enquête peuvent devenir des éléments de preuve lors d'un procès ou peuvent être sujets à une diffusion publique en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Les personnes interrogées doivent en être avisées.

### 3.4 RAPPORT D'ENQUÊTE

- a) Le rapport d'enquête doit comprendre les éléments suivants :
  - des renseignements concrets pertinents au déroulement de l'enquête;
    - de l'information portant sur les brevets, la formation, l'expérience et le nombre d'heures de service des personnes directement touchées par l'incident;
    - une description des avaries et des blessures subies;
    - une description géographique et physique du lieu où l'incident est survenu;
    - la date et l'heure auxquelles l'incident est survenu;
    - tout autre facteur pertinent, comme l'état des marées, les conditions météorologiques, l'état de la mer, la visibilité, le trafic, etc. au moment de l'incident;
    - la séquence des événements qui sont à l'origine de l'événement hasardeux ou du quasi-incident, en mettant en évidence les événements susceptibles d'avoir eu une incidence considérable sur la sécurité (tout événement ayant réellement ou potentiellement un lien avec l'incident ou tout événement digne d'une analyse approfondie).

- Analyse :
    - comment l'incident est survenu (l'existence de toute action non sécuritaire ou condition dangereuse ayant mené à l'événement);
    - pourquoi l'incident s'est produit (actions et conditions sous-jacentes à l'événement);
    - causes directes et facteurs contributifs.
  - Conclusions :
    - constatations (les lacunes ou les anomalies des systèmes de contrôle à l'origine de l'événement);
    - recommandations.
- b) L'équipe d'enquêteurs doit déterminer les lacunes du système, formuler des recommandations pour éviter que des incidents semblables se reproduisent et améliorer le SGS. Elle ne doit pas formuler de recommandations sur les mesures disciplinaires découlant de l'événement hasardeux.
- c) Dans le rapport, il faut indiquer le titre des postes plutôt que le nom des personnes occupant le poste.
- d) Tant que le rapport n'est pas terminé, l'équipe des enquêteurs doit pouvoir formuler des recommandations de mesures temporaires donnant suite à toute action ou condition non conforme aux normes, tel qu'un Bulletin de la Flotte ou un arrêt de travail.
- e) Avant de présenter le rapport final, l'enquêteur principal doit, sous le sceau du secret, envoyer une copie du rapport d'enquête préliminaire au SSSF. Il doit également vérifier et recommander les sections pertinentes de l'ébauche du rapport devant être envoyées à chacune des personnes qui, selon lui, sont directement intéressées par les conclusions. Ces personnes doivent avoir l'occasion de faire part de leurs observations sur l'ébauche du rapport à l'équipe d'enquêteurs avant la préparation du rapport final.
- f) L'enquêteur principal doit tenir compte des observations présentées conformément à la section 3.4 (e) avant la préparation du rapport final. L'enquêteur principal peut, à sa discrétion, convoquer à nouveau l'équipe d'enquêteurs pour donner suite aux commentaires soumis.

### **3.5 DISTRIBUTION ET COMMUNICATION DU RAPPORT D'ENQUÊTE**

- a) Une fois l'enquête terminée, l'autorité ayant ordonné la tenue d'une enquête qui reçoit le rapport doit tenir une réunion spéciale avec les parties intéressées (directeur/surintendant, Sécurité et sûreté de la Flotte, enquêteur principal, etc.) pour discuter du rapport et de ses recommandations en vue d'élaborer un plan d'action.
- b) Le plan d'action doit comprendre un plan de communication. Le rapport et le plan d'action doivent être distribués à autant de gens que possible et, au minimum, être remis aux personnes suivantes : le commissaire ou le commissaire adjoint, le directeur général de la Flotte, Services techniques intégrés, Programmes maritimes et le directeur/surintendant, Sécurité et sûreté de la Flotte, selon le cas.

- c) Le comité d'examen approprié (national ou régional) du SGS doit réviser le plan d'action portant sur les recommandations et les propositions contenues dans le rapport et le tout doit être consigné dans le procès-verbal de la réunion.
- d) Les mesures à adopter pour donner suite aux recommandations du rapport d'enquête doivent faire l'objet d'un suivi par le directeur/surintendant, Sécurité et sûreté de la Flotte, et l'autorité ayant ordonné la tenue d'une enquête, jusqu'à ce que ceux-ci estiment que toutes les lacunes ont été corrigées et que le rapport d'enquête officiel peut être fermé. Les recommandations qui ont été rejetées doivent être annotées et documentées.

## **4 DOCUMENTATION**

- Mandat de l'équipe d'enquêteurs
- Rapport d'enquête



## ANNEXE A - MANDAT

---

À : XXXX XXX

Date : 3 juillet XXXX

### EXEMPLE DE MANDAT– ENQUÊTE SUR UN INCIDENT

#### INCENDIE DANS LA SALLE DES MACHINES DU NGCC XYZ LE 1<sup>ER</sup> JUILLET XXXX

---

Conformément à l'autorité qui m'a été conférée et aux procédures exposées à la section 9.B.2 du *Manuel de sécurité de la Flotte*, je vous confie le mandat de mener une enquête sur les circonstances entourant l'incendie survenu dans la salle des machines du NGCC XYZ le 1<sup>er</sup> juillet XXXX, alors qu'il était ancré à Iqaluit, au Nunavut.

Un rapport préliminaire a été produit par le navire le 1<sup>er</sup> juillet XXXX et m'est parvenu le 2 juillet XXXX. Vous trouverez une copie en annexe.

Votre mandat consiste à réunir une équipe d'enquêteurs comprenant au moins une personne détenant un certificat de compétence délivré par la Sécurité maritime de Transports Canada ou par la GCC. L'équipe doit également comprendre un membre représentatif du Comité de santé et de sécurité au travail à bord du navire.

L'ensemble des frais de déplacements raisonnables engagés pour vous rendre au navire et en revenir et pour rencontrer les témoins n'étant pas à bord du navire lors de l'enquête peuvent être payés par mon bureau. Mon adjoint administratif coordonnera la production des documents requis.

Tout le personnel du Ministère est tenu de contribuer à l'enquête, soit en répondant aux questions de l'équipe, soit en fournissant les documents nécessaires. Tout manque de collaboration doit être immédiatement porté à mon attention.

L'équipe d'enquêteurs doit déterminer :

- ce qui s'est passé, incluant la chronologie des événements;
- les éléments déclencheurs de l'incident;
- l'existence de toute action ou condition non conforme aux normes ayant mené à l'incident;
- les causes fondamentales ou sous-jacentes de l'événement;
- les lacunes des systèmes de gestion ayant causé l'événement;
- l'intervention menée par l'équipe de gestion des urgences;
- les coûts financiers estimatifs directs attribuables à l'incident;
- là où il est possible d'établir une estimation fiable, les coûts connexes engendrés par l'incident comme les frais occasionnés par les retards du navire, les coûts de formation de l'équipage de relève, de substitutions d'équipement, etc.

L'équipe doit relever les lacunes du système, formuler des recommandations pour réduire le risque que des incidents semblables se reproduisent et améliorer le Système de gestion de la sécurité à l'égard de la sécurité. L'équipe d'enquêteurs ne doit pas formuler de recommandations sur les mesures disciplinaires découlant de l'incident.

L'équipe doit fournir de l'aide ou toute information susceptible d'être demandée par les agents de la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada, du Bureau de la sécurité des transports ou de tout autre organisme officiel pouvant enquêter sur cet incident. Vous êtes autorisé à agir à titre de représentant du propriétaire dans l'aide que vous apporterez à des agences d'enquête ou lorsque vous leur demanderez des renseignements qu'ils ont peut-être déjà recueillis.

Le rapport doit m'être soumis au plus tard le 2 août XXXX.

*Signature de l'autorité ayant ordonné la tenue d'une enquête*





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 9.C.1 - Santé et sécurité au travail à bord des navires

### 1 Objet

- a) S'assurer que la Garde côtière canadienne (GCC) réponde aux exigences de la partie II du [Code canadien du travail](#) relativement à l'article 127.1 Processus de règlement interne des plaintes, l'article 128 Refus de travailler en cas de danger et l'article 135 Comités locaux de santé et de sécurité.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Commandant

Le commandant est responsable de s'assurer que :

- a) des réunions du comité de santé et de sécurité au travail (SST) à bord du navire se tiennent à intervalles réguliers et que les inspections de SST à bord du navire sont effectuées tous les mois
- b) les procès-verbaux des réunions du comité de SST et les listes de contrôle des inspections sont distribués conformément à cette procédure
- c) les plaintes en matière de santé et sécurité au travail sont gérées en vertu du [Code canadien du travail](#) en ce qui concerne l'article 127.1 Processus de règlement interne des plaintes et de l'article 128 Refus de travailler en cas de danger

#### 2.2 Le comité de santé et sécurité au travail

Le comité de santé et sécurité au travail doit :

- a) élaborer et présenter des recommandations en vue d'améliorer les programmes et les pratiques en matière de santé et de sécurité sur le lieu de travail
- b) corriger les dangers ou minimiser les risques d'exposition à ceux-ci pour être dans la limite d'exposition admissible
- c) examiner les politiques, les normes et les règlements en matière de santé et de sécurité
- d) prendre ou recommander des mesures correctives appropriées au commandant
- e) en vertu de l'article 127.1 Processus de règlement interne des plaintes et de l'article 128 Refus de travailler en cas de danger, participer à toutes les demandes et enquêtes sur la santé et à la sécurité au travail à bord du navire

## 2.3 Personnel navigant

Le personnel navigant est responsable de s'assurer :

- a) de signaler immédiatement à leur superviseur, toute préoccupation en matière de santé et de sécurité au travail à bord du navire ou sur le lieu de travail
- b) que sur demande, participer aux activités, aux réunions et aux inspections de santé et sécurité et, à l'occasion, à une enquête en milieu de travail

## 3 Instructions

- a) Tous les navires de la GCC de plus de 15 TJB (tonneaux de jauge brute) ainsi que toutes les stations de la GCC doivent avoir un comité de SST. Toutefois, lorsqu'un navire ayant moins de 19 membres d'équipage choisit de ne pas former de comité, 1 membre de cet équipage, qui n'occupe pas un poste de gestion, peut agir à titre de représentant en matière de sécurité du navire.
- b) Les comités doivent comprendre à la fois un employeur et un employé agissant comme coprésidents, qui présideront conjointement toutes les réunions. Le comité doit comprendre un officier et un représentant de l'équipage de chaque secteur, ainsi qu'un membre du personnel du programme à bord.
- c) Le procès-verbal doit inclure le nom des membres du comité et du groupe qu'ils représentent. Si aucun représentant du programme n'est présent, cela doit être noté dans le procès-verbal.
- d) Là où des comités ont été établis, les réunions de SST doivent avoir lieu à intervalles réguliers de sorte qu'au cours d'une période de 1 an, au moins 9 réunions ont eu lieu sur le lieu de travail:
  - i. intervalles réguliers signifie un espacement égal entre les réunions sur une période de 1 an
  - ii. sur les navires et les stations opérant avec 2 équipages, les réunions et les inspections doivent avoir lieu tous les mois; les réunions et les inspections doivent être réparties également entre les 2 équipages
  - iii. sur les navires saisonniers et dans les stations saisonnières, les inspections doivent être effectuées à chaque mois de la saison opérationnelle; les réunions doivent avoir lieu à intervalles réguliers et ne doivent pas dépasser une période de 6 semaines
- e) Les inspections SST à bord des navires doivent être exécutées sur une base mensuelle, de manière à ce que chaque partie du navire soit inspectée au moins une fois par an, ou dans le cas d'un navire saisonnier, une fois par saison. Des registres des inspections doivent être tenus et, au besoin, des inspections de suivi doivent être effectuées pour corriger les lacunes et s'assurer que des mesures correctives ou préventives sont prises.
- f) Chaque région peut nécessiter des réunions à une fréquence autre que celle susmentionnée; une telle fréquence est permise dans la mesure où la fréquence minimale prescrite dans la présente procédure est respectée.
- g) Une réunion doit être tenue après chaque situation dangereuse.
- h) L'ordre du jour d'une réunion régulière sur la sécurité doit comprendre les points suivants :
  - i. examen du procès-verbal de la réunion précédente et la détermination des mesures à prendre pour régler tout point en suspens

- ii. examen des rapports d'enquête pertinents sur des situations dangereuses et d'autres rapports d'accident ou sur la santé et la sécurité connexes
- iii. dans le cadre du Programme de prévention des risques de la GCC, le registre des risques du navire doit être examiné afin de s'assurer que :
  - 1. tous les dangers et les risques ont été identifiés et évalués et que des mesures de contrôle appropriées ont été mises en place pour y faire face; ces contrôles consistent en des procédures administratives, d'équipement de protection individuelle et les configurations techniques du navire
  - 2. si des dangers sont manquants, le comité de SST doit les examiner et les ajouter au registre des risques
  - 3. toute mesure de contrôle manquante doit être traitée pour le navire en question
  - 4. le registre des risques du navire doit être examiné et mis à jour à chaque examen du système de gestion de la sécurité (SGS) du navire  
Remarque : Lorsque le registre d'un navire d'une classe donnée fait l'objet d'une mise à jour, il doit être communiqué aux autres navires de la même classe. Les pratiques exemplaires seront également partagées entre tous les navires.
  - 5. tout le personnel navigant doit lire, comprendre et signer toutes les mesures de contrôle (équipement de protection individuelle, procédures normalisées d'exploitation, etc.).
- iv. examen des résultats des inspections de la SST effectuées à bord du navire depuis la dernière réunion
- v. examen de toute question liées au SGS, comme les rapports de non-conformité
- vi. examen des politiques, des normes, des règlements ou bulletins de sécurité reçus depuis la dernière réunion, y compris les modifications apportées au Manuel de sécurité de la Flotte
- vii. examen de la disponibilité des cours de formation et des recommandations concernant la participation aux cours
- viii. description officielle de la nécessité d'instructions de travail supplémentaires à bord du navire ou de la nécessité de modifier les instructions existantes
- i) Tous les procès-verbaux des réunions et les listes de contrôle des inspections doivent être affichés pendant au moins 3 mois. Une copie de ces procès-verbaux doit être envoyée au gestionnaire, Sécurité et sûreté de la Garde côtière. Tous les rapports doivent être signés par les 2 coprésidents.

### 3.1 Processus interne de règlement des plaintes

- a) Si l'employé a des motifs raisonnables de croire qu'il y a eu une contravention de la partie II du [Code canadien du travail](#), il est responsable d'en informer son superviseur et celui-ci et l'employé doivent tenter de régler la plainte.
- b) Si la plainte n'est pas résolue, l'employé ou le superviseur peut la renvoyer à l'un des coprésidents du comité de santé et de sécurité au travail ou au gestionnaire, Sécurité et sûreté de la Garde côtière, qui discutera de la plainte avec la direction régionale.

- c) Si une enquête plus approfondie est nécessaire, le formulaire de [Rapport de règlement interne des plaintes](#) et/ou le formulaire de [Rapport d'enquête concernant un refus de travailler](#) doit être utilisé et les enquêteurs de la plainte doivent informer l'employé et l'employeur par écrit des résultats de l'enquête.
- d) Si les enquêteurs concluent que la plainte est justifiée, l'employeur doit immédiatement informer l'employé par écrit de la façon et du moment où la question sera réglée :
  - i. dans ce cas, l'employeur doit s'assurer qu'aucun employé ne travaille sur les lieux, n'utilise l'équipement ou le matériel, ou n'exécute l'activité qui constitue le danger, jusqu'à ce que la situation soit corrigée
- e) L'employeur ou l'employé peut déposer une plainte pour contravention à la partie II du [Code canadien du travail](#) en communiquant avec un agent de santé et de sécurité du Programme du travail dans les [bureaux régionaux](#) si :
  - i. l'employeur/l'employé n'est pas d'accord avec les conclusions de l'équipe d'enquête; ou
  - ii. l'employeur n'a pas informé l'équipe d'enquête quand et comment le problème sera réglé ou n'a pas pris les mesures nécessaires; ou
  - iii. l'équipe d'enquête ne peut s'entendre sur le bien-fondé ou non de la plainte
- f) L'agent de santé et de sécurité du Programme du travail vérifiera si le processus interne de règlement des plaintes a été suivi avant d'entreprendre une enquête supplémentaire. Une fois l'enquête terminée, l'agent de santé et de sécurité du Programme du travail :
  - i. peut donner des directives à l'employeur ou à l'employé s'il constate une contravention
  - ii. peut, s'il l'agent de santé et de sécurité du Programme du travail le juge approprié, demander à l'employeur et à l'employé de régler la question entre eux
  - iii. donnera des directives si l'agent de santé et de sécurité du Programme du travail conclut à l'existence d'un danger

### 3.2 Refus de travailler en cas de danger

- a) Le processus interne de règlement des plaintes vise à établir une approche collaborative pour enquêter sur les dangers potentiels en milieu de travail, tout en préservant le droit de l'employé de refuser un travail dangereux.
- b) Dans le cadre des 3 droits fondamentaux que lui confère la partie II du [Code canadien du travail](#), l'employé peut refuser de travailler dans un lieu, d'utiliser de l'équipement ou du matériel, ou d'accomplir une tâche s'il a des motifs raisonnables de croire que :
  - i. l'utilisation ou le fonctionnement de l'équipement ou du matériel constitue un danger pour l'employé ou un autre employé
  - ii. il existe dans le lieu de travail une situation qui constitue un danger pour l'employé; ou
  - iii. l'accomplissement d'une tâche constitue un danger pour l'employé ou un autre employé

- c) Un employé ne peut refuser de travailler si :
  - i. le refus de travailler mettra directement en danger la vie, la santé ou la sécurité d'une autre personne
  - ii. le danger est une condition normale d'emploi, compte tenu du niveau de formation, des connaissances et de l'expérience de l'employé; ou
  - iii. l'employé se trouve à bord d'un navire en service, il doit porter la question à l'attention du superviseur, et la sécurité de l'exploitation du navire doit être prise en compte afin d'assurer la sécurité de tous les membres de l'équipage
- d) Un employé qui exerce son droit de refuser un travail dangereux peut quitter la zone immédiate où le danger est perçu, mais doit demeurer au travail. L'employé peut se voir assigner un autre travail raisonnable ou le superviseur peut exiger que l'employé demeure à un endroit sûr.

### 3.3 Formation

- a) Tous les employés qui siègent à un comité de santé et de sécurité au travail à bord d'un navire doivent recevoir la formation prescrite en matière de santé et de sécurité et être informés de leurs responsabilités en vertu de la partie II du [Code canadien du travail](#).

## 4 Documentation

- [Rapport de règlement interne des plaintes](#) (formulaire)
- [Rapport d'enquête concernant un refus de travailler](#) (formulaire)
- Procès-verbaux des réunions
- Listes de contrôle des inspections de SST à bord des navires
- Rapports sur les situations dangereuses et examen subséquent

## 5 Références

- [Code canadien du travail](#), partie II
- [GCC/6108 Manuel d'équipement de protection individuelle](#)







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 10.0 - ENTRETIEN DU NAVIRE ET DE L'ÉQUIPEMENT

### 1 ENTRETIEN DU NAVIRE

- a) La Flotte de la Garde côtière canadienne (GCC) s'assure qu'un cadre national intégré de gestion et d'entretien du navire, de la machinerie et de l'équipement est en place par l'entremise de son Manuel de gestion de l'entretien des navires. Ce dernier présente les pratiques exemplaires essentielles à la disponibilité opérationnelle actuelle de la Flotte de la GCC et à l'exercice de nos responsabilités mandatées.
- b) Les systèmes essentiels au fonctionnement du navire doivent être identifiés et toutes les pièces de rechange nécessaires doivent être transportées pour aider à hausser l'autonomie du navire.
- c) Tout travail opérationnel ou d'entretien, de routine ou inhabituel exécuté sur le lieu de travail comporte des dangers inhérents. Avant de commencer tout travail, il est très important que les employés, en groupe ou individuellement, prennent quelques minutes pour bien passer en revue les travaux à exécuter. Cet examen porte sur les diverses étapes essentielles d'une auto-vérification de sécurité.
  - Celle-ci doit au moins englober les éléments clés suivants :
    - déterminer les dangers;
    - évaluer les risques associés à chaque danger;
    - planifier une méthode sécuritaire d'exécuter les travaux.
- d) L'auto-vérification de sécurité doit être employée tant pour les opérations sur le site que pour les routines d'entretien. Les dangers, les risques et expositions qui y sont associés doivent être évalués. Un plan de travail sécuritaire sur la façon d'accomplir la tâche doit être envisagé, et doit indiquer l'équipement de protection individuelle (ÉPI) nécessaire et les responsabilités. L'intention n'est pas de consigner ou d'enregistrer ces auto-vérifications de sécurité; on cherche à promouvoir la sécurité de sorte que les employés soient conscients des dangers et aient examiné les risques et les mesures de protection. Si un employé travaillant sur le site est interrogé, il doit connaître cette exigence en matière de sécurité.
- e) La machinerie et l'équipement sont entretenus régulièrement, selon les recommandations du fabricant. Lorsque les données du fabricant relatives à l'entretien sont jugées inexactes, la GCC a élaboré des procédures pour faire en sorte que la machinerie ou l'équipement soit entretenu suivant des normes plus élevées.

- f) La Flotte de la GCC veille à ce que l'analyse des répercussions et l'évaluation des modifications soient entreprises avant leur mise en œuvre. La Flotte est gérée par l'entremise d'un système formel de gestion de la configuration qui génère des documents exhaustifs, précis et valides reflétant la configuration actuelle des biens conformes.
- g) Les modifications apportées aux navires et à l'équipement sont approuvées par l'intermédiaire d'un processus de gestion de la configuration des modifications. Aucun changement ne doit être apporté aux navires sans une approbation découlant de ce processus.
- h) Les rapports d'événements hasardeux touchant un système ou un sous-système sont transmis aux navires dotés d'un tel équipement, afin qu'ils puissent modifier leurs pratiques opérationnelles et d'entretien en conséquence. Quand une modification est autorisée, le changement est ensuite mis en place dans la procédure d'exploitation applicable.
- i) Les politiques, processus et procédures aux lignes directrices ont été élaborés pour la gestion de l'entretien des navires ainsi que le signalement des irrégularités pour les vérifications de routine.

## **2 ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES**

- a) Lorsqu' un appareil de levage est installé à bord du navire, une procédure doit être mise en place afin de s'assurer que l'équipement soit prêt à être utilisé, et que tous les appareils de levage connexes soient inspectés.
- b) Chaque navire doit veiller à ce que l'équipement de sécurité installé à bord soit entretenu selon la politique de la GCC sur les exigences des fabricants ou les pratiques exemplaires, et soit prêt à être utilisé en tout temps lorsque le navire fonctionne.



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 10.A.1 - IDENTIFICATION DES SYSTÈMES ESSENTIELS

### 1 BUT

- a) Identifier l'équipement et les systèmes techniques à bord dont la panne opérationnelle soudaine pourrait entraîner une situation dangereuse pour l'équipage, le navire, un autre navire ou l'environnement.
- b) En vue d'assurer la fiabilité des systèmes essentiels, les inspections, les vérifications de fonctionnement et l'entretien de ces systèmes et équipements doivent faire partie intégrante du Programme d'entretien de bord.

**Nota 1 :** Un système essentiel se définit comme étant de l'équipement ou des systèmes techniques dont une défaillance de fonctionnement soudaine (en service) risque d'entraîner une situation dangereuse. L'équipement dont il est question dans cette procédure se limite à celui se rattachant aux opérations du navire lui-même et exclut l'équipement lié aux tâches d'un programme.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT, EN CONSULTATION AVEC LE CHEF MÉCANICIEN

- a) Le commandant, en consultation avec le chef mécanicien, doit veiller à ce que tous les systèmes essentiels du navire soient identifiés et qu'une liste soit maintenue. Il doit s'assurer à ce que la familiarisation pour l'exploitation des systèmes essentiels à bord du navire soit en place.
- b) Le commandant, en collaboration avec le chef mécanicien, doit veiller à ce que le surintendant, Soutien des navires, reçoive une copie de la liste des systèmes essentiels, ainsi que des corrections apportées à la liste.

#### 2.2 SURINTENDANT, INGÉNIERIE NAVALE

- a) Le surintendant, Ingénierie navale, doit s'assurer, par l'entremise d'un examen continu des rapports des navires, que les systèmes essentiels sont inclus dans le programme d'entretien préventif et que l'entretien requis est effectué.

### **3 INSTRUCTIONS**

#### **3.1 GÉNÉRALITÉS**

- a) Il faut tenir à jour, à bord de chaque navire, une liste complète des systèmes essentiels et de l'équipement propre au navire. La liste doit comprendre une brève description de l'équipement incluant son rôle, son emplacement, sa source d'alimentation (le cas échéant), une référence aux dossiers d'inspection, d'essai et d'entretien et aux manuels ou diagrammes, le cas échéant.
- b) Le type et le nombre de systèmes essentiels varient selon le type et les caractéristiques opérationnelles du navire et la redondance de l'équipement installé.
  - Les systèmes propulsion, incluant :
    - le système et les commandes de propulsion;
    - les systèmes d'arrêt d'urgence
    - le système d'alimentation en combustible moteur;
    - les systèmes d'alarme et de surveillance

#### **3.2 SYSTÈME D'ALARME ET DE CONTRÔLE**

- les systèmes d'alimentation électrique, incluant:
  - le groupe électrogène de secours;
  - les générateurs auxiliaires et ses contrôles;
  - les systèmes d'arrêt d'urgence;
  - le système d'alimentation en combustible moteur;
  - les systèmes d'alarme et de surveillance.
- l'appareil à gouverner, incluant:
  - l'appareil à gouverner et ses contrôles;
  - l'appareil à gouverner de secours;
  - les systèmes d'alarme.
- les systèmes de navigation, incluant:
  - le compas magnétique;
  - le gyrocompas;
  - l'ensemble de radar;
  - le récepteur de navigation électronique;
  - le sondeur;
  - l'émetteur / récepteur radio;
  - les systèmes d'alarme et de surveillance.

- l'équipement de secours :
  - les pompes à incendie;
  - les systèmes de détection d'incendie et d'alarme;
  - le système fixe d'extinction d'incendie;
  - les systèmes de contrôle de l'intégrité de l'étanchéité à l'eau;
  - les bossoirs de mise à l'eau;
  - les canots de sauvetage;
  - les systèmes de communication internes;
  - l'émetteur de secours (SMDSM);
  - les systèmes d'alarme et de surveillance;
  - l'éclairage de sécurité
- les systèmes d'amarrage et d'ancrage et leur contrôle;
- l'équipement pour la prévention de la pollution.
- les systèmes d'assèchement et de ballastage;
- les appareils de levage.
- l'équipement de sécurité

#### **4 DOCUMENTATION**

- Liste des systèmes essentiels
- Registres des inspections et des essais
- Registres d'entretien préventif
- Système de gestion des biens (SGB)





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 10. A.2 - ENTRETIEN ET RADOUB

### 1 BUT

- a) S'assurer que tous les navires font l'objet d'un entretien approprié, de façon à garantir la sécurité, la fiabilité et l'efficacité des opérations et à prévenir les dommages causés à l'environnement.
- b) Par l'entremise de son [Manuel de gestion d'entretien des navires \(MGEN\)](#), la Flotte de la Garde côtière canadienne (GCC) s'assure qu'un cadre national intégré est en place, lequel définit les responsabilités des personnes et les exigences liées à l'entretien des navires de la GCC et de leur équipement connexe.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR, SERVICES TECHNIQUES INTÉGRÉS ET LE DIRECTEUR RÉGIONAL, FLOTTE

- a) Le directeur, Services techniques intégrés et le directeur régional, Flotte doivent fournir les ressources et le soutien adéquats nécessaires à l'entretien des navires.

#### 2.2 CHEF MÉCANICIEN

- a) Le chef mécanicien est responsable, envers le commandant, de veiller à ce que la coque, les machines, et l'équipement du navire fassent l'objet d'un entretien conforme aux règles et ordonnances pertinentes.
- b) Le chef mécanicien doit effectuer des travaux de routine d'entretien et d'inspection et remplir le rapport de fin de quart du Système de gestion des actifs (SGA), en indiquant les travaux d'entretien effectués et en précisant les cas d'irrégularités ou de défauts qui ont été décelés. Ces rapports de fin de quart doivent être soumis au surintendant, Ingénierie navale ou son remplaçant.
- c) Le chef mécanicien doit communiquer régulièrement les activités d'entretien effectuées à bord des navires.
- d) Le chef mécanicien est responsable d'assurer que les directives appropriées sont données et suivies pour toutes les tâches d'entretien du système d'entretien du navire.
- e) Le chef mécanicien coordonne la préparation de la liste de défauts du navire, intégrant les défauts signalés par les autres services, y compris l'équipement de navigation et de communication électronique. Cette liste doit être tenue à jour et pouvoir être examinée à des intervalles périodiques, au besoin.

#### 2.3 TECHNOLOGUES

- a) Les technologues qui entretiennent les systèmes électroniques de navigation et de communication sont responsables d'assurer que les registres d'entretien se trouvant à bord sont maintenus à jour.

**2.4 SURINTENDANT, INGÉNIERIE NAVALE**

- a) Le surintendant, Ingénierie navale, doit examiner les rapports de fin de quart du SGA des navires et prendre des mesures en ce sens, si cela est nécessaire.

**2.5 Gestionnaire, Catégories des actifs, Navires**

- a) Le gestionnaire, Catégories des actifs, Navires, doit obtenir des ressources pour aider les régions à mettre en œuvre les mesures correctives ou les recommandations qui nécessitent des modifications aux systèmes raccordés ou un remplacement de l'équipement ou des systèmes. Il faut aviser la Direction générale de la Flotte et travailler en collaboration avec la Flotte pour obtenir les autorisations nécessaires et les fonds requis.

**3 INSTRUCTIONS****3.1 GÉNÉRALITÉS**

- a) L'entretien à bord des navires doit être effectué suivant les directives du fabricant et les politiques et procédures de la GCC. Si aucune procédure n'existe, les pratiques exemplaires doivent servir de modèle.
- b) Tous les outils utilisés lors du processus d'entretien doivent être suffisamment précis pour exécuter la tâche spécifique à accomplir. L'équipement d'essai et de mesure de couple utilisé sur tout système essentiel doit être étalonné et validé. L'équipement ne pouvant être étalonné sur place doit être envoyé à un centre d'essai homologué, en respectant le calendrier d'étalonnage recommandé par le fabricant. L'étalonnage à bord des instruments embarqués doit être effectué périodiquement, à l'aide d'équipement d'essai étalonné de comparaison.
- c) Le commandant, le chef mécanicien, y compris les chefs de service, sont responsables d'assurer que les directives d'entretien peuvent être consultées par le personnel faisant partie de leur secteur de responsabilité. Ces directives, de même que toute référence pertinente, doivent être intégrées au système d'entretien des navires.
- d) L'entretien doit être effectué de façon continue, selon les exigences opérationnelles.
- e) Les modifications apportées à la configuration du navire doivent se faire suivant la procédure établie concernant le processus de gestion des demandes de changement de la configuration.
- f) Le chef mécanicien doit utiliser la liste des déficiences, le rapport de vérification continue et les éléments instaurés du système d'entretien afin de préparer les listes pour le radoub et l'entretien du navire.

**3.2 DÉFAUTS ÉLECTRONIQUES**

- a) Dans le cas de l'équipement électronique de navigation, de l'équipement de télécommunications et celui de la salle d'équipement électronique, le chef mécanicien doit envoyer la liste complète des déficiences au surintendant, Groupe électronique et informatique (ou leur remplaçant), avec copie au surintendant, Ingénierie navale. On devra assigner des priorités aux réparations des déficiences et un technologue devra être envoyé, à partir du lieu de service le plus proche.
- b) Aucun entretien de l'équipement électronique de navigation et de communication ne doit être effectué sans que le chef mécanicien en ait été avisé.



- c) Afin d'assurer que les items de priorités sont réglés rapidement, les déféctuosités électroniques doivent être divisées comme suit :
- Priorité 1 - Sécurité et réglementation
  - Priorité 2 - Opérationnelle
  - Priorité 3 - Récréative

### **3.3 SERVICES D'ENTREPRENEUR**

- a) Quiconque retient les services d'un entrepreneur, sur les navires de la GCC, doit s'assurer que ce dernier se conforme pleinement aux exigences du Système de gestion de la sécurité.

## **4 DOCUMENTATION**

- Instructions de travail et listes de vérification propres au navire
- Liste de déféctuosités
- [Manuel de gestion de l'entretien des navires \(MGEN\)](#)
- [Manuel de procédures - Gestion du radoub des navires de la GCC](#)
- Rapport de vérification continu
- Registres d'entretien
- Registres d'entretien des systèmes électroniques de navigation et de communication





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 10.A.3 - DÉSARMEMENT ET REMISE EN SERVICE

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que le désarmement des navires de la Garde côtière canadienne (GCC) s'effectue de manière à prévenir les blessures pour l'équipage, les dommages aux navires et la pollution de l'environnement, et à ce que les mesures de sécurité pertinentes soient en place pour que la personne responsable soit avisée en temps opportun en cas d'infraction à la sécurité ou du mauvais fonctionnement du système.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit veiller à ce que le navire soit bien préparé au désarmement et, si cela est faisable, à la remise en service.
- b) Le plan de désarmement doit être préparé et soumis pour approbation avant la période de désarmement. On doit donner des instructions adéquates à l'équipage de désarmement à bord et pour la mise en service ultérieure du navire selon le plan de désarmement approuvé.
- c) Un mois avant le désarmement prévu, on doit tenir une réunion préalable, à laquelle tout le personnel participant au processus de planification du désarmement doit assister. Au minimum, les membres du personnel suivants doivent y assister: le commandant, tous les chefs de service de bord, le surintendant, Marine, et le surintendant, Ingénierie navale ou son délégué.

#### 2.2 DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA FLOTTE

- a) Le directeur régional de la Flotte doit veiller à ce que soient élaborés et distribués des plans d'urgence et de mise en service, et à ce que des mesures de sécurité adéquates soient mises en place pour le désarmement.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) On doit élaborer un plan spécifique pour chaque désarmement du navire. Ce plan doit contenir des extraits des plans de contingence identifiés à la procédure 8.A.1 et qui s'appliquent au navire pour l'emplacement et pour la période de désarmement.

- Les petites embarcations doivent élaborer une liste de vérification propre au navire, en tenant compte des différents équipements et articles à bord afin de s'assurer que toutes les précautions sont prises en vue du désarmement et de la remise en service.
- b) Des mesures de sécurité doivent être élaborées selon le type et la durée du désarmement. Ces dispositions doivent être prises de concert avec le commandant et le directeur régional de la Flotte, selon le cas. Il faut aussi noter les exigences pour la protection du Système de communication anti-écoute (Sectera I) se trouvant à bord du navire.
- c) Le commandant doit recevoir un avis comportant la date du désarmement ainsi que le type de désarmement (partiel, intermédiaire ou total) dans un délai raisonnable lui permettant de mettre en œuvre les procédures nécessaires.
- d) On doit procéder à une inspection du navire, de ses machines et de son équipement, et consigner toutes les déficiences relevées. Une copie de cette liste doit être transmise et tout le personnel doit être informé de tout changement apporté au navire en préparation du désarmement ou durant celui-ci.

### **3.2 DÉSARMEMENT TOTAL**

- a) Lorsqu'un navire se prépare à un désarmement total, on doit adopter les précautions relatives au temps froid telles que la vidange du système d'approvisionnement en eau et du système d'extinction d'incendies.
- b) Avant le désarmement total, les matières dangereuses à bord doivent, dans la mesure du possible, être éliminées.
- c) On doit élaborer une liste précisant la nature et l'emplacement des matières dangereuses qui demeurent à bord du navire pendant la période de désarmement. On doit garder cette liste sur la passerelle du navire et en envoyer une copie à l'officier d'élimination des navires à l'administration centrale.

### **3.3 INSTRUCTIONS DE TRAVAIL PROPRES AU SITE**

- a) Les navires doivent élaborer des instructions de travail propres au site en ce qui a trait au désarmement et à la remise en service. Ceci doit inclure, au minimum, ce qui suit :
  - Désarmement – partiel, intermédiaire ou total
  - Remise en service
  - Équipement, armes et communications sécurisées

## **4 DOCUMENTATION**

- Plan régional d'urgence et de remise en service
- Manuel de gestion de l'entretien des navires
- Liste de vérification particulière à cette opération
- Rapport d'inspection et des déficiences au désarmement
- Rapport d'entretien complet pendant le désarmement



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 10.A.4 - MISE EN CALE SÈCHE

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que les navires de la Garde côtière canadienne (GCC) soient remisés en cale sèche de manière uniforme et systématique afin de garantir la santé et la sécurité des personnes ainsi que la sûreté des navires, et veiller à ce que des mesures soient prises pour éviter d'endommager les navires et les biens et de polluer l'environnement.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 SURINTENDANT, INGÉNIERIE NAVALE, L'AGENT DE PROJET ET LE CHEF MÉCANICIEN

- a) Le surintendant, Ingénierie navale, l'agent de projet et le chef mécanicien doivent s'assurer que l'entité chargée d'effectuer les travaux et responsable de la sécurité et de la sûreté du navire et de ses équipements pendant que le navire est au chantier naval est clairement définie et documentée.

#### 2.2 SURINTENDANT, INGÉNIERIE NAVALE

- a) Le surintendant, Ingénierie navale, doit élaborer un devis, selon la liste de défauts du navire, et veiller à ce que les plans de mise en cale sèche soient préparés conformément au *Manuel de gestion de l'entretien des navires*.

#### 2.3 L'AGENT DE PROJET ET LE CHEF MÉCANICIEN

- a) L'agent de projet et le chef mécanicien doivent s'assurer que le navire soit adéquatement préparé, pour sa mise en cale sèche et sa remise en service.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Des instructions de travail propres au navire doivent être élaborées afin de signaler les points à prendre en considération lors de l'entrée et de la mise en cale sèche ainsi que lors du renflouement et du départ de la cale sèche.
- b) Veiller à ce que des séances d'information de base sur la sécurité soient offertes et à ce que toutes les listes de vérification soient remplies au moment de procéder au remisage en cale sèche, durant le remisage et au départ.

## **4 DOCUMENTATION**

- Plan d'amarrage
- Certificat de bord
- Certificat de l'officier de port
- Manuel de gestion de l'entretien des navires
- Listes de vérification propres au navire – entrée/départ
- Calculs de stabilité



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 10.A.5 - PRÉCAUTIONS PAR TEMPS FROID

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que des mesures de précaution soient prises afin de prévenir, par temps froid, des blessures à l'équipage ainsi que des dommages au navire, aux systèmes ou à l'équipement.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT ET LE CHEF MÉCANICIEN

- a) Le commandant et le chef mécanicien doivent veiller à ce que les mesures de précaution soient prises pour prévenir des dommages aux navires, aux systèmes ou à l'équipement par temps froid.

#### 2.2 COMMANDANT

- a) Le commandant doit s'assurer que les membres d'équipage portent l'équipement de protection individuel (ÉPI) approprié lorsqu'ils travaillent dehors par temps froid.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) À bord du navire, on doit élaborer des instructions de travail propres au site et détaillées sur les méthodes et les procédures pour hiverner les embarcations et les barges du navire, le système de lutte contre les incendies du navire et les méthodes de recirculation pour le système de refroidissement à l'eau de mer ou tout autre équipement, au besoin.
- b) Toutes les précautions prises par temps froid à l'égard des machines du navire doivent être documentées.
- c) On doit prêter une attention spéciale aux événements et plus particulièrement à ceux branchés aux systèmes de refroidissement à l'eau de mer, à tous les réservoirs, y compris ceux de ballast ou de mazout, afin de s'assurer que ni la glace ni le givre ne s'y accumulent, empêchant ainsi la circulation de l'air lorsque le niveau des réservoirs est ajusté.

#### **4 DOCUMENTATION**

- Instructions de travail propres au site
- Inscription au Journal de bord / Registre d'hivernage





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 10.A.6 - PEINTURE ET AUTRES REVÊTEMENTS

### 1 BUT

- a) S'assurer que la flotte de la Garde côtière canadienne (GCC) utilise, pour l'application de peinture et d'apprêt surfaçant – le revêtement de coque y compris – les produits qui se conforment aux règlements et normes de Santé Canada et de l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA) ainsi qu'aux autres normes élaborées par l'Office des normes générales canadiennes.
- b) Veiller à ce que l'on prenne les mesures nécessaires pour atténuer les risques pour la santé des personnes et protéger le milieu marin pendant la mise en état des surfaces à peindre et l'application des peintures sur des navires de la GCC.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit veiller à ce que l'application des peintures et des revêtements de coque du navire soit conforme aux instructions du fabricant et à ce que l'on utilise que des produits et des méthodes d'application qui minimisent les effets nocifs sur l'environnement.
- b) Le commandant doit veiller à ce que les travaux d'enlèvement de la peinture soient évalués pour cerner tout geste polluant possible, et à ce que des dispositions maximales soient prises pour contenir les sous-produits issus de l'enlèvement de la peinture et en disposer convenablement.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) On doit porter un Équipement de protection personnelle (ÉPI) adéquat pour enlever et appliquer la peinture. Si le décapage ou l'application de peinture s'effectuent à proximité d'une prise d'air de ventilation, on doit prendre en considération de réduire la circulation d'air qui passe à travers afin d'empêcher les émanations et la poussière de se répandre.
- b) L'enlèvement de la peinture et de la rouille entraîne la création de déchets qui peuvent représenter une menace pour la santé du travailleur et être considérés comme étant une matière polluante s'ils atteignent l'eau. On doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher la peinture et les déchets de nuire à l'environnement.

- c) À l'occasion de travaux de peinture d'envergure, le navire peut être doté d'un espar au besoin. Là où c'est possible, une structure doit être utilisée pour retenir la poussière et les débris à l'endroit où la peinture est enlevée. Ce genre de travail doit être interrompu lors de vents violents, lorsqu'il est clair que de la poussière apparaît sur l'eau ou que celle-ci est évidente en dehors de la structure de retenue.
- d) Les déchets générés par les travaux d'enlèvement de la peinture doivent être recueillis fréquemment. La zone de travail doit être nettoyée à la fin de chaque période de travail et ces déchets doivent être stockés dans des fûts massifs et être manipulés et éliminés en tant que matières dangereuses.
- e) La peinture doit être appliquée au moyen des outils et des méthodes recommandés par le fabricant de peinture pour réduire la possibilité de déversements et de gouttes qui peuvent pénétrer dans l'eau.
- f) Il faut avoir à portée de main un matériau absorbant pour remédier immédiatement à tout déversement.

#### **4 DOCUMENTATION**

- Normes sur les peintures et revêtements
- Instructions du fabricant concernant la préparation de la surface et l'application de la peinture.
- Instructions de travail propres au site



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 10.A.7 - SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE L'ENTREPRENEUR

### 1 BUT

- a) S'assurer que lorsque des entrepreneurs effectuent des travaux d'entretien ou de réparation à bord d'un navire de la Garde côtière canadienne (GCC) ou à une station de la GCC, et que le lieu de travail est sous le contrôle de la GCC, les présentes directives soient respectées afin de maintenir la santé et la sécurité de toutes les personnes à bord, d'assurer la protection de l'environnement et de garantir la sûreté du navire.
- b) Guider les employés de la GCC en ce qui a trait à leurs responsabilités sur le lieu de travail pendant l'exécution des travaux par les entrepreneurs.
- c) S'assurer que les entrepreneurs respectent les procédures de Santé et sécurité au travail (SST), conformément aux règlements fédéraux et provinciaux en matière de SST applicables, le cas échéant.
- d) S'assurer que les contrats des travaux d'entretien et de réparation respectent les exigences du *Guide des responsabilités en matière de sécurité du MPO en lien avec les ententes contractuelles, le partenariat et les bénévoles*, le cas échéant.

### DÉFINITIONS

Les définitions et les termes qui suivent doivent être utilisés exclusivement dans le cadre de cette procédure.

**Employé** Une personne employée par un employeur.

**Employeur** Une personne qui emploie un ou plusieurs salariés et comprend l'organisation d'un employeur et toute personne qui agit pour le compte d'un employeur.

**Personne compétente désignée responsable** Une personne compétente est quelqu'un possédant des connaissances spécialisées liées aux tâches à effectuer, qui détient une accréditation reconnue publiquement dans le champ d'expertise requis, et qui a été désignée par le propriétaire ou son représentant sur le lieu de travail pour accomplir certaines tâches.

**Diligence raisonnable** S'assurer que toutes les précautions raisonnables sont prises dans certaines circonstances, afin d'éviter que des blessures ou des accidents ne surviennent sur les lieux de travail.

<b>Escorte</b>	<p>Un membre de l'équipage ou un autre employé compétent, approuvé par le commandant, qui accompagne une personne ou d'autres personne(s) ne détenant pas la cote de sécurité de niveau approprié à bord du navire, dans le cadre de visites ou pour l'entretien d'équipement à bord, afin de s'assurer que la personne escortée se livre uniquement aux activités pour lesquelles on lui a donné accès.</p> <p>À bord, une escorte doit accompagner la ou les personne(s) en tout temps.</p>
<b>Infraction majeure en matière de sécurité ou sûreté</b>	Défaut de se conformer aux normes acceptables qui pourrait compromettre la sécurité ou la sûreté de toutes les personnes et/ou du navire/de la station de la GCC.
<b>Infraction mineure en matière de sécurité ou sûreté</b>	Défaut de se conformer aux normes acceptables qui pourrait compromettre la sécurité ou la sûreté d'une personne à bord d'un navire ou à une station de la GCC.
<b>Personne qualifiée</b>	Une personne qualifiée, en respect à une tâche spécifique, est une personne qui selon sa connaissance, sa formation et son expérience, est qualifiée pour exécuter cette tâche de façon appropriée et sécuritaire.
<b>Assurance de qualité</b>	Programme systématique d'évaluation et de surveillance de divers aspects d'un projet, service ou installation afin de s'assurer que les normes de qualité sont respectées.
<b>Lieu de travail</b>	Lieu où un employé effectue des travaux pour l'employeur.
<b>Lieu de travail sous le contrôle de la GCC</b>	Lorsque des employés de la GCC travaillent activement sur un lieu de travail, ce dernier est alors considéré comme étant de la responsabilité de la GCC, en vertu de la <i>Partie II</i> du <i>Code canadien du travail</i> . Les obligations de la GCC, en lien avec la sécurité du lieu de travail sous son contrôle, s'appliquent aussi quand les travaux sont exécutés par des entrepreneurs ou des sous-traitants.
<b>Lieu de travail qui N'EST PAS sous le contrôle de la GCC</b>	Lorsque l'entrepreneur a la garde et le contrôle du navire et que les employés de la GCC ne sont affectés qu'aux tâches d'assurance-qualité (AQ) liées au contrat, le lieu de travail (navire) N'EST PAS considéré comme un lieu de travail sous le contrôle de la GCC pour l'application du <i>Code canadien du travail</i> , <i>Partie II</i> .

## 2 RESPONSABILITÉS

### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit s'assurer que l'équipage du navire est au courant du fait que la GCC est responsable de la sauvegarde, sécurité et de la santé de tout le personnel, y compris les entrepreneurs, présents sur le lieu de travail, à bord des navires de la GCC ou à une station de celle-ci, le cas échéant.
- b) Le commandant doit veiller à ce que les entrepreneurs reçoivent une familiarisation de base, sur la sécurité à bord des navires et des installations à terre de la GCC, leur permettant de connaître les éléments suivants, sans toutefois s'y limiter :

- tous les entrepreneurs se conforment à la réglementation de SST applicable et aux exigences de la GCC en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement;
- alarme-incendie et procédure à suivre en cas d'incendie ou d'autres situations d'urgence;
- zones réglementées;
- risques connus et dangers rencontrés sur le lieu de travail (amiante, systèmes de lutte contre les incendies, matières dangereuses et inflammables, etc.);
- veiller à ce que des séances d'information quotidiennes sur la sécurité soient menées avec l'entrepreneur et que de bonnes communications et une coordination du travail adéquate soient établies avec l'entrepreneur/le personnel de bord;
- s'assurer que toutes les infractions sont traitées et corrigées en temps voulu.

## **2.2 COMMANDANT OU SON DÉLÉGUÉ**

- a) Le commandant ou son délégué doit faire cesser tout travail non sécuritaire exécuté par quiconque, y compris un entrepreneur ou son représentant, lorsque l'activité représente un risque pour une personne, un bien ou l'environnement.

## **2.3 COMMANDANT ET L'ENTREPRENEUR**

- a) Le commandant et l'entrepreneur doivent s'assurer que les évaluations des risques soient terminées avant que tout travail débute à bord d'un navire ou à une station de la GCC - procédure 7.A.1.
- b) Tout membre de l'équipage qui est bien informé et possède les compétences appropriées est considéré comme qualifié pour effectuer les évaluations des risques requises.
- c) Les entrepreneurs ou leurs représentants qui exécutent des travaux associés à des propriétés immobilières, telles que des bâtiments, des structures ou des logements, doivent recevoir une familiarisation de base sur la sécurité. Ils n'ont pas à effectuer une évaluation des risques, à moins qu'ils choisissent de le faire.

## **2.4 OFFICIER DE BORD OU LE GESTIONNAIRE À TERRE**

- a) L'officier de bord ou le gestionnaire à terre qui retient les services d'un entrepreneur pour effectuer du travail sur le navire de la GCC, doit s'assurer que l'entrepreneur soit clairement informé des travaux à exécuter et reçoive des instructions appropriées concernant les tâches d'entretien à accomplir à bord du navire. Il doit également s'assurer que l'entrepreneur suit les procédures de SST, conformément aux règlements fédéraux et provinciaux en matière de SST applicables.

## **2.5 TOUT EMPLOYÉ INCLUANT LES EMPLOYÉS DE L'ENTREPRENEUR**

- a) Tout employé incluant les employés de l'entrepreneur a la responsabilité de signaler immédiatement à son superviseur, toute circonstance sur un lieu de travail qui est susceptible d'être dangereuse pour la santé, la sécurité, la sûreté de l'employé, ou celle des autres employés ou de tout autre personne bénéficiant de l'accès au lieu de travail par l'entremise de l'employeur.

- b) Tout employé incluant les employés de l'entrepreneur témoin d'une infraction pouvant compromettre la sécurité ou la sûreté de l'équipage et/ou du navire a la responsabilité de prendre toute précaution raisonnable et nécessaire, y compris l'arrêt immédiat de cette action pour préserver la santé et la sécurité des employés, et des autres personnes susceptibles d'être affectées par les conséquences, les actes ou les omissions. L'employé doit immédiatement signaler l'infraction à son superviseur.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 EXIGENCES DE L'ENTREPRENEUR

- a) Avant de commencer tout travail, l'entrepreneur doit être familiarisé avec la présente procédure et toutes autres procédures en fonction du travail à exécuter. L'entrepreneur et ses employés doivent se conformer à celle-ci ou disposer de procédures dont l'objectif est le même. Les procédures doivent, selon l'officier de bord ou du gestionnaire à terre, être équivalentes ou supérieures à celles établies par la GCC.

#### 3.2 SÉCURITÉ

- a) Un niveau de sécurité minimum valide d'une cote de fiabilité est requis pour tout entrepreneur afin de lui accorder l'accès sans escorte à un lieu de travail contrôlé par la GCC indépendamment du travail qu'il accomplit. Avant d'octroyer un contrat, une liste de vérification sur les exigences de sûreté (LVES) doit être complétée en référence avec les dispositions de la *Politique sur la sécurité du gouvernement* (PSG) et des politiques ministérielles du MPO.

**Nota 1 :** Il est fortement recommandé que le niveau approprié de la cote de fiabilité ou de l'attestation de sécurité, pour tous les entrepreneurs, soit indiqué sur la LVES. Si tous les entrepreneurs possèdent le niveau approprié de sécurité, il atténue l'impact de fournir une escorte pour les entrepreneurs non autorisés.

#### 3.3 TOUTE PERSONNE

- a) Toute personne y compris les entrepreneurs qui ne possède pas de cote de fiabilité, doit être accompagnée jusqu'à leur site de travail et recevoir une séance d'information sur les lieux où l'accès est autorisé et les lieux à accès interdit du navire ou de la station, selon le cas.
- b) En aucun cas, une personne doit avoir accès à des biens ou des renseignements classifiés, à moins qu'elle possède une ATTESTATION DE SÉCURITÉ valide (Niveau 1 – Confidentiel, Niveau 2 – Secret ou Niveau 3 – Top Secret) proportionnelle au niveau nécessaire pour avoir accès à ces types de biens et/ou renseignements et que le besoin de savoir est clairement démontré.

#### 3.4 TOUT ENTREPRENEUR

- a) Tout entrepreneur naviguant à bord du navire est considéré comme surnuméraire et doit, à ce titre, répondre aux exigences, tel qu'il est stipulé à la procédure 6.D.1, c.-à-d. attestation de sécurité et état de santé.

### 3.5 RESPONSABILITÉ CIVILE

- a) Lorsqu'un navire ou une station est sous la garde et le contrôle de la GCC, cette dernière est responsable de la sécurité du lieu de travail incluant toutes les personnes à bord, les entrepreneurs et les sous-contractants. Dans ces circonstances, la GCC doit s'assurer que les activités de tous les entrepreneurs et sous-contractants ne mettent pas en danger la santé et la sécurité des employés de la GCC ou la sécurité du navire ou de la station, le cas échéant.
- b) Lorsqu'un navire ou une station N'EST PAS sous la garde et le contrôle de la GCC, afin de réduire les risques de responsabilité civile, la GCC en tant que propriétaire du navire doit être convaincus que l'entrepreneur dispose de processus en place pour prévenir les accidents et les dommages au navire. S'il est opportun, avant le début du contrat, l'entrepreneur devra fournir à la GCC, la documentation indiquant le processus d'entretien et de garde du navire, la protection de l'équipement et la conduite des activités à risques (ex. travail à chaud, soudure, espace clos etc.)

**Nota 1 :** Ces exemples ne sont pas restreintes et sont soumis à des conditions spécifiques dans lesquelles le travail est entrepris.

### 3.6 INFRACTION MINEURE DE SÉCURITÉ OU DE SÛRETÉ

- a) Tout employé de la GCC observant une infraction mineure de sécurité ou de sûreté doit la rapporter à son superviseur.
- b) Le superviseur de la GCC, à son tour, informera le représentant (superviseur) de l'entrepreneur.
- c) Le représentant de l'autorité contractante, le cas échéant doit être informé de l'infraction.
- d) Toutes les infractions mineures doivent être consignées dans le journal de bord de la passerelle.

### 3.7 INFRACTION MAJEURE DE SÉCURITÉ OU DE SÛRETÉ

- a) Les travaux doivent immédiatement être interrompus.
- b) Tout employé de la GCC observant une infraction majeure de sécurité ou de sûreté doit la rapporter à son superviseur.
- c) Le représentant de l'autorité contractante, le cas échéant, doit être informé de l'infraction.
- d) Des mesures correctives doivent être prises avant que reprennent les travaux.
- e) Toutes les infractions majeures doivent être consignées dans le journal de bord de la passerelle.
- f) Pour toute infraction majeure liée à la santé, la sécurité ou la sûreté, le superviseur responsable de la GCC, doit rapporter l'incident au surintendant de la Sécurité et de la sûreté de la Flotte et fournir des copies de toute la documentation pertinente (rapport d'enquête, action corrective immédiate entreprise, mesure prise afin d'éviter la récidive etc.) de manière opportune.
- g) *Le prospectus de familiarisation des entrepreneurs aux exigences et attentes de la Flotte de la GCC en matière de santé, de sécurité, de sûreté, de qualité et d'environnement* est un document d'information destiné à faire connaître aux entrepreneurs en ce qui concerne les attentes de la GCC.

- h) Le document de familiarisation de base sur la sécurité des entrepreneurs atteste que la séance d'information sur la sécurité a été donnée et que l'entrepreneur l'a comprise et en accuse réception. Ce document doit être rédigé pour tous les entrepreneurs travaillant sur des navires ou à un site de la GCC. Il doit être conservé sur le lieu de travail pendant deux (2) ans.

#### **4 DOCUMENTATION**

- Inscriptions au Journal de bord
- Évaluation préalable de la sécurité des travaux
- Procédure spécifique et listes de vérification propres à chaque site
- Documentation des séances d'information sur la sécurité





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 10.B.1 - ENTRETIEN DES APPAREILS DE LEVAGE ET DES ENGIN DE MANUTENTION

### 1 BUT

- a) S'assurer de la fonctionnalité, de la sécurité et de la fiabilité durables des engins de manutention du navire<sup>1</sup> en effectuant des essais et des inspections périodiques.
- b) S'assurer que tous les appareils de levage<sup>2</sup> et les appareils connexes du navire sont identifiés, inspectés, vérifiés et entretenus, conformément à la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada – Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#).
- c) S'assurer que tous les appareils qui ne sont pas définis comme étant des engins de manutention dans la [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#), qui se trouvent à bord du navire et peuvent être utilisés à des fins de levage (tels que les bossoirs pour embarcation de sauvetage et les palans à chaîne de la salle des machines), ou les appareils embarqués à bord des navires par des parties externes aux fins de levage, font l'objet d'inspections régulières.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 OFFICIER DE PONT PRINCIPAL

L'officier de pont supérieur est responsable de veiller à ce que tous les engins de manutention, les appareils de levage, etc., soient identifiés, certifiés et entretenus adéquatement à bord du navire. L'officier de pont supérieur doit tenir des dossiers, de façon appropriée dans le Registre des appareils de levage et des engins de manutention de la Garde côtière canadienne (GCC).

### 3 PROCÉDURES

#### 3.1 ENGIN DE MANUTENTION

- a) Chaque navire doit tenir un registre de chaque engin de manutention où sont indiquées la date de la dernière vérification et la charge maximale d'utilisation. Ce registre devra inclure tous les palans, moufles à chaîne, moufles à cordage, lanières, pitons à œil, manilles, etc. Ils doivent être indiqués par leur propre marque ou étiquette avec leur charge maximale d'utilisation.

<sup>1</sup> [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#) – Partie 300

<sup>2</sup> [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#) – Partie 300

- b) Tous les engins de manutention doivent être accompagnés d'instructions écrites pour les inspections, les vérifications et l'entretien.
- c) Quiconque utilise un appareil de levage ou un équipement motorisé dans une aire de travail doit se conformer à chaque avis ou affiche concernant l'exploitation de l'appareil ou de l'équipement dans l'aire de travail.
- d) Aucun engin de manutention ne doit être utilisé avec une charge supérieure à sa charge maximale d'utilisation.

### 3.2 APPAREILS DE LEVAGE

- a) Tous les appareils de levage doivent être examinés<sup>3</sup> chaque année par une personne compétente<sup>4</sup>.
- b) Ils doivent faire l'objet d'un essai de charge et d'un examen détaillé, une fois tous les cinq<sup>5</sup> (5) ans.
- c) Les chaînes faites en fonte malléable ainsi que les chaînes, anneaux, tenons, manilles et émerillons faits en acier doux, en plus de toutes les mofles, doivent faire l'objet d'un examen en profondeur, au minimum tous les douze<sup>6</sup> (12) mois.
- d) Tous les câbles d'acier doivent obtenir un certificat d'essai<sup>7</sup> avant d'être mis en service. Tout câble d'acier doit être inspecté attentivement une fois par an<sup>8</sup> par une personne compétente, ou tous les six<sup>9</sup> (6) mois si le câble passe au-dessus d'un tambour ou d'une poulie. Une personne compétente qui inspecte à fond un câble d'acier doit, par conséquent, l'annoter au registre<sup>10</sup>. S'il y a un bris dans le fil, le câble d'acier doit être inspecté par un expert<sup>11</sup> le jour de son utilisation et il doit déterminer s'il est sécuritaire de l'utiliser.
- e) Les appareils de levage doivent faire l'objet d'une inspection visuelle par le superviseur des opérations, avant de les utiliser ou chaque fois qu'on doute de leur intégrité. Il faut alors :
  - s'assurer que les réas tournent librement;
  - s'assurer que les câbles ne montrent pas de signes d'usure excessive ou de dommages;
  - s'assurer que les crochets, manilles, rapporteurs et émerillons ne montrent pas de signes d'usure excessive ou de dommages;
  - établir un programme de lubrification et consigner les opérations à cet égard. Les défauts ou lacunes doivent être portés à l'attention du superviseur concerné.
- f) L'équipement non assujéti au [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#), mais utilisé à bord à des fins de levage et d'entretien où la charge peut être supérieure à 455 kilos, doit être inspecté de la même

---

<sup>3</sup> [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#) – Partie 304

<sup>4</sup> MSF 10.B.1 Entretien des appareils de levage et des engins de manutention – section 3.2 j

<sup>5</sup> [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#) – Partie 303 – Voir partie 300 (2) pour la définition d'une personne compétente par rapport à l'examen tous les cinq (5) ans.

<sup>6</sup> [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#) – Partie 306

<sup>7</sup> [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#) – Partie 310

<sup>8</sup> [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#) – Partie 308

<sup>9</sup> [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#) – Partie 308

<sup>10</sup> [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#) – Partie 311

<sup>11</sup> [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#) – Partie 300

façon que l'équipement qui y est assujéti, et être inscrit dans *le Registre des appareils de levage et des engins de manutention de la GCC*.

- g) Les bossoirs des canots de sauvetage et des bateaux de sauvetage font l'objet d'une inspection et d'une vérification en vertu du [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#) - Procédure [10.B.2 Entretien et inspection de l'équipement de sauvetage](#) du manuel de sécurité de la Flotte (MSF).
- h) Tous les bossoirs de bateaux de travail et de barges qui ne sont pas couverts dans la partie 3.2 (f) mentionnée ci-haut doivent être soumis à des essais par une personne compétente à 125 % de la CMU (charge maximum utile) ou testés aux spécifications du fabricant, si ces dernières sont plus rigoureuses, avant que le bossoir soit utilisé pour la première fois ainsi qu'après tout remplacement, modification ou réparation de n'importe quelle partie de tension de palier, à moins que la pièce soit mécaniquement détachable et ait été mise à l'essai et certifiée séparément du bossoir et au moins une fois tous les cinq (5) ans ou conformément aux spécifications du manufacturier. Le bossoir satisfait aux exigences lorsque les conditions suivantes sont réunies :
- les dispositifs dont tous les treuils sont munis pour arrêter et retenir la charge en position sont efficaces;
  - les freins mécaniques sont en bon état et les dispositifs de sécurité d'arrêt fixés aux treuils sont efficaces;
  - le bossoir ne montre aucun signe apparent de défectuosité ou de déformation permanente.
- i) Tous les bossoirs de bateaux de travail et de barges qui ne sont pas couverts dans la partie 3.2 (f) mentionnée ci-haut doivent être inspectés à fond par une personne compétente au moins une fois l'an après une mise à l'essai. Le bossoir passe l'inspection lorsque les conditions suivantes sont réunies :
- les certificats ont été émis pour l'engin mobile utilisé avec le bossoir;
  - les parties qui alignent et pivotent sous la charge sont dégagées;
  - la mécanique, l'électricité, l'engrenage et les systèmes hydrauliques et pneumatiques sont en bon état;
  - il n'y a pas de pièces dont la corrosion empêcherait le démontage;
  - le bossoir ne montre aucun signe apparent de défectuosité ou de déformation permanente.
- j) Les inspections à bord des navires de la GCC doivent être effectuées par une personne compétente. Aux fins de la présente procédure, une personne compétente est définie comme étant toute personne qui détient un brevet de capitaine, de premier officier, d'officier mécanicien de première classe, d'officier mécanicien de deuxième classe, ou toute autre personne responsable ayant l'expérience ou la formation requise pour lui permettre d'effectuer les inspections.

### 3.3 ÉCHELLES DE COUPÉE

- a) La fréquence des inspections est fixée par règlement pris aux termes de *la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. La fréquence des inspections peut varier selon les navires, par exemple les navires exploités selon la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) ou les navires ayant adopté les exigences d'une société de classification approuvée par la Sécurité maritime de Transports Canada ou par les dirigeants

- de la GCC. Il incombe à chaque navire d'établir la fréquence minimale des inspections nécessaires.
- b) Les inspections et les travaux d'entretien périodique déterminés par le fabricant ou par l'autorité d'inspection (organisation reconnue approuvée par Sécurité maritime de Transports Canada ou par le Programme de délégation des inspections obligatoires) doivent être effectués sous la supervision d'une personne compétente.
  - c) L'inspection peut comprendre un essai par ressuage. L'essai de ressuage sera effectué par une personne compétente disposant des exigences minimales de qualification conformes à la norme CAN/CGSB 48-9712 de niveau 2 et les résultats seront dûment consignés.
  - d) Un registre de toutes les inspections doit être tenu à bord du navire et consigné dans une section appropriée du Registre des appareils de levage et des engins de manutention de la GCC. Une attention particulière doit être portée aux segments qui passent par les réas et à leur remplacement au besoin lorsqu'il y a détérioration des garants, corrosion, déformation ou usure importante à la structure ou à des pièces mobiles, ou à des intervalles n'excédant pas cinq (5) ans, selon la première éventualité.

### 3.4 REGISTRES

- a) Le *Registre des appareils de levage et des engins de manutention de la GCC* doit être gardé et maintenu sous la responsabilité de l'officier de pont principal, conformément aux directives énoncées sur la face intérieure du plat recto.
- b) Les certificats T2 ou T3 doivent être joints au registre aux rubriques pertinentes selon l'équipement correspondant.
- c) Les certificats T4 pour tout l'équipement connexe utilisé doivent être joints au registre aux rubriques pertinentes, et l'emplacement de l'équipement doit être indiqué.
- d) Les certificats T4 pour les engins non utilisés qui sont retirés doivent être enlevés du registre ou porter clairement la mention : RETIRÉ DU SERVICE, s'ils s'appliquent à plus d'un article.
- e) Les certificats T4 pour l'équipement non fixé doivent être joints au registre et être annotés, comme par exemple : crochet de réserve de 15 tonnes.
- f) Les certificats T5 pour les câbles doivent porter la date et l'endroit où ceux-ci ont été mis en service.
- g) Les certificats T5 qui s'appliquent à plus d'un câble doivent être reproduits, annotés et placés dans le registre à l'endroit approprié. Il faut enlever du registre les certificats des câbles qui ont été retirés du service.
- h) Ce registre doit être conservé à bord pendant cinq (5) ans à partir de la date du dernier enregistrement.

### 3.5 GÉNÉRALITÉS

- a) Lorsqu'un rouleau ou tambour de câble métallique est livré à bord, il doit être assorti d'un certificat T5. Le rouleau ou tambour doit porter le numéro du certificat.
- b) Tous les engins de manutention expédiés pour être soumis à des essais doivent être bien identifiés avant d'être expédiés. À leur retour ou sur réception de nouveaux appareils à bord, il faut vérifier le certificat T4 pour s'assurer de pouvoir bien relier les articles aux certificats appropriés.

- c) Si l'engin est transféré à un autre navire, une copie du T4 original doit accompagner le bordereau d'expédition.
- d) Le commandant doit signaler, lors de la présentation du registre à un inspecteur, toute modification qui aura été apportée aux engins de manutention.
- e) Tout équipement défectueux ou suspecté d'être défaillant doit être retiré du service et porter une étiquette à cet effet. Si cet équipement n'est pas réparable, il doit être éliminé de manière appropriée.

#### **4 DOCUMENTATION**

- Inscriptions des charges maximales d'utilisation
- Listes de vérification et instructions propres au navire
- Registres d'inspection
- Registre des appareils de levage et des engins de manutention de la GCC
- Certificats T2, T3, T4 et T5
- Guide de la Flotte – Outillage de chargement
- CAN/CGSB 48-9712 de niveau 2 sur les essais de ressuage





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 10.B.2 – Entretien et inspection de l'équipement de sauvetage

### 1 Objet

- a) Fournir des renseignements pour s'assurer que l'entretien et l'inspection de l'équipement de sauvetage sont conformes aux exigences du [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#) de la [Loi sur la marine marchande du Canada](#) et, le cas échéant, de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS).

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Commandant

- a) Le commandant est responsable de s'assurer que les instructions de travail propres au site (ITPS) et les instructions du fabricant comprennent l'inspection et l'entretien de l'équipement de sauvetage fourni au navire et qu'un officier responsable est affecté à la tâche de faire les inspections et de consigner les résultats.

### 3 Instruction

#### 3.1 Inspections périodiques

- a) Les inspections et les essais suivants doivent être effectués 1 fois par semaine sur un navire ressortissant à une convention de sécurité et toutes les 2 semaines sur tous les autres navires :
  - i. les bateaux de sauvetage, les canots de secours et engins de mise à l'eau doivent faire être inspectés visuellement pour s'assurer qu'ils sont prêts à être utilisés
  - ii. les moteurs d'embarcations de sauvetage et des canots de secours doivent être mis en marche avant et arrière pendant une période totale d'au moins 3 minutes; les moteurs hors-bord ne doivent être mis en marche que tant le fabricant l'indique pour fonctionner sans eau de refroidissement
  - iii. l'alarme générale doit être mise à l'essai à divers endroits au cours de chaque inspection.
- b) L'inspection et les essais doivent être consignés.

### 3.2 Inspections mensuelles

- a) Tous les engins de sauvetage, y compris l'équipement d'embarcation de sauvetage et l'équipement de communication d'urgence, doivent être inspectés mensuellement au moyen d'une liste de vérification. L'utilisation d'une liste de vérification est prescrite par la règle 36.1 du chapitre III de la Convention SOLAS.
- b) Les combinaisons d'immersion de taille particulière remises aux employés doivent être inspectées à leur arrivée sur le navire et régulièrement par la suite conformément à la présente procédure.
- c) Selon l'équipement du navire, les combinaisons d'immersion doivent être entreposées dans un compartiment ou un casier ventilé, avec des sceaux inviolables intacts, et non dans un casier extérieur ou un compartiment extérieur exposé aux intempéries marines. Lorsqu'ils sont entreposés dans un compartiment ou un casier non chauffé, le compartiment ou le casier doit être inspecté pour des signes d'humidité, de moisissures et d'autres contaminants.
- d) D'autres instructions concernant le rangement et l'entretien des combinaisons d'immersion se trouvent dans le [GCC/6108, Manuel d'équipement de protection individuelle](#).
- e) Les combinaisons d'immersion utilisées à d'autres fins, comme l'entraînement et les essais d'ajustement qui sont entreposées à bord des navires de la Garde côtière canadienne (GCC) ou qui sont entretenues dans une installation de la GCC, ne doivent pas être incluses dans le Plan relatif à l'équipement de sauvetage ou dans l'inventaire de combinaisons d'immersion d'abandon de navire en règle. Elles doivent être étiquetées et clairement marquées (par exemple : « uniquement à des fins de formation ou d'essayage »). Ces combinaisons doivent être rangées dans un endroit distinct à l'écart des autres combinaisons d'immersion certifiées afin d'éviter toute confusion en cas d'abandon du navire.
- f) Les listes de vérification mensuelle dûment remplies doivent être conservées dans un dossier (électronique ou papier) pendant au moins 1 an.

### 3.3 Inspections annuelles

- a) Les radeaux de sauvetage doivent être entretenus annuellement par des techniciens d'entretien accrédités dans un centre d'entretien accrédité. Tous les essais, procédures et autres recommandations du fabricant du radeau de sauvetage doivent être effectués chaque fois que l'équipement est entretenu.
  - i. L'intervalle d'entretien du radeau de sauvetage peut être porté à 2 ans si :
    - 1. le navire à bord duquel le radeau de sauvetage est transporté n'est pas un navire ressortissant à une convention de sécurité et est en opération pendant moins de 7 mois par année
    - 2. moins de 15 ans se sont écoulés depuis la fabrication de l'équipement de survie gonflable
    - 3. la période de validité de l'essai hydrostatique le plus récent des bouteilles à gaz de l'équipement de survie gonflable ne doit pas expirer avant l'entretien suivant
    - 4. l'équipement de survie gonflable est entreposé dans un endroit sec pendant les mois où le bateau n'est pas en service.



- ii. L'intervalle d'entretien des radeaux de sauvetage peut être prolongé jusqu'au 30 mois si :
  - 1. le navire sur lequel le radeau de sauvetage est entreposé n'est pas ressortissant à une convention sur la sécurité
  - 2. le fabricant du radeau de sauvetage recommande de prolonger l'intervalle entre les travaux d'entretien jusqu'à 30 mois, sans toutefois dépasser cette intervalle
  - 3. l'intervalle prolongé entre les entretiens assure un niveau de sécurité au moins équivalent à celui d'un entretien annuel.
- b) Toutes les combinaisons d'immersion doivent faire l'objet d'une inspection annuelle approfondie conformément aux instructions du fabricant. Les inspections approfondies ne devraient pas être effectuées plus souvent, car cela pourrait entraîner une usure excessive.

### 3.4 Inspections des garants des embarcations de sauvetage

- a) Les garants des embarcations de sauvetage doivent être inspectés périodiquement<sup>1</sup> et tournés bout à bout tous les 30 mois ou remplacés.
- b) Les garants des embarcations de sauvetage utilisés lors de la mise à l'eau doivent être inspectés périodiquement, en portant une attention particulière aux parties qui passent dans les poulies et doivent être remplacés au besoin en raison de la détérioration des garants ou à des intervalles ne dépassant pas 5 ans, selon la première de ces éventualités.
- c) Ces inspections doivent être consignées et/ou notées dans le Registre des appareils de levage et des engins de manutention de la GCC.

### 3.5 Inspections périodiques

- a) Les combinaisons d'immersion doivent être envoyées à un atelier d'entretien aux fins d'inspection pour signes de fuites au moyen d'essais de pression d'air conformément aux recommandations du fabricant. Pour les combinaisons dont la date de fabrication est supérieure à 5 ans, des essais plus fréquents peuvent être justifiés et la fréquence doit être confirmée auprès du fabricant.
- b) La date de fabrication de la combinaison d'immersion peut être déterminée en fournissant le numéro de série au fabricant.

### 3.6 Inspections aux 5 ans

- a) Les garants des embarcations de sauvetage doivent être remplacés.
- b) Cette inspection doit être consignée et/ou notée dans le Registre des appareils de levage et des engins de manutention de la GCC du navire.

---

<sup>1</sup> [Règlement sur l'équipement de sauvetage](#), section 116

## 4 Documentation

- Registre de bord
- Listes de vérification mensuelle
- Registre des appareils de levage et des engins de manutention de la GCC
- Certificats des radeaux de sauvetage
- Étiquettes de combinaison d'immersion
- [GCC/6108, Manuel d'équipement de protection individuelle](#)



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 11.0 – Documentation et publications

### 1 Objet

- a) Les employés de la Garde côtière canadienne (GCC) doivent avoir un accès immédiat à la législation en vigueur, aux conventions internationales et aux documents et publications de la GCC concernant les opérations des navires et des stations. Pour ce faire, il faut établir une procédure de publication des documents et des publications, ainsi que des [données](#) relatives au système de gestion de la sécurité (SGS).

### 2 Mesures de contrôle

- a) Les versions électroniques des documents/publications nationaux et régionaux de la GCC sont considérées comme les versions contrôlées, sauf si la réglementation en dispose autrement.
  - i. Pour que des publications nationales soient imprimées et distribuées, une justification doit être fournie par le propriétaire à l'autorité compétente pour examen. La justification doit être appuyée par la réglementation. Au nom de l'autorité, la justification doit être soumise par l'intermédiaire de : [InfoPol.XNCR@dfo-mpo.gc.ca](mailto:InfoPol.XNCR@dfo-mpo.gc.ca).
  - ii. Pour les publications régionales, suivre la procédure régionale pour déterminer si des versions contrôlées doivent être imprimées et distribuées.
- b) Les versions électroniques des publications émises par d'autres organisations autorisées<sup>1</sup> sont considérées comme des versions contrôlées, sauf si elles sont réglementées par la loi et/ou indiquées par le propriétaire.
- c) Le contrôle des documents/publications est déterminé par la réglementation, les conventions internationales et les exigences opérationnelles de la GCC.
- d) Dans la version contrôlée d'un document/publication de la GCC, le propriétaire doit :
  - i. inclure le nom<sup>2</sup> du propriétaire
  - ii. fournir des instructions sur la manière de soumettre une suggestion de modification

<sup>1</sup> Exemples : Gouvernement du Canada, Organisation maritime internationale (OMI), Association canadienne de normalisation (CSA), organisations citées dans les lois et règlements canadiens, etc.

<sup>2</sup> Exemple de nom du propriétaire : Bureau du directeur, Gestion de la sécurité de la Garde côtière

- iii. identifier si la version contrôlée est électronique ou sur papier
- iv. identifier l'autorité qui a l'approbation finale vis-à-vis les modifications du document / de la publication
- v. identifier s'il est obligatoire pour le transport à bord du navire/à la station
- e) Les changements publiés dans un document/publication sous le contrôle de la GCC doivent être identifiés dans le document/publication et la notification de ces changements doit être communiquée.
- f) Des registres de toutes les activités du SGS doivent être conservés à bord du navire ou à la station, conformément à la procédure appropriée du Manuel de sécurité de la Flotte (MSF).
- g) Tous les documents/publications requis et contrôlés doivent être tenus à jour.
- h) Les documents/publications obsolètes doivent être retirés rapidement et détruits.
- i) En cas de retard dans la réception des modifications apportées aux documents/publications contrôlés, il convient de se référer à la version contrôlée actuelle du document/publication à bord du navire/de la station pour accomplir les tâches.
- j) La division de Directives est responsable de l'affichage et du retrait des publications/documents contrôlés par la GCC sur l'intranet de la GCC.
- k) Les versions contrôlées des publications nautiques obligatoires sur support numérique/électronique/papier, des documents/publications de la GCC et des publications émises par d'autres organismes autorisés à bord du navire/à la station doivent être conservées conformément aux [Avis aux navigateurs 1 à 46 Édition annuelle - Année en cours, Partie A - Aides à la navigation, A6 Cartes marines et publications](#), Avis 13.

### 3 Données du navire

- a) La Flotte de la GCC a élaboré des procédures de protection pour certaines données essentielles des navires. Ces procédures sont :
  - i. [7.A.6 Données de manœuvrabilité du navire](#)
  - ii. [7.A.8 Stabilité](#)
  - iii. [11.A.3 Certificats des navires](#)
  - iv. [11.A.4 Entretien des journaux de bord](#)

### 4 Références

- [GCC/5737 - Manuel de sécurité de la Flotte](#) - 1.0 Système de gestion de la sécurité – Section 7 – Préséance des publications sous le contrôle de la GCC
- [Publications de la Garde côtière](#)
- [Normes commerciales/industrielles, publications de l'OMI, codes et guides](#)
- [Ministère de la Justice](#) - Lois codifiées
- [Avis aux navigateurs 1 à 46 Édition annuelle - Année en cours, Partie A - Aides à la navigation, A6 Cartes marines et publications](#), Avis 13
- [Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation](#)

- [Index des résolutions de l'OMI](#)<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Les résolutions qui s'y trouvent sont seulement disponibles en anglais.





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 11.A.1 - CONTRÔLE DES DOCUMENTS - INTERNE

### 1 BUT

- a) Veiller à ce que les documents internes générés par le Système de gestion de la sécurité (SGS) de la Flotte de la Garde côtière canadienne (GCC) concernant la mise à jour du SGS soient offerts à tous les emplacements pertinents, à ce que les changements apportés aux documents soient révisés et approuvés par le personnel autorisé, à ce qu'un numéro de contrôle de document soit attribué à tous les documents en question et à ce que les documents périmés soient rapidement retirés.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 DIRECTEUR RÉGIONAL, FLOTTE OU SERVICES TECHNIQUES INTÉGRÉS

- a) Le directeur régional, Flotte ou Services techniques intégrés doit, le cas échéant, s'assurer que tous les sites lui faisant parvenir des rapports conservent les documents internes contrôlés du SGS, conformément à la présente procédure.

#### 2.2 COMMANDANT/GESTIONNAIRE DU SITE

- a) Le commandant/gestionnaire du site doit s'assurer que tous les documents contrôlés se rapportant au SGS des navires ou du site à terre sont à jour et que toutes les révisions sont terminées et consignées dans les notes de continuité opérationnelle.
- b) Le commandant/gestionnaire du site ou leur délégué doit s'assurer que l'ensemble du personnel touché par les changements apportés au SGS soit informé de ceux-ci.

#### 2.3 SURINTENDANT, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE LA FLOTTE (SSSF)

- a) Le SSSF est chargé de :
  - s'assurer que les documents contrôlés pertinents sont disponibles sur les navires et aux emplacements à terre, et que les révisions des documents soient distribuées rapidement.
  - contrôler, émettre et attribuer les numéros de contrôle de document pour tous les documents contrôlés régionaux.
  - tenir à jour la bibliothèque principale du SGS de la région.

#### 2.4 DIRECTEUR, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE LA FLOTTE (DFSS)

- a) Le directeur, Sécurité et sûreté de la Flotte est chargé de :

- s'assurer que les documents contrôlés pertinents sont disponibles à l'administration centrale (AC) et distribués aux SSSF, et que les révisions des documents sont distribuées dans les plus brefs délais.
- contrôler, émettre et attribuer les numéros de contrôle de document pour toute la documentation contrôlée nationale.
- tenir à jour la bibliothèque nationale principale du SGS.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 DOCUMENTS CONTRÔLÉS DU SGS

- a) Les documents contrôlés du SGS figurent sur la liste des publications contrôlées.
- b) Le Manuel de sécurité de la Flotte (MSF) doit être disponible à bord de tous les navires et à tous les emplacements à terre, en format papier ou électronique.
- c) Tous les documents contrôlés du SGS, à l'exception du plan de sûreté du navire, doivent être conservés à un endroit accessible à tout le personnel. En outre, les manuels des Plans de mesures d'urgence doivent être conservés à l'endroit le plus approprié en vue de leur utilisation.

#### 3.2 APPROBATIONS DES DOCUMENTS

- a) **Toutes les procédures nationales fondées sur la politique** – doivent être approuvées par le commissaire. Ces procédures se terminent par .0 et correspondent à la première procédure de chaque section du MSF.
- b) **Toutes les autres procédures nationales** – doivent être approuvées par le directeur général de la Flotte.
- c) **Procédures régionales** – doivent être approuvées par le commissaire adjoint. Les procédures propres aux régions ne doivent être promulguées que si la procédure nationale ne répond pas adéquatement et précisément à l'exigence unique de la région.
- d) **Instructions de travail propres aux sites/liste de vérification** – doivent être approuvées par le directeur régional de la Flotte/des Services intégrés, le cas échéant.

#### 3.3 ÉMISSION ET DISTRIBUTION

- a) Avant la distribution des documents contrôlés du SGS, le DSSF ou les SSSF doivent s'assurer, le cas échéant, que chaque document a été approuvé, s'est vu attribuer un niveau de contrôle de document, incluant un numéro de révision et est inscrit au registre officiel du contrôle des documents.
- b) Les SSSF doivent faire parvenir au DSSF les copies contrôlées de toute procédure émise à l'échelle régionale, en vue de leur incorporation à la copie maîtresse du MSF.

#### 3.4 IDENTIFICATION DES DOCUMENTS CONTRÔLÉS

- a) Toutes les procédures nationales et régionales CONTRÔLÉES doivent être imprimées sur du papier de couleur et non sur du papier blanc. Sur le lieu de travail, on ne doit utiliser que des exemplaires contrôlés des documents.



- b) Les copies-papier et les photocopies des procédures doivent être faites uniquement sur du papier blanc et comporter une étiquette, une estampille ou une marque nette avec la mention COPIE NON CONTRÔLÉE dans une couleur contrastante.
- c) S'ils sont imprimés à partir du site intranet de la Flotte de la GCC, les documents porteront déjà le filigrane COPIE NON CONTRÔLÉE LORSQU'IMPRIMÉE.

### **3.5 RÉPERTOIRE DES DOCUMENTS/REGISTRES DE CONTRÔLE**

- a) Les registres de contrôle doivent être conservés par tous les navires/sites à terre afin de repérer le répertoire des documents contrôlés du SGS et leur emplacement. Les registres de contrôle doivent comprendre :
  - le numéro de contrôle du document
  - le nom de la publication
  - le numéro d'édition et la date de la dernière révision
  - l'emplacement et/ou le nom du détenteur du document
- b) Le DSSF doit conserver un registre de contrôle où apparaît le nom des détenteurs du MSF.
- c) Chaque navire doit conserver un répertoire des procédures propres aux sites contrôlés à l'interne, des instructions de travail et des listes de vérification.
  - Le répertoire doit indiquer l'emplacement de chaque reliure contrôlée ainsi que des procédures, des instructions de travail et des listes de vérification utilisées autour du lieu de travail. Ce répertoire doit être vérifié annuellement.

### **3.6 LISTES DE VÉRIFICATION**

- a) Dans les cas où le SGS utilise les listes de vérification en format papier à titre de preuves tangibles de conformité aux procédures, toutes les cases de la liste de vérification doivent être cochées, indiquer l'information requise ou porter la mention SANS OBJET.

### **3.7 CONSERVATION ET ÉLIMINATION DES DOCUMENTS CONTRÔLÉS**

- a) Le DSSF doit conserver une copie des versions et des révisions antérieures de la politique du SGS, des procédures nationales et des instructions de travail de l'AC.
- b) Le SSSF doit conserver une copie des versions et des révisions antérieures des procédures et des instructions de travail émises à l'échelle régionale.

## **4 DOCUMENTATION**

- Registre des détenteurs de manuels
- Registre de modifications et des accusés de réception
- Copies et documentation désuète
- Registre des documents contrôlés





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 11.A.2 - CONTRÔLE DES DOCUMENTS - EXTERNE

### 1 BUT

- a) Identifier la documentation provenant de l'externe, pertinente au Système de gestion de la sécurité (SGS) et s'assurer que celle-ci est accessible à tous les emplacements pertinents. S'assurer de conserver une liste actualisée de ces documents et veiller à ce que les documents soient contrôlés et à jour.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit faire en sorte que les documents relatifs au SGS du navire et reçus de source externe soient identifiés, contrôlés, distribués et à jour.

#### 2.2 L'OFFICIER DE NAVIGATION

- a) L'officier de navigation est responsable, auprès du commandant, de l'entretien et de la garde de l'ensemble des folios, livres et autres documents de navigation fournis par le Service hydrographique. Cette responsabilité doit être clairement documentée dans une instruction de travail spécifique à chaque navire. Sur les petits navires, le commandant ou le patron, selon le cas, doit assumer ces fonctions.

#### 2.3 SURINTENDANT, INGÉNIERIE NAVAL

- a) Le surintendant, Ingénierie naval est responsable de garder le double des exemplaires des dessins requis à la section 3.3 (d) de cette procédure.

#### 2.4 LE DIRECTEUR, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ, DE LA FLOTTE (DSSF)

- a) Le DSSF doit assurer la tenue d'un Registre des documents externes du SGS, situés à l'Administration centrale.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Chaque navire et chaque site à terre doit tenir un inventaire de la documentation externe du SGS. Sous réserve de la situation opérationnelle, cet inventaire doit être vérifié tous les ans. Tout écart doit être consigné sur la liste des inventaires et doit faire l'objet de mesures correctives.

- b) Chaque publication, devant être régulièrement mise à jour et révisée, doit être consignée dans la liste de contrôle des documents. Les documents périmés doivent être rapidement retirés et détruits.
- c) La Liste de contrôle des documents externes doit identifier, sur l'en tête, le nom du navire ou de l'emplacement à terre ainsi que la date de compilation ou de révision de la liste. Chaque document contrôlé doit être mentionné et décrit au moyen des renseignements suivants, le cas échéant :
  - le nom et titre de la publication;
  - la date de publication;
  - le numéro de la version ou du modèle;
  - le numéro de la publication;
  - l'emplacement du document;
  - la date des révisions ou des modifications;
  - le type de média (copie papier, électronique, DC/DVD, microfiche, etc.).
- d) Annexe C – Liste des documents et des publications contrôlés qui doivent être conservés à bord des navires de la Flotte de la GCC et qui doivent se trouver aux emplacements à terre appropriés. La liste n'est pas exhaustive.

### 3.2 CARTES ET PUBLICATIONS MARINES

- a) Les navires doivent avoir, à leur bord, les cartes et les publications relatives à la zone d'opération. Le Centre des opérations régionales (COR) transmet des avis d'opérations à l'extérieur des zones opérationnelles pour accorder le temps nécessaire au navire de se procurer de nouvelles cartes et publications de navigation.
- b) Les lignes directrices et les instructions contenues dans le *Manuel du matériel hydrographique* doivent être suivies aux fins suivantes :
  - faire rapport de l'information hydrographique;
  - commander du matériel hydrographique et prendre les mesures appropriées à la réception;
  - publier de nouvelles cartes et de nouvelles éditions;
  - effectuer la correction des cartes;
  - effectuer la correction des publications;
  - faire les avis aux navigateurs maritimes.
- c) Les navires sont avisés que le Bureau des services hydrographiques (BSH) ne garantit pas que les navires de la GCC soient approvisionnés avec des cartes corrigées. Il est possible que les cartes soient fournies au navire tel que reçues du fournisseur.
- d) Sur réception de nouvelles cartes ou de cartes validées par le BSH, le surintendant, Marine, doit jouir du temps nécessaire, afin de s'assurer qu'une personne responsable désignée puisse mettre à jour toutes les publications et tous les ouvrages de référence, incluant les corrections provisoires ou préliminaires des cartes.
- e) Les cartes doivent être corrigées, conformément aux instructions fournies dans le Guide des fournitures hydrographiques.

- f) Les cartes dument corrigées de la zone opérationnelle du navire doivent être disponibles à bord. Dans le cas des navires et des emplacements à terre où les cartes sont conservées comme documents de référence ou pour être utilisées sur de petites embarcations, mais qu'elles ne sont pas corrigées et mises à jour conformément à la présente procédure, elles doivent porter la mention ATTENTION – CARTE NON CORRIGÉE SELON LES AVIS AUX NAVIGATEURS.
- g) À la timonerie, on doit conserver un dossier des Avis à la navigation. L'officier de navigation, ou le patron sur réception de chaque Avis de navigation, doit établir quelle carte a été ou est modifiée et doit inscrire sur la carte le numéro de l'Avis en y ajoutant une brève description.
- h) Tous les écrans de systèmes de navigation électroniques (SCE, cartes électroniques) devront porter la mention NE PAS UTILISER COMME SEUL MOYEN DE NAVIGATION de façon claire pour tout le personnel les utilisant.

### 3.3 PRINCIPAUX DESSINS DU NAVIRE

- a) Les dessins des navires doivent être maintenus de manière à refléter la condition actuelle conforme du navire. Les modifications apportées aux dessins existants, afin de tenir compte de changements à la condition originale ou préalable, doivent être datées, paraphées et ensuite être remplacées, dès que possible, par une représentation élaborée selon les règles à suivre.
- b) La liste des dessins requis se trouvant à l'Annexe C – Documents d'orientation représente les dessins devant être maintenus par chaque navire, pour satisfaire aux exigences de la Convention, du Code ou de la réglementation.
- c) Des exemplaires de ces dessins peuvent être gardés à terre, mais doivent porter la mention NON CONTRÔLÉ, à moins qu'un système d'émission, de réception et d'accusé de réception ne soit en place.
- d) Pour tous les navires, on doit garder à terre un double des exemplaires de certains dessins CONTRÔLÉS. Voici les dessins en question :
  - Principaux plans :
    - plan d'ensemble;
    - plan des capacités;
    - courbes hydrostatiques.
  - Détail de construction :
    - coupe au maître;
    - plan d'échantillonnage;
    - ponts;
    - développement du bordé;
    - cloisons transversales;
    - gouvernails et mèches de gouvernail;
    - panneau d'écouille de chargement, le cas échéant;
- e) Diagrammes des cales, des ballasts et des tuyauteries de cargaison.

### **3.4 VIDÉOS DE SENSIBILISATION**

- a) L'Annexe C – Documents d'orientation contient une liste des vidéos de sensibilisation fournies à des fins de familiarisation par la GCC. Ces vidéos sont des documents contrôlés qui doivent être gardées à bord du navire ou à l'emplacement à terre.
- b) Lorsque de nouvelles vidéos n'apparaissant pas sur la liste sont reçues, elles doivent être ajoutées à la main à cette liste dans les espaces prévus à cette fin, jusqu'à ce que le changement soit effectué dans la prochaine version du MSF.
- c) Chaque vidéo sera envoyée avec une lettre d'accompagnement décrivant à quelle familiarisation celle-ci se rattache.

## **4 DOCUMENTATION**

- Registres nationaux et régionaux de la documentation externe
- Liste de la documentation externe propre au navire
- Instructions de travail spécifiques au navire
- Registre des Avis aux navigateurs
- Registre des Avis à la navigation
- Liste de contrôle de la familiarisation
- Vidéos de sensibilisation



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 11.A.3 - CERTIFICATS DES NAVIRES

### 1 BUT

- a) S'assurer que les certificats réglementaires qui doivent être conservés à bord des navires sont bien enregistrés et tenus à jour.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant doit s'assurer que les certificats réglementaires requis à bord de son navire sont valides pour la classe de voyage et qu'ils sont affichés comme il se doit.
- b) Le commandant, de concert avec le directeur régional de la Flotte et le directeur des Services techniques intégrés, doit s'assurer que les certificats venant à échéance sont renouvelés en temps opportun.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Les navires doivent conserver un registre des certificats de navire détenus indiquant la date de délivrance des certificats, la date d'expiration et, lorsque pertinent, la date d'acceptation. Tous les certificats réglementaires du navire doivent être entrés dans le registre.
- b) Lors de l'émission initiale d'un certificat ou d'un avis de renouvellement d'un certificat, on doit envoyer une copie du certificat ou de l'avis au directeur régional de la Flotte ou à son délégué. Seuls les certificats RÉGLEMENTAIRES/STATUTAIRES figurant dans le registre doivent être envoyés à terre.
  - Les navires doivent informer le directeur régional de la Flotte de tout changement affectant la validité des certificats réglementaires (prolongation, nouvelle date d'expiration, SI-7, etc.). Tous les problèmes concernant les certificats des navires doivent être indiqués sur la page couverture du registre des certificats qui accompagne le document de changement de commandement. Toute influence ou décision susceptible d'affecter l'état de préparation du navire doit être mentionnée dans ce registre. Un exemple est fourni à l'Annexe D – Formulaire et peut être modifié pour les certificats qui sont actuellement transportés à bord.

### 4 DOCUMENTATION

- Registre des certificats du navire
- Certificats à afficher conformément au règlement







# Manuel de sécurité de la Flotte

## 11.A.4 - ENTRETIEN DES JOURNAUX DE BORD

### 1 BUT

- a) S'assurer que tous les registres de bord soient remplis et tenus en conformité avec une norme commune et qu'ils satisfassent à toutes les exigences réglementaires.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMANDANT

- a) Le commandant est responsable de s'assurer que le registre de bord ainsi que le registre de pont et le livret de radio sont complétés selon la présente procédure.

#### 2.2 CHEF MÉCANICIEN

- a) Le chef mécanicien est responsable de s'assurer que les registres des machines et des hydrocarbures sont complétés selon la présente procédure.

#### 2.3 SURINTENDANT, MARINE

- a) Le surintendant, Marine est responsable de s'assurer de la préservation des registres qui leurs sont acheminés en vertu de la présente procédure.

### 3 INSTRUCTIONS

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) On doit faire toutes les écritures à l'encre, de façon propre et lisible. On ne doit jamais effacer les écritures puisque toute erreur doit être rayée d'un trait simple et être initialisée par l'auteur de l'entrée initiale.
- b) Tous les journaux de bord doivent être conservés conformément à ses instructions spécifiques.

#### 3.2 JOURNAL DE BORD – SECTEUR PONT

- a) Habituellement, les navires utilisent le *Journal de bord - secteur Pont MPO/2009-1594*. Cependant, lorsque ce format n'est pas pratique à cause de la taille et/ou des opérations du navire, il est possible de choisir un autre format mieux adapté. Ces autres formats doivent être approuvés par le surintendant, Marine et doivent être inscrits dans les procédures régionales.
- b) On doit faire suffisamment d'entrées dans le Registre pour permettre de recréer le voyage du navire. Le responsable du quart doit initialiser les entrées tandis que le commandant doit inspecter et signer les entrées de chaque journée.
- c) Le surintendant, Marine doit émettre des directives sur la façon de remplir les registres dans certaines circonstances, comme en cas de radoub prolongé.

### 3.3 ENTRÉES - GÉNÉRALITÉS

- a) Lorsque des listes de vérification sont utilisées pour effectuer les activités récurrentes, une entrée au Journal de bord, indiquant que la liste a été complétée, peut remplacer les entrées individuelles mentionnées dans cette procédure.
- b) Les listes de vérification doivent être approuvées à titre d'instructions de travail propres au site et les modèles de la liste doivent être disponibles à bord pour appuyer les entrées du journal de bord.

### 3.4 LES ENTRÉES DU JOURNAL DOIVENT COMPRENDRE, ENTRE AUTRES :

- a) l'emploi du temps de l'équipage du navire;
- b) la fermeture et l'ouverture des portes étanches;
- c) les heures et les détails des accidents, naissances et décès à bord;
- d) l'avis de dommage ou de perte de tout article ou accessoire important;
- e) tout événement, échouage, collision avec un autre navire ou avec un objet fixe ou flottant, l'heure de l'accident, le nom des officiers de pont et mécaniciens et tout autre personnel de quart à la timonerie. On doit également consigner le nom et le port d'immatriculation de tout autre navire visé;
- f) tout renseignement sur les dommages aux engins de pêche.
- g) une description des conditions météorologiques, du vent, de l'état de la mer et une lecture corrigée du baromètre et de tout phénomène inhabituel, comme suit :
  - sur les navires avec quart : dans la mesure du possible, toutes les deux (2) heures puis : toujours à la fin de chaque quart et lors de tout événement ou circonstance inhabituelle;
  - sur les navires sans quart : toutes les deux (2) heures, si possible, mais au moins lors du départ et de l'arrivée et lors de tout événement ou circonstance inhabituelle.
- h) tout changement, réel ou soupçonné, de la position annoncée ou des caractéristiques d'une aide à la navigation;
- i) tous les détails de toute infraction, réelle ou soupçonnée, à la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada \(2001\) - Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#) et toute autre mesure prise;
- j) les noms et descriptions de tout navire, barge, chaland ou petit bâtiment amarré, y compris l'heure d'arrivée et de départ;
- k) tout dommage causé par des navires à quai;
- l) les heures du début et de la fin du chargement ou du déchargement;
- m) Heures à laquelle le navire ou l'objet est pris en remorque et heure à laquelle le remorquage prend fin.
- n) Heures de départ et de retour des navires, des bateaux et/ou des hélicoptères.
- o) les détails sur le nombre et le type des navires arraisonnés pour appliquer et/ou gérer la réglementation sur les pêches, en outre, lorsque des accusations sont portées, le numéro de Bateau de pêche commercial (BPC) (ou tout autre renseignement d'identification dans le cas de navires autres que des BPC), le type d'infraction et le nom de l'officier émetteur. Lorsque l'infraction porte sur l'emplacement du navire en infraction (frontières, etc.), il faut préciser la position ainsi que la méthode de relèvement;
- p) le Registre des vérifications de l'équipement de relèvement et de toute erreur découverte;

- q) tout travail accompli à bord par des personnes non membres de l'équipage, y compris le nom de l'entreprise;
- r) la confirmation de la vérification du temps entre la timonerie et la salle des machines;
- s) toute autre entrée qui est exigée par la réglementation.

### **3.5 ENTRÉES – PROCÉDURES LORS DU DÉPART EN MER OU DE L'ARRIVÉE**

- a) les heures de pesée, de levée de l'ancre et de départ;
- b) les heures de l'ancrage ou de l'amarrage du navire. La profondeur de l'eau, la longueur de câble déroulé et la position y compris la méthode de relèvement;
- c) les heures de l'amarrage à quai;
- d) les tirants d'eau du navire, à l'avant et à l'arrière, à l'appareillage et à l'arrivée;
- e) les heures d'embarquement et de débarquement des pilotes de la voie maritime;
- f) les détails sur tout remorqueur ou autre bateau qui aide le navire, pour quelque raison que ce soit, y compris les heures d'amarrage et d'appareillage;
- g) les heures d'achèvement des vérifications de l'équipement de la timonerie;
- h) les heures relatives à l'utilisation des machines, y compris le transfert du contrôle, l'avis et l'annulation de l'attente, l'heure de fin des travaux relatifs aux machines. Lorsqu'il faut des renseignements détaillés sur les manœuvres machines, on peut les inscrire sur une page distincte du cahier de la timonerie.

### **3.6 ENTRÉES – EN MER**

- a) rencontrer ou trouver à l'ancre tout navire dont la présence ou le mouvement suscite des préoccupations ou de l'intérêt;
- b) tout événement relié à la navigation ou au pilotage du navire, y compris l'approche et/ou l'entrée d'un secteur à visibilité restreinte, et les mesures prises;
- c) tous les dangers découverts ou soupçonnés qui, si non rapportés, peuvent causer un danger pour le navire;
- d) les résultats des observations faites pour déterminer la position du navire;
- e) Le comportement du navire par mauvais temps.
- f) les heures de début et de fin ainsi que les détails des travaux de recherche et sauvetage, y compris les noms des navires aidés;
- g) les particularités de toute marchandise perdue ou jetée par dessus bord;
- h) l'heure du début de l'accumulation de la glace et la quantité de glace accumulée.

### **3.7 CARNETS**

- a) Lorsqu'il n'y a pas suffisamment de place, dans le Journal de bord – secteur Pont, pour enregistrer les détails d'un événement, on doit recourir à un carnet distinct pour consigner les renseignements tels que les travaux de recherche et sauvetage, les activités d'application de la loi, les manœuvres des machines, le registre d'hélicoptère, etc. On doit faire mention des carnets dans le Registre de pont.

### **3.8 JOURNAL DE BORD – SECTEUR MACHINE**

- a) En raison des différences entre les machines de chaque navire, un registre particulier à chacun peut être utilisé à condition qu'il soit approuvé par le surintendant de l'ingénierie navale.
- b) Les entrées dans le registre doivent comprendre, entre autres :

- La demande et le transfert du contrôle des machines, entre la salle des machines et la timonerie;
  - Les demandes de la timonerie d'une situation d'attente ou de machines supplémentaires;
  - Les heures de mise en marche et d'arrêt du groupe de propulsion et des machines auxiliaires;
  - La mise hors service de machines pour motif d'entretien ou de réparation;
  - Les défauts relevés qui pourraient nuire à la sécurité du navire ou en limiter le rendement;
  - Les détails du transfert du carburant, d'eau de ballast ou de cale ou de pétrole;
  - Le réapprovisionnement en carburant du navire;
  - Les incidents : abordage, échouement, exercices, incendie, blessures ou dommages à l'équipement;
  - La confirmation de la vérification de l'heure entre la timonerie et la salle des machines;
  - Les travaux ayant touché l'équipement, comme l'entretien ou l'ajustement et qui peuvent en modifier le rendement opérationnel;
  - Les dossiers périodiques des données d'exploitation des machines tels que température, pression, heures.
- c) Les rapports de fin de quart doivent être gérés conformément aux instructions énoncées dans [4.7.1.2 - Description générale](#) du [manuel de gestion de l'entretien des navires \(MGEN\)](#).

REMARQUE : Si une enquête est en cours pour une période déterminée dans les journaux de bord de salle des machines, ceux-ci doivent être conservés jusqu'à ce que l'enquête soit terminée et qu'il n'y a pas lieu de continuer d'utiliser les journaux de bord

### 3.9 REGISTRE DES HYDROCARBURES

- a) Tous les navires supérieurs à 400 TJB doivent tenir des *Registres des hydrocarbures*, version approuvée par Transports Canada. Les entrées doivent être faites en conformité avec le [Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques](#) et [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#) et selon les instructions incluses avec le registre. Chaque entrée dans le Registre des hydrocarbures, doit être clairement écrite pour l'opération, proprement codée et signée par l'officier en charge de l'opération. Un transfert d'opération peut contenir plus d'une ligne. Chaque page du registre doit être signée par le commandant. Aucune espace en blanc ne doit être laissée entre les entrées.

### 3.10 LIVRET DE RADIO

- a) En conformité avec la [Loi sur la marine marchande du Canada \(2001\)](#) et les dispositions de la section 41 du [Règlement technique de 1999 sur les stations de navires \(radio\)](#), les navires devant être équipés d'une station radio marine doivent tenir un Livret de radio. Les instructions énoncées dans le [Livret de radio pour les navires immatriculés au Canada \(TP 13926 F\)](#) doivent être respectées.

Les entrées dans le Livret de radio doivent comprendre, entre autres :

- Un résumé des communications-radio de détresse, d'urgence et de sécurité;
- Les incidents importants, ayant trait au service radio;

- Selon le cas, la position du navire, une fois par jour;
- Le résumé de l'état de l'équipement radio, y compris l'état de l'alimentation de secours;
- Les vérifications journalières, hebdomadaires et mensuelles doivent être consignées au livret, tel que décrit à l'annexe A du Livret radio.

### **3.11 RÔLE D'ÉQUIPAGE DES NAVIRES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE**

- a) Le Rôle d'équipage des navires de la GCC sert à consigner les engagements, les congédiements, les promotions et les affectations sur les navires de la Flotte.
- b) Le Rôle d'équipage constitue un document important sur le temps de service en mer et sur les compétences du marin. Le rôle d'équipage, doit être rempli conformément aux instructions détaillées qu'il contient.

### **3.12 TENUE ET CONSERVATION DES REGISTRES**

- a) Les registres doivent être préservés et tenus avec soin, de sorte qu'ils puissent être présentés n'importe quand, à des fins d'inspection ou à des fins légales. Un accusé de réception doit être fourni pour tous les livres et registres transférés du navire aux bureaux à terre. Ces reçus doivent être conservés en dossier, sur le navire, afin d'être montrés au besoin. Le calendrier de conservation établi pour le maintien de l'information consignée dans le cadre de la présente procédure est énoncé à [l'Annexe C – Documents d'orientation](#).

## **4 DOCUMENTATION**

- Journal de bord - secteur Pont
- Journal de bord - secteur Machine
- Registre des hydrocarbures
- Livret de radio
- [Livret de radio pour les navires immatriculés au Canada \(TP 13926 F\)](#)
- [Manuel de gestion de l'entretien des navires \(MGEN\)](#)
- Registre des reçus pour les livres transférés
- Rôle d'équipage des navires de la garde côtière canadienne





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 11.B.1 - APPROBATION DES PROCÉDURES ET PROCESSUS DE MODIFICATIONS

---

### 1 BUT

- a) S'assurer qu'un processus systématique est mis en place pour procéder à des modifications des procédures nationales et régionales décrites dans le Manuel de sécurité de la flotte (MSF) et veiller à ce qu'il y ait un processus similaire permettant de modifier les instructions de travail propres à un site.
- b) S'assurer que l'on dispose d'une méthode documentée pour soumettre des suggestions de changements à apporter au Système de gestion de la sécurité (SGS) et d'une méthode pour examiner et évaluer ces modifications.

### 2 RESPONSABILITÉS

#### 2.1 COMMISSAIRE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

- a) Le commissaire de la Garde côtière canadienne (GCC) est responsable de l'approbation de toutes les politiques nationales du MSF (indiquées dans ce manuel par la convention de numérotation No.0).

#### 2.2 COMMISSAIRE ADJOINT DE LA GCC

- a) Le commissaire adjoint de la GCC est responsable de l'approbation des procédures régionales rédigées pour renforcer les procédures nationales décrites dans le MSF.

#### 2.3 DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA FLOTTE

- a) Le directeur général de la flotte est responsable de l'approbation des procédures nationales du MSF.

#### 2.4 LE DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA FLOTTE ET LE DIRECTEUR RÉGIONAL DES SERVICES TECHNIQUES INTÉGRÉS

- a) Le directeur régional de la flotte et le directeur régional des Services techniques intégrés sont responsables de l'approbation des instructions de travail et des listes de vérification propres au site qui relèvent de leur compétence.

#### 2.5 TOUT LE PERSONNEL

- a) Tout le personnel de la GCC est invité à donner des suggestions visant à améliorer le SGS utilisé au sein de la GCC.

## **2.6 COMMANDANTS**

- a) Les commandants doivent recevoir les suggestions faites par les membres de leur équipage et les présenter au Surintendant, sécurité et sûreté de la Flotte (SSSF). Les commandants peuvent ajouter des commentaires écrits, concernant la viabilité d'une suggestion; ils doivent alors fournir une copie de ces commentaires à l'auteur de la suggestion.

## **2.7 SURINTENDANTS À TERRE**

- a) Les surintendants à terre doivent recevoir les suggestions de leurs employés et les présenter au SSSF. Les surintendants à terre peuvent ajouter des commentaires écrits, concernant la viabilité d'une suggestion; ils doivent alors fournir une copie de ces commentaires à l'auteur de la suggestion.

## **2.8 COMMANDANTS OU LES SURINTENDANTS À TERRE**

- a) Les commandants ou les surintendants à terre, selon le cas, doivent demeurer en communication avec le SSSF, pour assurer le suivi de l'évaluation de la suggestion et rendre compte des progrès accomplis à l'auteur de la suggestion.

## **2.9 DIRECTEUR/SURINTENDANT DE LA SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE LA FLOTTE**

- a) Le directeur/surintendant de la Sécurité et sûreté de la flotte doit tenir à jour un registre des suggestions de changements reçues pour les procédures dont il a la garde. Le registre doit indiquer quelles mesures ont été prises pour examiner les suggestions.

# **3 INSTRUCTIONS**

## **3.1 MODIFICATION**

- a) Les modifications au MSF peuvent résulter de :
- suggestions faites par une personne
  - Rapports d'irrégularités
  - recommandations des Comités de santé et de sécurité au travail
  - recommandations découlant des comités de la gestion et des syndicats
  - recommandations du Comité de gestion régionale
  - Recommandations du Comité de révision nationale du SGS
  - Recommandations découlant d'un examen du MSF mises de l'avant dans l'examen fonctionnel.
  - Actions unilatérales menée par le directeur général de la Flotte relativement aux procédures nationales.
  - Actions unilatérales prises par le Commissaire adjoint de la GCC, relativement aux procédures régionales
  - Action unilatérale menée par le directeur régional de la Flotte ou le directeur régional des Services techniques intégrés relativement aux instructions de travail ou aux listes de vérification propres au site.



- b) Aucune disposition de cette procédure n'oblige les personnes chargées d'approuver les modifications immédiates dans les politiques ou les procédures dont ils sont responsables qu'ils jugent nécessaires pour régler une situation dangereuse ou non souhaitée qui pourrait exister ou être engendrée par un manque de gestion de direction. Ces personnes ont le pouvoir d'opposer un veto à tout changement qui leur est présenté aux fins d'approbation à la suite d'un processus d'examen national/régional.
- c) Lorsqu'une modification est apportée unilatéralement par le directeur général de la Flotte, un commissaire adjoint de la GCC, un directeur régional de la Flotte ou un directeur régional des Services techniques intégrés, les raisons de la modification doivent être communiquées au moment de sa mise en application.

### **3.2 SUGGESTIONS**

- a) Le SGS repose sur un processus d'amélioration continue; tout le personnel peut déterminer le besoin ou la possibilité de créer une nouvelle procédure, une nouvelle instruction de travail, une nouvelle liste de vérification ou suggérer une modification à apporter.
- b) Les suggestions visant l'amélioration du SGS doivent être formulées par écrit. L'utilisation du formulaire de suggestion de changement fait en sorte que les suggestions sont suivies. Le formulaire doit également servir à enregistrer les mesures prises – Annexe D – Formulaires.
- c) Lorsqu'il reçoit une suggestion, le surintendant de la SSSF doit déterminer si la suggestion a des incidences à l'échelle régionale ou nationale. Les suggestions à portée régionale doivent être suivies à l'aide d'un système de numérotation séquentiel généré dans les régions alors que les suggestions de portée nationale doivent recevoir un numéro de suivi (les régions requièrent un numéro national). Les suggestions de portée nationale sont transmises au directeur de la Sécurité et sûreté de la Flotte. Le directeur/surintendant qui reçoit une suggestion de changement doit envoyer un accusé de réception à l'auteur de la suggestion de changement dès réception.
- d) Les suggestions de changement qui ne touchent que le site de travail immédiat et les instructions de travail propres au site n'ont pas besoin d'être reçues par l'entremise d'un formulaire officiel de suggestion de changement. La communication verbale suivie par une certaine forme de documentation/courriel à l'appui décrivant l'approbation/la recommandation d'un changement dans la gestion du site serait acceptée.

### **3.3 POLITIQUE/PROCÉDURE DU MANUEL DE SÉCURITÉ DE LA FLOTTE - APPROBATION**

- a) L'approbation des politiques/procédures du MSF doit se faire suivant trois niveaux hiérarchiques.
  - L'approbation des politiques du SGS (indiquées dans le Manuel par No.0) doit être donnée ou refusée par le commissaire.
  - L'approbation des procédures nationales du MSF doit être donnée ou refusée par le directeur général de la Flotte.
  - L'approbation des procédures régionales doit être donnée ou refusée par le commissaire adjoint de la GCC.

- b) Toutes les suggestions de changement à apporter aux politiques/procédures doivent être examinées par la haute direction et les gestionnaires opérationnels responsables du secteur. Avant d'être présentées aux fins d'approbation officielle, les procédures en révision doivent être accompagnées d'une feuille de suivi qui décrit bien les commentaires et les approbations provenant des diverses personnes.
- c) L'approbation d'une politique/procédure du SGS de la Flotte doit être donnée ou refusée dans les deux (2) mois suivant le processus de révision. Quand les procédures sont approuvées, elles doivent apparaître dans la révision cyclique suivante du MSF.

### **3.4 APPROBATION DES INSTRUCTIONS DE TRAVAIL PROPRES AU SITE**

- a) Les changements apportés aux instructions de travail propres au site (ITPS) doivent être approuvés à l'interne par l'équipe de gestion sur le site avant d'être envoyés aux SSSF pour être acheminés au directeur régional approprié et recevoir la signature d'approbation. Lorsque les navires en jours de relâche, les ITPS des navires doivent être approuvés par les deux équipages avant l'envoi à terre des navires.
- b) Quand une nouvelle ITPS est créée ou qu'il y a un changement résultant d'une irrégularité, enquête sur les incidents, comme résultat direct d'une modification apportée à une pièce d'équipement ou de corriger toute situation dangereuse ou non souhaitée qui pourrait exister, l'instruction doit être créée, modifiée, mise à jour ou corrigée, si nécessaire, et être mise en œuvre immédiatement en tant que version préliminaire en attente d'approbation officielle pour autant qu'elle ait été approuvée par l'équipe de gestion sur le site.
  - Les procédures provisoires utilisées sur le lieu de travail doivent être imprimées sur du papier de couleur différente et être identifiées comme version préliminaire approuvée à l'interne en attente d'approbation.
  - La version préliminaire des ITPS ne doit pas demeurer en place pendant des périodes de plus de quatre vingt dix (90) jours alors que les divers niveaux d'approbation sont recherchés.
  - La version préliminaire des ITPS doit être préparée dans le même format que les ITPS standard.
- a) Les ITPS soumises pour approbation au directeur régional de la Flotte ou au directeur régional des Services techniques intégrés doivent être données ou refusées dans les soixante (60) jours suivant la réception de la recommandation provenant du commandant ou du Comité de la santé et de la sécurité au travail du site.
- b) Les ordres permanents du commandant deviennent partie intégrante des instructions de travail propres au site. Ces instructions sont approuvées afin d'être utilisées par le(s) commandant(s) à bord du navire. Le directeur régional de la Flotte, en tant que représentant des propriétaires de navire, approuve ces ordres à titre administratif en assurant la continuité avec les procédures et les politiques de la GCC.
- c) Lorsqu'un agent autorisé refuse de mettre en œuvre une modification recommandée par un comité, un individu ou un commandant compétent, la décision doit être transmise par écrit et appuyée d'une explication écrite. La décision prise, en vertu du droit de veto, doit alors être jointe au procès-verbal de la réunion du comité ou de l'individu dans le cadre de laquelle la proposition a été présentée, débattue et transmise à des fins d'approbation.

#### **4 DOCUMENTATION**

- Formules de suggestions remplies
- Registre des suggestions reçues des directeurs/Surintendant, sécurité et sûreté de la Flotte
- Ordres du jour du Comité de la direction régionale
- Copies de la documentation appuyant les décisions prises en vertu du droit de veto





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 11.C.1 - Ordres d'appareillage

### 1 Objet

- a) S'assurer que les ordres d'appareillage des navires de la Garde côtière canadienne (GCC) sont donnés clairement et de façon uniforme, en tenant compte de la santé et de la sécurité de l'équipage, de la sécurité et de la sûreté du navire et de la protection de l'environnement.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Surintendant, Centre des opérations régionales

- a) Le surintendant du Centre des opérations régionales (COR) doit donner aux navires des ordres d'appareillage conformes à la présente procédure et au programme iFlotte.
- b) Le surintendant du COR, ou son délégué est responsable de s'assurer que tous les navires et hélicoptères de la région sont recensés selon l'inventaire des rapports de position. Lorsqu'un navire ou un hélicoptère est considéré comme étant en retard, ils doivent prendre les mesures nécessaires pour déterminer la situation du navire ou de l'hélicoptère. Les navires dont le contrôle a été transféré d'une région à une autre sont la responsabilité de la région hôte.
- c) Le surintendant du COR, ou son délégué est responsable de fournir toute l'aide nécessaire au commandant pour assurer la sûreté et la sécurité du navire.

#### 2.2 Commandant

- a) Le commandant a la responsabilité en matière de sûreté, de sécurité et de prévention de la pollution. Le commandant a le pouvoir absolu pour prendre les mesures qu'il juge nécessaires afin d'assurer la santé, la sûreté et la sécurité de l'équipage, des surnuméraires, du navire ainsi que la protection du milieu marin.

### 3 Instruction

#### 3.1 Généralités

- a) Le surintendant du COR est responsable de veiller à l'élaboration et à la mise en œuvre des instructions de travail propres aux sites (ITPS) détaillant la promulgation des ordres d'appareillage dans iFlotte.

- b) L'ordre d'appareillage doit fournir au commandant des directives générales sur les tâches dont le navire doit s'acquitter. Le travail doit être décrit de façon précise afin de ne laisser aucun doute dans l'esprit du destinataire en ce qui concerne le travail qui doit être effectué dans une zone et une période données.
- c) L'ordre d'appareillage peut recommander, mais non préciser, les dates et heures d'appareillage. Cette décision doit être laissée à la discrétion du commandant.

### 3.2 Énoncés obligatoires

- a) Les ordres d'appareillage doivent toujours comprendre l'énoncé des responsabilités du commandant :

Le commandant a le pouvoir absolu pour prendre les mesures qu'il juge nécessaires afin d'assurer la sécurité des surnuméraires, de l'équipage et du navire ainsi que la protection du milieu marin.

- b) Les ordres d'appareillage doivent toujours contenir l'énoncé suivant :

À l'exception des activités effectuées pour remplir les ordres d'appareillage/tâches du navire, le commandant doit prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que tous les sites visités pendant les opérations du navire, qu'ils soient patrimoniaux, publics ou privés, sont laissés dans le même état ou en meilleur état qu'avant la visite.

- c) Les ordres d'appareillage peuvent comprendre d'autres énoncés obligatoires pour répondre aux exigences opérationnelles.

### 3.3 Délivrance des ordres d'appareillage

- a) iFlotte est le programme approuvé de la GCC pour délivrer et accepter les ordres d'appareillage.
- b) Les ordres d'appareillage doivent toujours être délivrés aux navires dans iFlotte. Si la connectivité avec iFlotte n'est pas possible, les ordres d'appareillage devront être délivrés par courriel, transmission vocale ou télécopieur. Dans tous les cas, dès que possible, les navires doivent s'harmoniser avec iFlotte pour mettre à jour le système.
- c) Le COR, les Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) et les centre secondaire de sauvetage maritime sont les seuls centres qui ont le pouvoir d'attribuer des tâches à un navire. Les missions de recherche et sauvetage prévalent sur un ordre d'appareillage. Toute mission sollicitée par des organismes autres que le COR, le CCCOS ou un centre secondaire de sauvetage maritime doit être confirmée auprès du COR par le commandant, avant d'être autorisée.

### 3.4 Réception des ordres d'appareillage

- a) Le commandant doit confirmer la réception des ordres d'appareillage sur le programme iFlotte et il doit résoudre toutes les questions découlant des ordres avec le COR.
- b) Les renseignements contenus dans l'ordre d'appareillage peuvent être affichées sur tous les babillards du navire pour informer l'équipage. Toutes les zones de l'ordre d'appareillage classées PROTÉGÉ doivent être retirées ou masquées avant d'être affichées.

### 3.5 Rapport de position

- a) Le surintendant du COR doit élaborer et mettre en œuvre des ITPS détaillant les exigences pour le rapport des navires. Ces instructions doivent normalement spécifier les rapports au début et à la fin de chaque journée. Les instructions doivent détailler les actions à entreprendre, dans l'éventualité où un navire ne se rapporterait pas à l'heure requise.
- b) Tous les navires opérationnels doivent envoyer un rapport de position au COR le matin et le soir. Les régions doivent établir les délais raisonnables pour recevoir les rapports du matin et du soir. Si des rapports d'information plus fréquents ou plus précis sont nécessaires, ils doivent être inclus dans l'ordre d'appareillage.
- c) Les rapports de position du matin et du soir doivent contenir, au minimum, les informations suivantes :
  - i. Nom du navire de la GCC
  - ii. Date/heure/position/cap/vitesse (état du navire)
  - iii. Toute anomalie affectant la disponibilité ou la capacité du navire
  - iv. Programme/Attribution des tâches - Mouvement actuel ou prévu
  - v. Conditions météorologiques
  - vi. Impact sur la réalisation du programme et de l'attribution des tâches

### 3.6 Rapport non reçu

- a) Lorsqu'un navire n'envoie pas de rapport et ne peut pas être contacté dans les 2 heures suivant l'heure prévue pour le rapport, le surintendant du COR doit avertir la section d'intervention des navires de la GCC, dans le cadre du plan régional de gestion d'urgence de la Flotte.
- b) Lorsqu'un hélicoptère n'envoie pas de rapports selon les critères décrits dans la section 5.4 «Procédures en cas d'interruption des communications» du [Manuel d'information et de procédures relatives aux hélicoptères à bord des navires, section](#), le surintendant du COR doit avertir la section d'intervention des aéronefs de la GCC dans le cadre du plan régional de gestion d'urgence de la Flotte.

### 3.7 Achèvement des ordres d'appareillage

- a) Une fois l'affectation terminée, le commandant doit, par l'entremise d'iFleet, faire rapport, tel qu'indiqué dans l'ordre d'appareillage, de tous les travaux achevés, des travaux en suspens et de toute préoccupation ou amélioration qui pourrait être utile au surintendant du programme.

### 3.8 Contrôle interrégional

- a) [Procédures de transfert des opérations de la Garde côtière canadienne](#) : Ce document établit les protocoles devant être suivis et auxquels se référer lorsqu'un navire est transféré d'une région à une autre.
- b) Lorsqu'un navire est transféré à une autre région, la région d'attache (COR) doit délivrer un ordre d'appareillage qui confirme le transfert du contrôle opérationnel à la région d'attribution. Tout ce qui concerne les aspects techniques, administratifs et le contrôle du personnel devront être conservés par la région d'attache. La région hôte devra donner les ordres d'appareillage jusqu'au retour du navire dans sa région d'attache. Lorsque le navire sera de retour à sa région d'attache, la région hôte devra donner un ordre d'appareillage pour le navire afin de rendre le contrôle opérationnel à la région d'attache.

## 4 Documentation

- Ordres d'appareillage
- Instructions de travail propres au site (ITPS)

## 5 Références

- [Procédures de transfert des opérations de la Garde côtière canadienne](#)
- [Manuel d'information et de procédures relatives aux hélicoptères a bord des navires](#)
- [MSF 5.0 Responsabilités et pouvoirs du commandant](#)





# Manuel de sécurité de la Flotte

## 12.0 - EXAMEN, VÉRIFICATION ET ÉVALUATION DE LA FLOTTE

### 1 VÉRIFICATIONS

- a) La Garde côtière canadienne (GCC) met en œuvre un programme de vérifications complètes à terre et à bord des navires, pour s'assurer que les activités de santé, sécurité, sûreté et prévention de la pollution soient conformes au Système de gestion de la sécurité (SGS).
- b) Les vérifications externes sont effectuées pour l'émission initiale, la vérification périodique et le renouvellement de l'Attestation de conformité et des Certificats de gestion de la sécurité et sûreté, sur un calendrier de cinq ans. Les vérifications externes ne dégagent pas la GCC de sa responsabilité d'effectuer les vérifications internes annuelles.
- c) Les vérifications internes des secteurs concernés du SGS sont planifiées à des intervalles qui ne dépassent pas douze (12) mois suivant la date de certification. Ces vérifications sont effectuées en conformité avec les procédures du Manuel de sécurité de la Flotte (MSF) par des vérificateurs formés.
- d) Les vérificateurs ne sont pas associés aux secteurs vérifiés et dans la mesure du possible, les résultats des vérifications sont portés à l'attention des responsables d'un service ou d'un navire.
- e) Tous les éléments qui découlent des vérifications font l'objet d'un examen et d'un suivi qui ont pour but l'application de mesures correctives efficaces.

### 2 RÉVISION DU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

#### 2.1 GÉNÉRALITÉS

- a) La Flotte de la GCC procède, au moins une fois par année, à des réunions ayant pour but d'évaluer l'efficacité du SGS et de s'assurer qu'un niveau optimal de ressources en gestion est réuni, pour prendre action sur les anomalies qui n'ont pas encore été résolues.
- b) La réunion de la révision se penchera sur :
  - l'analyse des accidents, des événements hasardeux et des cas d'irrégularités;
  - Exemptions demandées/accordées par rapport aux exigences concernant les brevets et les compétences;
  - Résultats des vérifications internes et externes;
  - Efficacité générale du SGS et formulation de recommandations de modifications à apporter aux procédures;

- les changements organisationnels;
- l'identification des nouveaux plans, instructions ou procédures;
- l'efficacité des méthodes de formation;
- les changements des textes de loi, conventions, etc. pertinents;
- Plans de sûreté.

## **2.2 LES RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR LES INCIDENTS**

- a) Tous les rapports d'enquête sur les incidents (REI) et les irrégularités sont examinés par le surintendant de la Sécurité et sûreté de la Flotte et la haute direction. Les résultats d'une telle révision pourraient être utilisés pour :
- instituer des corrections générales aux autres unités de la Flotte.
  - Procéder à des modifications du SGS pour prévenir la récurrence.

## **2.3 EXAMEN FONCTIONNEL FORMEL DU SGS**

- a) Des examens fonctionnels formels du SGS doivent être effectués à intervalles réguliers. Ces examens peuvent être tenus conjointement à d'autres réunions, mais doivent avoir lieu au moins tous les deux (2) ans. L'examen doit faire en sorte que tout le MSF soit révisé en profondeur sur une période de cinq ans.



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 12.A.1 - VÉRIFICATIONS

### 1 BUT

#### 1.1 GÉNÉRALITÉS

- a) S'assurer que les vérifications sont planifiées et menées pour mesurer le rendement du Système de gestion de la sécurité (SGS) de la Garde côtière canadienne (GCC). Veiller à ce que les résultats des vérifications soient décrits avec efficacité et communiqués, ce qui donne lieu à l'adoption de mesures correctives visant à améliorer le système de façon continue.

#### 1.2 PORTÉE

- a) Les vérifications peuvent porter sur n'importe quel domaine du SGS de la GCC; celle-ci dispose d'un vaste programme portant sur la santé, la sécurité, l'entretien, la sûreté et la prévention de la pollution.
- b) Les vérifications internes doivent examiner les mesures correctives prises pour régler tout cas d'irrégularité ou d'incidents dangereux ayant été signalé depuis la vérification précédente. Là où l'on découvre que les mesures correctives n'ont pas été entièrement exécutées, conformément aux conditions sur lesquelles le cas d'irrégularité ou l'événement hasardeux a été classé, un cas d'irrégularité doit être soulevé, en vertu de la *section 9.2 du Code ISM* ou l'on stipule que *La compagnie devra établir les procédures pour l'application de mesures corrective*. En outre, l'irrégularité originale doit être ré-émise de nouveau, sous un numéro qui renverra à l'élément précédent. Dans le cas d'un incident dangereux, s'il y a lieu, une irrégularité doit être créée. Celle-ci doit être liée à la défaillance du système ayant été désignée, à l'origine, comme la cause fondamentale lors de l'enquête sur les incidents.
- c) L'Organisation maritime internationale (OMI) a recommandé que, pour réduire l'impact sur l'exploitation des navires et pour réduire la fatigue relative aux vérifications, d'autres vérifications ou inspections des navires devraient être coordonnées avec des vérifications internes et externes requises, pour satisfaire au Code ISM. Pour répondre à leur besoin d'obtenir des données sur les navires, des représentants de d'autres organismes, secteurs, directions ou groupes peuvent prendre part à l'équipe chargée des vérifications internes, menées sous cette procédure. Lorsqu'une vérification doit être effectuée en mode multitâche, l'information doit être communiquée dans la lettre annonçant la tenue d'une vérification.

### **1.3 CIBLE**

- a) Pour régler les questions issues de cas d'irrégularités, des enquêtes sur les incidents et des analyses de tendances, les vérifications peuvent être ciblées pour recueillir des renseignements précis. On peut aussi établir des cibles, pour répondre aux besoins de d'autres organismes, tout en tentant de se conformer au paragraphe 1.2 (b) ci-dessus. Les questions cibles doivent être communiquées, dans la lettre annonçant la tenue d'une vérification, au commandant du navire ou à la personne responsable de la station à terre, avant la réalisation de celle-ci. Les résultats devront être inscrits au rapport de vérification.

## **2 RESPONSABILITÉS**

### **2.1 COMMISSAIRE, COMMISSAIRE ADJOINT ET COMMANDANT**

- a) Le commissaire, le commissaire adjoint et le commandant sont chargés de s'assurer que les vérifications annuelles se déroulent tel que prévu à la fois à bord et à terre et que les certificats du SGS sont approuvés, lorsque nécessaire.

### **2.2 TOUS LES GESTIONNAIRES**

- a) Tous les gestionnaires doivent être conscients des résultats de la vérification et prendre des mesures correctives.

### **2.3 SURINTENDANT, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ DE LA FLOTTE (SSSF)**

- a) Le SSSF doit prévoir les vérifications internes et externes régionales et assurer le suivi des résultats des vérifications, afin que tous les cas d'irrégularités soient corrigés.

### **2.4 SSSF OU LE DIRECTEUR, SÉCURITÉ ET SÛRETÉ, DE LA FLOTTE (DSSF)**

- a) Le SSSF ou le DSSF, en ce qui concerne les employés affectés aux quartiers généraux, doit maintenir un Registre de qualifications des employés qui sont sujets à agir comme vérificateur principal.

## **3 INSTRUCTIONS**

### **3.1 GÉNÉRALITÉS**

- a) On doit élaborer le calendrier de toutes les vérifications de sécurité et de sûreté, internes et externes, pour une période d'au moins un an. Ce calendrier doit indiquer le type de vérification à mener (initiale, périodique ou renouvellement) et mentionner si le groupe touché est interne ou externe.
  - Conformément au calendrier, chaque région doit fournir au DSSF une période de temps et la date d'expiration des certificats de gestion de la sécurité appartenant aux navires de la région. Ce calendrier doit être mis à jour, au besoin.
  - Les vérifications du SGS des navires de plus de 125 TJB doivent être effectuées chaque année, accompagnées d'une vérification interne de la GCC. Des vérifications supplémentaires seront effectuées par une société de classification à deux reprises dans une période de cinq (5) ans. Une fois que la vérification initiale suivie par une vérification périodique entre la deuxième et la troisième année de la période de certification.

- Pour ce qui est des vérifications de sécurité sur les navires de moins de 125 TJB et les navires basés à Hay River (Territoires du Nord-Ouest), elles doivent être menées sur une base annuelle.
- b) Les vérifications internes doivent être effectuées uniquement par des personnes neutres, qui ont reçu une formation officielle en vérification du SGS et qui ont observé au moins trois vérifications ou y ont participé dans les trois (3) années précédentes.
- Le cours d'auditeur principal de la GCC est accepté à titre de formation officielle pour les auditeurs. Ce cours doit être donné uniquement par des vérificateurs qualifiés avec une combinaison d'au moins 10 vérifications sur des navires de gros tonnage, des petites embarcations ainsi que des vérifications internes et externes dans les bureaux.
- c) Un vérificateur d'une société de classification doit exécuter des vérifications externes sur des navires de plus de 125 TJB. Un représentant choisi par la section Sécurité et sûreté de la Flotte de l'administration centrale doit effectuer les vérifications des navires de moins de 125 TJB, sous l'autorité du commissaire de la GCC. Dans la mesure du possible, les vérifications externes et les vérifications de certification internes doivent être accompagnées d'un représentant régional de la Sécurité et sûreté de la Flotte.
- d) Au moins dix (10) jours ouvrables à l'avance, le secteur à vérifier doit recevoir un avis écrit qui contient la portée, le délai et les ressources nécessaires pour effectuer la vérification.
- e) Les mesures suivantes doivent être prises pour effectuer la vérification :
- Au début de la vérification, il faut avoir tenu une réunion préalable à celle-ci. Parmi les participants, on doit trouver l'équipe de vérification et des représentants du secteur vérifié. La réunion doit être présidée par le vérificateur principal et doit comprendre les éléments suivants : un examen de la portée, de l'approche et de l'horaire prévu ainsi que la planification d'une réunion postérieure à la vérification.
  - Une réunion de fermeture (postérieure à la vérification, à laquelle assistent, au moins, les représentants du service qui ont assisté à la réunion d'ouverture à la vérification, doit être tenue. À cette réunion, le vérificateur principal doit passer en revue les constatations et tous doivent convenir d'un délai d'exécution des mesures correctives, en tenant compte des directives des paragraphes 3.3 (a) à 3.3 (c) - Procédure 9.A.1.
  - Dans les quatorze (14) jours ouvrables suivant la vérification, un rapport de vérification doit être rédigé et envoyé au représentant du navire ou du service, accompagné d'une copie pour le directeur régional de la flotte et le SSSF.
  - Dès que possible, suivant la vérification d'un navire ou d'un site, une réunion regroupant tout le personnel doit avoir lieu afin de divulguer l'information liée aux conclusions de la vérification et aux mesures correctives prises ou planifiées. Une copie du rapport de vérification doit être acheminée au Comité de santé et sécurité au travail du navire ou du site de travail.
  - Le SSSF doit tenir à jour la documentation et les dossiers de vérification par navire, par site et par numéro de vérification.

#### **4 DOCUMENTATION**

- Calendrier des vérifications
- Registre de qualifications/certifications des vérificateurs principaux
- Rapports des vérifications
- Documentation des vérifications
- Documentation des mesures correctives



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 12.A.2 –Examen du système de gestion de la sécurité

### 1 Objet

- a) S'assurer que des examens périodiques du système de gestion de la sécurité (SGS) de la Garde côtière canadienne (GCC) sont effectués pour évaluer et améliorer l'efficacité du système et le caractère opportun des mesures correctives.

### 2 Responsabilités

#### 2.1 Commissaire, Garde côtière canadienne

Le commissaire, GCC ou son délégué est responsable de s'assurer :

- a) de diriger des examens annuels du SGS qui évaluent la conformité et l'efficacité globales du SGS dans son ensemble
- b) que l'examen annuel comprend les points renvoyés par l'examen régional
- c) que l'examen a lieu dans les 7 mois suivant la fin de la période d'examen

#### 2.2 Commissaire adjoint

Le commissaire adjoint, GCC ou son délégué est responsable de s'assurer :

- a) de diriger les examens annuels du SGS portant sur les questions d'importance pour la région ou les éléments soumis expressément pour la région par un navire ou une station
- b) que l'examen a lieu dans les 5 mois qui suivent la fin de la période examinée

#### 2.3 Directeur général

Dans son domaine d'autorité<sup>1</sup>, le directeur général ou son délégué est responsable de s'assurer que :

- a) les politiques et les procédures du Manuel de sécurité de la flotte (MSF) sont révisées périodiquement afin de veiller à ce qu'elles soient à jour et qu'elles répondent aux besoins opérationnels de la GCC

<sup>1</sup> Déterminé par la structure de gouvernance de la Garde côtière canadienne.

## **2.4 Commandant**

Le commandant ou son délégué est responsable de s'assurer :

- a) de diriger les examens annuels du SGS concernant les questions pertinentes pour leur navire/station
- b) que, sur les navires à équipage simple ou double, on effectue les examens chaque année
- c) que l'examen est tenu dans les 6 mois qui suivent la fin de la période d'examen

## **3 Instructions**

### **3.1 Généralités**

- a) Des examens du SGS doivent être effectués chaque année.
- b) La période faisant l'objet d'un examen est l'année civile précédente : Du 1er janvier au 31 décembre.
- c) À la discrétion du commissaire et du commissaire adjoint, les examens peuvent être effectués plus fréquemment au cours de la période faisant l'objet d'un examen, à condition qu'ils respectent la fréquence indiquée à la section 3.1 a).
- d) Les examens annuels à bord d'un navire/d'une station doivent inclure ce qui suit :
  - i. instructions de travail propres au site (ITPS)
  - ii. procédures de sécurité
  - iii. plans d'intervention d'urgence
- e) Lorsque des politiques et procédures modifiées ou nouvelles sont publiées, elles doivent être immédiatement examinées par rapport aux procédures du navire/de la station pour en assurer la conformité.

## **4 Révision de la composition du comité**

- a) La composition du comité des examens, au minimum, exige la présence et la participation des postes nommés dans les sections suivantes.
- b) À la discrétion du président, des postes supplémentaires peuvent être invités en tant que membres permanents ou en tant que participants.

### **4.1 Examen du navire**

- a) Commandant – président
- b) Chef de service pour chaque service du navire
- c) Membre d'équipage principal dans chaque service du navire

### **4.2 Examen régional**

- a) Commissaire adjoint – président
- b) Directeur principal, Flotte
- c) Directeur régional ou directeurs régionaux
- d) Un commandant en service sélectionné parmi les navires affectés à la région
- e) Un chef mécanicien en service choisi parmi les navires affectés à la région
- f) Un membre d'équipage principal en service choisi parmi les navires affectés à la région
- g) Gestionnaire, Gestion de la sécurité de la Garde côtière (GSGC)



- h) Agent de conformité, GSGC

**Remarque 1 :** Pour assurer une participation égale de tous les navires de la GCC, au moins un des membres de la section 4.2 d), e) ou f) doit être en service à bord d'un petit navire (moins de 125 TJB). Lorsque la rotation régionale obligatoire ne permet pas d'avoir un membre de la flotte des petits navires, il faut demander un membre de la flotte des petits navires d'un comité d'examen régional qui ne fait pas partie de la sélection de rotation actuelle.

### 4.3 Examen national

- a) La composition du comité des examens requiert au minimum la présence et la participation des postes indiqués ci-dessous.
- b) À la discrétion du président, des postes supplémentaires peuvent être invités en tant que membres permanents ou en tant que participants.

#### 4.3.1 Membres principaux

- a) Commissaire, GCC – président
- b) Sous-commissaire, Opérations
- c) Sous-commissaire, Construction navale et matériel
- d) Commissaires adjoints de toutes les régions
- e) Directeur général, Personnel de la Garde côtière
- f) Directeur général, Flotte et Services maritimes
- g) Directeur général, Services techniques intégrés
- h) Directeur général, Intervention
- i) Directeur exécutif, Collège de la Garde côtière canadienne

#### 4.3.2 Membres associés

- a) Les membres associés n'ont pas de pouvoir décisionnel. Toutefois, leur présence et leur participation aux réunions du comité en tant que personne désignée à terre à nationale (PDTN) ou régionale (PDTR) sont essentielles. Ils soutiennent directement la supervision et le contrôle de l'efficacité du SGS et y contribuent.
  - i. Directeur, GSGC (PDTN)
  - ii. Gestionnaires, GSGC (PDTR)

#### 4.3.3 Participants discrétionnaires

- a) Les postes suivants peuvent être invités à la discrétion du président :
  - i. directeur(s) général(aux) national(aux)
  - ii. directeur(s) national(aux)
  - iii. directeur(s) principal(aux) – échelle nationale et régionale
  - iv. directeur(s) régional(aux)
  - v. Gestionnaires de la conformité de sécurité, GSGC
  - vi. invités, comme Biens immobiliers protection et sécurité de Pêches et Océans Canada, Transports Canada, la Direction générale des services des aéronefs, etc.

## 5 Examens – généralités

- a) L'examen doit porter sur les points énumérés plus bas, selon le niveau de détails inhérent à la portée de l'examen (navire, échelle régionale ou nationale) :
  - i. rapport sur le nombre et le type d'incidents. Les tendances doivent être mises en évidence, au besoin
  - ii. enquêtes formelles et événements significatifs liés aux procédures
  - iii. certification et compétences requises, exemptions demandées ou accordées
  - iv. conclusions des vérifications internes et externes
  - v. rapports de non-conformité (RNC) liés aux domaines d'intérêt de l'audit, les examens du SGS effectués et un examen des directives relatives à la sécurité des navires
  - vi. changements organisationnels
  - vii. déterminations de nouveaux plans, instructions ou procédures
  - viii. rapport sur la formation donnée en matière de sécurité et de sûreté
  - ix. modifications dans la législation et les conventions applicables, etc.
  - x. suggestions de modification
  - xi. Évaluation du registre des risques propres au site (RRPS) pour assurer la conformité aux exigences réglementaires du [programme de prévention des risques](#) conformément au [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#)
- b) L'examen du SGS doit permettre de s'assurer que les mesures correctives cernées sont appropriées et efficaces. Lorsqu'un examen montre que les mesures correctives prises n'ont pas permis de traiter complètement la cause profonde de l'accident, de la situation dangereuse ou de la non-conformité, des mesures supplémentaires ou une enquête complémentaire peuvent être demandées.
- c) On doit tenir des réunions spéciales d'examen du SGS dès que l'on constate une grave défectuosité du système.
- d) L'examen du SGS au niveau supérieur doit inclure les tendances des accidents, des événements dangereux et des non-conformités sur une période de 5 ans. Ces tendances seront prises en compte lors de l'examen ou de la proposition d'un changement de politique ou de procédure pour le SGS.
- e) Le comité d'examen du SGS doit analyser les tendances des accidents, des événements dangereux et des non-conformités sur une période de 5 ans. Ces tendances doivent être prises en compte lors de l'examen ou de la proposition d'un changement de politique ou de procédure relativement au SGS.

### 5.1 Procès-verbaux ou comptes rendus des décisions

#### 5.1.1 Navire/Station

- a) Le procès-verbal / rapport de décision (RDD) de l'examen du SGS du navire ou de la station doit être marqué de la date d'affichage, et être affiché dans un endroit bien en vue, dans la langue utilisée à bord du navire ou à de la station, pendant les 3 mois qui suivent la date d'affichage.

- b) Des copies de l'examen doivent être envoyées au gestionnaire, GSGC de la région afin d'être diffusées au commissaire adjoint et d'être traduites<sup>2</sup>, s'il y a lieu.
- c) Des copies du procès-verbal / du RDD de l'examen régional/national du SGS doivent comporter la date de réception et d'affichage, et être affichées dans un endroit bien en vue, dans la langue utilisée à bord du navire ou à la station, pendant les 3 mois qui suivent la date de d'affichage.

### 5.1.2 Régional

- a) Les procès-verbaux/RDD de l'examen régional du SGS doivent être traduits<sup>2</sup> dans la région par le gestionnaire, GSGC, s'il y a lieu, et diffusés aux personnes suivantes :
  - i. commissaire, GCC
  - ii. membres du comité national d'examen énumérés à la section 4.3
  - iii. directeur, GSGC
  - iv. ensemble des navires / stations de la région

### 5.1.3 National

- a) Le RDD de l'examen national du SGS doit être traduit<sup>2</sup> par le directeur, GSGC et diffusé aux personnes suivantes :
  - i. commissaire, GCC
  - ii. membres du comité national d'examen énumérés à la section 4.3
  - iii. dans la région, les gestionnaires, GSGC pour distribution aux navires/stations de la région

### 5.1.4 Généralités

- a) Les copies affichées doivent être détruites à la fin de la période d'affichage.
- b) Le responsable de la version contrôlée des procès-verbaux/RDD doit les rendre disponibles sur demande jusqu'à la date indiquée à la section 5.1.4 c)
- c) Les versions contrôlées des procès-verbaux/RDD doivent être conservées, sur support papier ou électronique, pendant 5 ans, puis elles peuvent être détruites.
- d) Le RDD de l'examen du SGS national doit être affiché sur la page Web de l'[examen de la gestion de la sécurité](#) de la GSGC.

## 6 Examen fonctionnel du système de gestion de la sécurité

- a) Un examen fonctionnel se penche sur un ensemble de politiques et de procédures interdépendantes dans le manuel, en s'assurant qu'elles répondent aux exigences opérationnelles de la GCC.
- b) La programmation d'un examen fonctionnel est laissée à la discrétion du directeur, GSGC.
- c) L'examen doit coïncider avec d'autres réunions nationales, le cas échéant.
- d) Les participants au comité d'examen sont déterminés en fonction du sujet déterminé à la section 6 a) et doivent inclure :
  - i. analyste principal des politiques, SGGC responsable du MSF et du MST – facilitateur
  - ii. gestionnaires, SGGC

---

<sup>2</sup>[Directive sur les langues officielles pour les communications et services](#)

- iii. gestionnaires, Conformité de sécurité
- iv. personnel de gestion navigant
- v. représentants de la gestion à terre
- vi. experts en la matière

## 7 Documentation

- Examiner les ordres du jour du comité
- Examiner les procès-verbaux/RDD du comité
- Examiner le mandat du comité
- Suggestions de changements

## 8 Références

- [Code canadien du travail](#), partie II
- [Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime](#) – partie 7
- [Programme de prévention des risques](#)



# Manuel de sécurité de la Flotte

## 13.0 – CERTIFICATION ET VÉRIFICATION

### 1 SÉCURITÉ

#### 1.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Une Déclaration de conformité, émise par la Garde côtière canadienne (GCC) pour les opérations de sa flotte, doit être conservée à l'Administration centrale (AC) de la GCC. La Déclaration de conformité doit être accompagnée du dossier des Attestations aux fins de vérification annuelle.

- Une copie de la Déclaration de conformité et une copie des Attestations aux fins de vérification annuelle doivent être disponibles dans chaque région de la GCC et à bord de tout navire de plus de 125 tonneaux de jauge brute (TJB).

**Remarque :** Une fois le certificat approuvé, le bureau de Sécurité et sûreté de la Garde côtière (SSGC) de l'AC doit s'assurer que le certificat est envoyé au bureau régional de SSGC.

La Déclaration de conformité est renouvelée si les *résultats du processus annuel de vérification* sont satisfaisants. L'AC doit faire l'objet d'une vérification chaque année et les bureaux régionaux doivent être vérifiés en alternance de façon à ce que les trois (3) bureaux régionaux fassent l'objet d'une vérification tous les cinq (5) ans du (cycle du Système de gestion de la sécurité [SGS]).

- b) Tout Certificat de gestion de la sécurité (CGS) doit être conservé à bord du navire pour lequel le certificat a été délivré. Le Certificat est accompagné du document d'Attestation pour les vérifications périodiques et additionnelles. Des copies du certificat sont conservées par le gestionnaire, SSGC;
- c) Les CGS doivent être endossés lors d'une vérification intermédiaire ou périodique, entre la deuxième et troisième année de la date d'émission du Certificat, et complètement renouvelés à la cinquième année de la date d'émission du Certificat;
- d) Tous les navires de la GCC excédant 125 TJB doivent se conformer au [Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments](#) de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) et du [Code international de gestion de la sécurité \(ISM Code\)](#), et afficher le certificat d'attestation de conformité;
- e) Tous les navires de la GCC entre 15 et 125 TJB doivent se conformer aux exigences du SGS de la GCC. Le commissaire de la GCC doit délivrer un certificat de conformité.

**Remarque 1 :** À titre de clarification, le [Règlement sur les petits bâtiments](#) de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) définit tout navire de moins de 15 TJB comme étant un petit navire. Pour les navires dont la jauge brute n'a pas été mesurée, le [Règlement sur les petits bâtiments](#) prévoit une méthode de détermination de la jauge brute qui tient compte de la longueur hors tout. Tout navire de plus de 12 mètres de longueur (39 pieds et 4 ½ pouces) est considéré de plus de 15 TJB.

**Remarque 2 :** Transports Canada est d'avis qu'une embarcation ou une barge, transportée à bord d'un navire et faisant partie de l'équipement du navire d'attache, est exploitée sous l'immatriculation du navire d'attache et n'a pas à être immatriculée séparément. C'est pourquoi un bâtiment de plus de 15 TJB transporté sur un navire n'est pas tenu d'avoir son propre certificat de gestion de la sécurité.

## 1.2 CERTIFICAT PROVISOIRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

a) Des Certificats provisoires seront délivrés aux navires neufs à la livraison, ou lorsque l'entreprise prend la responsabilité de l'exploitation d'un nouveau navire dans sa compagnie. Un CGS provisoire doit être délivré pour une période n'excédant pas six (6) mois, à condition que les dispositions suivantes [de l'article 14.4 du Code international de gestion de la sécurité \(ISM Code\)](#) aient été rencontrées :

- Le navire à un statut légal valide;
- La Déclaration de conformité correspond au navire visé;
- Le SGS fourni par l'entreprise pour le navire comprend les principaux éléments du code, qui ont été évalués pendant la vérification menant à l'émission de la Déclaration de conformité;
- L'entreprise a prévu la vérification interne du navire à l'intérieur de trois (3) mois;
- Le capitaine et les officiers connaissent le SGS et les modalités prévues pour son application;
- Les instructions considérées comme essentielles sont données avant l'appareillage;
- Les informations pertinentes sur le SGS ont été données dans une langue de travail ou dans les langues comprises par le personnel du navire;
- L'entretien, l'état de propreté, etc., vérifiés par une visite complète du navire, correspondent aux normes acceptables.

b) Processus de certification pour les nouveaux navires de 125 TJB et plus :

- Une vérification de certification provisoire, vérifiant la conformité du navire aux dispositions mentionnées ci-dessus, doit être réalisée par la Société de classification engagée sous contrat par la GCC, avant la délivrance d'un ordre d'appareillage opérationnel;
- Dans les trois (3) mois suivant le début des opérations, une vérification interne complète doit être réalisée par la GCC à l'échelle régionale;
- Avant l'expiration du Certificat provisoire, une autre vérification de certification externe doit être effectuée pour qu'un CGS puisse être délivré au navire.

c) Processus de certification pour les nouveaux navires de moins de 125 TJB :

- Une vérification de certification provisoire, vérifiant la conformité du navire aux dispositions mentionnées ci-dessus, doit être réalisée par le bureau régional de SSGC, avant la délivrance d'un ordre d'appareillage opérationnel;
- Dans les trois (3) mois suivant le début des opérations, une vérification interne complète doit être réalisée par la GCC à l'échelle régionale;
- Avant l'expiration du Certificat provisoire, une vérification de certification interne doit être effectuée pour qu'un CGS puisse être délivré au navire.

### 1.3 PROCESSUS DE CERTIFICATION MODIFIÉ FACULTATIF DES NAVIRES DE CLASSE IDENTIQUE RATTACHÉE À UNE STATION

a) Dans les cas où la rotation de navires rattachés à une station entraîne l'absence d'un ou plusieurs navires à la station lors de la vérification, empêchant ainsi le maintien de la certification, le directeur régional de la Flotte pourra désigner les navires rattachés à une station de classe identique (n'excédant pas 125 TJB) qui feront partie du Processus de certification modifié :

- Tous les navires doivent détenir une certification courante de SGS avant de demander un certificat modifié ou l'ajout d'un navire à une liste de certificats modifiés;
- Tous les rapports de vérification des sites/stations auxquels sont rattachés des navires doivent porter le nom des navires vérifiés pendant la vérification du site. Les rapports de vérification doivent être consignés dans la base de données de Sécurité et sûreté en fonction de la station visée;
- Le gestionnaire, SSGC doit fournir toute la documentation liée au SGS aux navires rattachés à une station et désignés dans un certificat modifié, de façon à ce qu'ils puissent faire l'objet d'un examen pendant la vérification annuelle du bureau régional effectuée par les représentants choisis par le bureau national de SSGC à l'AC;
- Les certificats de petits navires suivants, au minimum, doivent être fournis lors de la vérification du bureau régional :
  - Certificat d'inspection de Sécurité maritime de Transports Canada (SMTCC)
  - Dossier des certificats des équipements de sécurité
  - Certificat d'inspection radio
  - Dossier d'entretien
- Les vérificateurs principaux des Vérifications des bureaux régionaux doivent confirmer que les navires figurant sur la liste de certificats modifiés sont gérés par classe, en examinant la documentation sur le SGS et les dossiers d'entretien concernant les navires rattachés à une station dans le certificat modifié;
- Le certificat de SGS d'origine doit être endossé chaque année par le Vérificateur principal pendant les Vérifications des bureaux régionaux et une copie du certificat endossé doit être remise à l'Agent régional de contrôle des documents. Dans ce processus, la cinquième vérification satisfaisante est considérée comme une vérification de recertification et un nouveau certificat de SGS sera délivré;
- Une copie du certificat modifié endossé doit être disponible dans chaque région de la GCC et à bord de tout navire de la GCC n'excédant pas 125 TJB;

**Remarque :** Le bureau régional de la SSGC doit s'assurer que les certificats dûment endossés sont envoyés aux stations de sa région.

- Un certificat de SGS émis par l'AC (valide cinq (5) ans) sera délivré aux régions possédant les petits navires de classe identique endossés par le processus de certification modifié;

- Tous les navires endossés sous la certification modifiée d'une région doivent être présents pour une vérification au moins aux trois ans. De cette façon, aucun navire ne passera plus de trois ans sans être vérifié;
- Le gestionnaire, SSGC aura la possibilité, à sa discrétion, de procéder à une vérification (ou une vérification au hasard) de tout navire sous le système modifié, au moment du retour de service d'une mise en place ou d'un radoub.

## **2 SÉCURITÉ**

### **2.1 GÉNÉRALITÉS**

- a) Tous les navires de la GCC sont tenus de suivre la [Politique sur la sécurité du gouvernement \(PSG\)](#). Des éléments de sécurité doivent être vérifiés dans le cadre du programme de vérification interne établi pour le navire;
- b) Tout support de sécurité retiré devra être détruit conformément à la [Politique ministérielle sur la santé, la sécurité et la gestion des urgences \(PM-SSGU\)](#) du Ministère des Pêches et des Océans (MPO).

## **3 DOCUMENTATION**

- [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#)
- Journaux de passerelle
- [Code international de gestion de la sécurité \(Code ISM\)](#)
- [Politique ministérielle sur la santé, la sécurité et la gestion des urgences \(PM-SSGU\)](#)
- [Politique sur la sécurité du gouvernement \(PSG\)](#)
- Enregistrement des modifications de niveau de sûreté (MARSEC) des navires
- [Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments](#)
- [Règlement sur les petits bâtiments](#)





# Manuel de sécurité de la Flotte

## ANNEXE A – ABRÉVIATIONS, GLOSSAIRE ET BIBLIOGRAPHIE

### 1 ABRÉVIATIONS

<b>ARA (SCBA)</b>	Appareil respiratoire autonome
<b>ARAP (SCUBA)</b>	Appareil respiratoire autonome de plongée
<b>ASC (CSO)</b>	Agent de sûreté de la compagnie
<b>ASF (FMO)</b>	Agent de surveillance fédéral
<b>ASN (SSO)</b>	Agent de sûreté du navire
<b>ASN (DSC)</b>	Appel sélectif numérique
<b>BOSRC (BOSRC)</b>	Cours sur les principes fondamentaux de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures
<b>BSH (HSO)</b>	Bureau des services hydrographiques
<b>BFGC (CGFB)</b>	Bulletin de la Flotte de la Garde côtière.
<b>BPC (CFV)</b>	Bateau de pêche commerciale
<b>BTGC (CGTB)</b>	Bulletin technique de la Garde côtière.
<b>CAT (WCB)</b>	Commission des accidents au travail
<b>CCN (NCC)</b>	Centre de coordination nationale
<b>CCPB (SVOP)</b>	Compétence de conducteur de petit bâtiment (attestation)
<b>CFGF (CGFC)</b>	Circulaire de la Flotte de la Garde côtière
<b>CMDT (CO)</b>	Commandant
<b>CODE ISM (ISM CODE)</b>	Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution
<b>CODE ISPS (ISPS CODE)</b>	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

<b>COR (ROC)</b>	Centre des opérations régionales
<b>COV (VOC)</b>	Composé organique volatil
<b>CPCR (RHIB)</b>	Canot pneumatique à coque rigide
<b>RCSST (COHS)</b>	Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail
<b>CT (TB)</b>	Conseil du trésor
<b>CVC (HVAC)</b>	Chauffage, ventilation et climatisation
<b>DSSF (DFSS)</b>	Directeur de la sécurité et de la sûreté de la Flotte
<b>EPI (PPE)</b>	Équipement de protection individuel
<b>ERS (FRC)</b>	Embarcation rapide de sauvetage
<b>FECE (OJT)</b>	Formation en cours d'emploi
<b>FS (MSDS)</b>	Fiche signalétique
<b>FUM (MED)</b>	Fonction d'urgence en mer
<b>GCC (CCG)</b>	Garde côtière canadienne
<b>IAMSAR</b>	Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes
<b>IE (ER)</b>	Intervention environnementale
<b>CCCOS - JRCC (JRCC)</b>	Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage
<b>LCM (LCM)</b>	Engin de débarquement, véhicule lourd
<b>LMMC (CSA)</b>	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>
<b>MARSEC (MARSEC)</b>	Niveau de sûreté maritime (1-2-3) (de l'anglais : MARitime SECurity)
<b>MEDEVAC (MEDEVAC)</b>	Évacuation pour raison médicale
<b>MDN (DND)</b>	Ministère de la Défense nationale
<b>MPO (DFO)</b>	Ministère des Pêches et Océans
<b>MRSC (MRSC)</b>	Centre secondaire de sauvetage maritime (Marine Rescue Sub-Centre)
<b>MSROC (MSROC)</b>	Intervention en cas de déversement d'hydrocarbures
<b>MSF (FSM)</b>	Manuel de sécurité de la Flotte

<b>IRREGULARITÉ - NCR (NCR)</b>	Rapport d'irrégularité
<b>NOTSHIP (NOTSHIP)</b>	Avis à la navigation (Notice to Shipping)
<b>OFGC (CGFO)</b>	Ordonnance de la Flotte de la Garde côtière
<b>OMI (IMO)</b>	Organisation maritime internationale
<b>ORESP (OIC)</b>	Officier responsable
<b>OSC (OSC)</b>	Commandant sur place – intervention environnementale Coordonnateur sur les lieux – recherche et sauvetage
<b>PDT (DPA)</b>	Personne désignée à terre
<b>PDTR (RDPA)</b>	Personne désignée à terre régionale
<b>PDTN (NDPA)</b>	Personne désignée à terre nationale
<b>PSN (SSP)</b>	Plan de sûreté du navire
<b>PUBCPH SOPEP</b>	Plans d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures
<b>R1 (R1)</b>	Le navire en entier est désigné comme étant une zone réglementée, exigeant des mesures de sûreté appropriées.
<b>R2 (R2)</b>	En raison de leur criticité ou de la nature de l'équipement et/ou du matériel protégé ou contrôlé qu'elles renferment, on soumet des zones précises du navire à des exigences d'accès et à des contrôles plus rigoureux et on les protège et/ou exerce sur elles une surveillance de niveaux supérieurs à ceux auxquels on surveille les zones R1. Pour en empêcher l'accès sans autorisation: on signalera de façon appropriée ces zones pour avertir que leur accès est davantage réglementé.
<b>RFH (FHR)</b>	<i>Règlement fédéral sur les halocarbares (2003)</i>
<b>RHIOT (RHIOT)</b>	Cours de manœuvre des embarcations pneumatiques à coque rigide
<b>SAR (SAR)</b>	Opérations de Recherche et sauvetage
<b>SIC ## (SIC-##)</b>	Certificat d'inspection du navire
<b>SGA (AMS)</b>	Système de gestion des actifs
<b>SGS (SMS)</b>	Système de gestion de la sécurité
<b>SIMDUT (WHMIS)</b>	Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail

<b>SOLAS (CONVENTION)</b>	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
<b>SMDSM (GMDSS)</b>	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
<b>SSSF (SFSS)</b>	Surintendant de la sécurité et de la sûreté de la Flotte
<b>SST (OHS)</b>	Santé et sécurité au travail
<b>SSTM (MOHS)</b>	<i>Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime</i>
<b>STCW (STCW)</b>	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer
<b>CMU (SWL)</b>	Charge maximale d'utilisation (Safe Working Load)
<b>TJB (GRT)</b>	Tonneaux de jauge brute
<b>VCA (ACV)</b>	Véhicule à coussin d'air
<b>VFI (PFD)</b>	Vêtement de flottaison individuel

## 2 GLOSSAIRE – DÉFINITIONS

<b>Administration</b>	Direction générale de la sécurité maritime du ministère des Transports du gouvernement du Canada.
<b>Administration</b>	
<b>Aéronef</b>	Inclut tout avion ou hélicoptère exploité ou loué par la GCC conformément à la <i>Loi sur l'aéronautique</i> .
<b>Aircraft</b>	
<b>Agent de sûreté du navire</b>	Personne responsable de la sécurité à bord d'un navire (ASN).
<b>Ship Security Officer</b>	
<b>Agent de surveillance fédéral</b>	Représentant de la GCC qui assume la responsabilité de la surveillance d'une intervention gérée par un pollueur en cas d'incident de pollution du milieu marin
<b>Federal Monitoring Officer</b>	
<b>Amiante</b>	Faite de minéraux fibreux de silicate de magnésium dont d'infimes particules risquent d'être inhalées par les personnes qui entrent en contact avec le matériau. L'exposition aux particules d'amiante peut entraîner des problèmes respiratoires. Ce matériau est considéré comme une substance cancérigène.
<b>Asbestos</b>	
<b>Amiante friable</b>	Une matière friable est une matière qui, lorsqu'elle est sèche, peut être émietlée, pulvérisée ou réduite en poudre avec les mains, libérant ainsi des particules microscopiques dans l'atmosphère.
<b>Friable asbestos</b>	
<b>Appareils de levage</b>	Signifie tout appareil ou dispositif utilisé à l'une ou l'autre des étapes de chargement, déchargement, déplacement ou de manutention de la cargaison, des provisions de bord, de l'équipement du navire ou de la cargaison, etc.
<b>Cargo gear</b>	
<b>Appauvrissement de l'ozone</b>	Terme désignant l'amincissement de la couche d'ozone, autour de la terre, sous l'action des produits chimiques contenus dans le chlore ou le brome (fréon, halon); ces produits chimiques industriels, appelés les substances appauvrissant la couche d'ozone, sont utilisés dans les réfrigérateurs, les climatiseurs, les mousses, les solvants de nettoyage et le matériel d'extinction d'incendie.
<b>Ozone depletion</b>	

<b>Arrimer</b>	1. Caler, fixer avec des cordes (chargement); 2. répartir, ranger la cargaison dans la cale d'un navire.
<b>Secure</b>	
<b>Autorité compétente – Délivrance des brevets et certificats</b>	Direction de la sécurité maritime et d'inspection de Transports Canada quant aux brevets et certificats délivrés par ce bureau.
<b>Appropriate Authority – Certification</b>	Section de la formation des Services techniques et opérationnels de la GCC quant aux brevets et certificats délivrés par la GCC.
<b>Blessure invalidante</b>	Accident de travail ou maladie liée au travail qui :
<b>Disabling injury</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- empêche un employé de se présenter au travail ou de s'acquitter efficacement de ses tâches régulières pendant toute journée de travail suivant l'accident ou la blessure, que le jour suivant l'accident ou la maladie soit un jour de travail ou non;</li><li>- entraîne une perte totale, partielle ou incapacitante d'un membre de l'employé;</li><li>- entraîne la déficience permanente d'une fonction corporelle de l'employé.</li></ul>
<b>Blessure mineure</b>	S'entend de toute blessure ou maladie professionnelle, autre qu'une blessure invalidante, qui fait l'objet de premiers soins ou d'un traitement médical dans un hôpital, dans une clinique médicale ou au bureau du médecin. <i>Règlement sur la Santé et la sécurité au travail en milieu maritime (SSTMM)</i> , partie 21, paragraphe 274.
<b>Minor injury</b>	
<b>Brevet</b>	Document officiel délivré par une autorité compétente indiquant que son détenteur a acquis le niveau minimal de compétences et d'habiletés pour s'acquitter des tâches du poste, précisé sur le document.
<b>License</b>	
<b>Bulletins de la Flotte de la Garde côtière (BFGC)</b>	Les bulletins de la Flotte de la Garde côtière (BFGC) sont utilisés afin de diffuser rapidement l'information ayant trait à la sécurité et à la santé. Ils sont publiés en guise de suivi, afin de communiquer les nouvelles pratiques de l'industrie, les nouveaux règlements, les incidents, les recommandations et les enquêtes internes.
<b>Coast Guard Fleet Bulletin</b>	

<b>Bulletins techniques de la Garde côtière (BTGC)</b> <b>Coast Guard Technical Bulletin</b>	Les bulletins techniques de la Garde côtière (BTGC) sont utilisés pour communiquer à la Flotte des renseignements urgents et techniques ayant trait aux systèmes et/ou aux équipements en ce qui concerne la santé, la sécurité, et/ou à l'environnement. Les BTGC contiennent les dernières mises à jour au sujet de l'utilisation, l'entretien et les réparations des différents systèmes et équipements. Ils fournissent aussi les instructions techniques afin de permettre l'acquisition, les modifications, l'entretien et les réparations de nouveaux équipements. Les BTGC ont une durée de vie limitée dans le temps. Si nécessaire, les manuels de références techniques seront modifiés en conséquence. Les BTGC ont préséance durant leur période de validité sur toute autre documentation technique.
<b>Caisson d'eau de mer</b> <b>Sea-Bay</b>	Réservoir interne à la coque, qui peut être isolé de la mer. Le caisson d'eau de mer est normalement protégé par une crépine et est utilisé pour alimenter les pompes d'eau de mer.
<b>Caisson hyperbare</b> <b>Hyperbaric chamber</b>	Appareil sous pression et équipements connexes servant à soumettre les humains à des pressions atmosphériques accrues, pour le traitement des accidents de décompression.
<b>Caisson de prise d'eau de mer</b> <b>Sea chest</b>	Compartiment immergé, interne au bordé de coque par lequel l'eau de mer est acheminée au caisson d'eau de mer et/ou aux différentes pompes d'eau de mer. Ce compartiment ne peut être isolé de la mer. La prise d'eau entre le bordé de coque et la vanne d'eau de mer.
<b>Cargaison</b> <b>Cargo</b>	Marchandises, biens, matériaux ou approvisionnements à bord, servant aux opérations du navire ou à l'exécution d'une affectation opérationnelle.
<b>Certificat de gestion de la Sécurité (CGS)</b> <b>Safety management certificate (SMC)</b>	Certificat délivré par l'Administration ou en son nom à un navire pour certifier sa conformité au Code ISM.
<b>Chef officier</b> <b>Chief officer</b>	Toute personne désignée responsable du secteur de pont à bord d'un navire de la GCC. Le terme « chef officier » est synonyme d'« officier de pont supérieur » sur les petits navires.

<b>Chef mécanicien</b>	Toute personne désignée responsable des aires de machines à bord d'un navire de la GCC. Le terme « chef mécanicien » est synonyme de « mécanicien » de petits navires n'ayant pas plus qu'un seul ingénieur à bord.
<b>Chief engineer</b>	
<b>Circulaire de la Flotte Garde côtière</b>	Les circulaires de la Flotte de la Garde côtière(CFGC) sont des documents d'autorité qui sont publiés afin de diriger les activités, ou procédures relevant de la sécurité, la sûreté, les opérations et la gestion de la Flotte. Elles peuvent être publiées en attendant la parution des changements du MSF ou des OFGC pour indiquer les composantes obligatoires d'une politique (c.-à-d. lignes directrices du SCT), expliquer comment une politique doit être interprétée et appliquée ou fournir les directives qui s'appliquent dans des circonstances exceptionnelles.
<b>Coast Guard Fleet Circular</b>	
<b>Citerne de retenue des eaux d'égout</b>	Réservoir servant à recueillir et à contenir les eaux d'égout.
<b>Sewage holding tank</b>	
<b>Commandant</b>	Toute personne désignée pour exercer le commandement d'un navire de la GCC. Le terme « commandant » est synonyme d'« officier responsable » des petits navires.
<b>Commanding officer</b>	
<b>Commandes</b>	Commandes du moteur et du propulseur (transmetteurs d'ordres).
<b>Controls</b>	
<b>Compétences de base</b>	Aptitudes, certificat et brevet minimum requis pour une fonction ou un travail particulier.
<b>Core competency</b>	
<b>Condition insatisfaisante</b>	Problème technique, bris ou déficience d'un ou des systèmes ou de l'équipement qui n'entrent pas dans la définition d'un «événement hasardeux» mais qui peuvent toutefois affecter l'exploitation sécuritaire et efficace de la machinerie ou d'un programme alors que le partage de l'information sur la condition de l'équipement pourrait augmenter l'ensemble de la sécurité et de l'efficacité des opérations.
<b>Unsatisfactory condition</b>	
<b>Conditions d'exploitation primordiales</b>	On n'entend par là que le seul travail à bord qu'on ne peut remettre pour des raisons de sécurité, de sûreté ou d'environnement ou qu'on ne pouvait prévoir au début du voyage.
<b>Overriding operational conditions</b>	



**Contenant à déchets biomédicaux, Objets piquants, tranchants ou coupants**

Le contenant doit être muni d'un couvercle qui ne peut être rouvert une fois fermé. Ce contenant doit être gardé dans un endroit sécuritaire et facile d'accès. Le récipient doit être identifié à l'aide d'un code de couleur et être marqué, conformément à l'annexe A de la procédure 7.E.6 du MSF.

**Biomedical waste  
Sharps container**

**Cours de formation**

Programme formel d'apprentissage incluant généralement une salle de classe et des connaissances acquises qui conduisent à l'obtention d'un certificat, d'un diplôme ou d'un grade, suite à la réussite du cours

**Training course**

**Danger**

Toute source pouvant causer des dommages à quelque chose ou à l'environnement ou avoir des effets nocifs sur la santé de quelqu'un.

**Hazard**

**Déchets solides**

Bois - débris, sciures de bois, palettes, boîtes;  
Métal - ferraille, limaille, paille de fer, conduits à câble, lames de rasoir, récipients alimentaires, diffuseurs d'aérosols et de peinture;  
Verre - fibre de verre, ampoules électriques, bouteilles de nourriture et de breuvages;  
Plastique - feuilles, sacs, bouteilles, emballages et cordages perdus ou jetés;  
Textiles - tissus, cordes, vêtements, chiffons et balais à laver;  
Papier - carton, articles de papeterie, essuie-tout, emballage, papier ciré, papier d'emballage; et  
Autre - déchets alimentaires (viandes et légumes), mégots de cigarette, éclats de peinture;  
Cendre d'incinération (boue et hydrocarbures).

**Solid waste**

**Déchets biomédicaux, Général**

Objets contaminés avec du sang ou du liquide corporel tel que des pansements de gaze souillés, tampons et gants de l'infirmier du navire ou utilisés pour donner les premiers soins.

**Biomedical waste  
General**

**Déchets biomédicaux, Objets piquants, tranchants ou coupants**

Objets piquants, tranchants ou coupants ayant été en contact avec un liquide corporel ou micro-organisme tels que des seringues, des lancettes ou tout autre article de laboratoire en verre.

**Biomedical waste  
Contaminated sharps**

<b>Défaillance ou panne mécanique</b>	Panne de tout système mécanique due au: Défaut de se conformer au programme d'entretien Manque d'intervention rapide lorsque prescrit par analyse
<b>Mechanical failure or deficiency</b>	Mauvais usage Mauvais entretien
<b>Défectuosité</b>	Lorsqu'une pièce d'équipement cesse d'offrir le type de service pour lequel elle a été conçue, due à une mauvaise installation, conception ou design.
<b>Defect</b>	
<b>Délégué du commandant</b>	Personne désignée par le commandant pour superviser les opérations relatives à la cargaison, les opérations de plongée et celles reliées à la sûreté.
<b>Commanding officers delegate</b>	
<b>Désarmement partiel</b>	Navire qui n'est pas en exploitation, mais dont certains systèmes demeurent fonctionnels (c.-à-d. circuit sanitaire, systèmes de chauffage, de réfrigération et de ventilation). Les vérifications des fonctions et des systèmes de sécurité y sont effectuées. Très court délai de remise en service.
<b>Hot layup</b>	
<b>Désarmement total du navire</b>	Le navire et ses systèmes et circuits sont non fonctionnels. Les systèmes et circuits sont en hivernage et arrêtés. Le navire est sans équipage et il est muni de systèmes d'alarme télé captés.
<b>Cold layup</b>	
<b>Direction</b>	Comprend l'équipement de pilote automatique (le cas échéant), la direction manuelle et les systèmes de direction de secours.
<b>Steering</b>	
<b>Document de conformité</b>	Document attestant la conformité au Code délivré à la Flotte de la GCC, par l'Administration ou en son nom.
<b>Document of compliance</b>	

<b>Documents externes</b>	Comprend la copie papier ou électronique des documents suivants, notamment :
<b>External documentation</b>	Les lois et règlements gouvernementaux (canadiens et internationaux) Les cartes et tables de navigation Les dessins structuraux, mécaniques et électriques clés Les Bulletins de la Sécurité des navires Le Code international des signaux Le <i>Code de la pratique de la sécurité alimentaire pour le secteur canadien des services alimentaires</i> Les manuels de fonctionnement et d'entretien du fabricant pour l'équipement critique Certificats statutaires, de classification et de la GCC Les données de stabilité.
<b>Documents maritimes canadiens</b>	Aux fins du <i>Manuel de sécurité de la Flotte</i> , les documents maritimes canadiens se rapportent aux licences, aux permis, aux certificats et aux autres documents émis par
<b>Canadian Maritime Documents</b>	Transports Canada ou la GCC visant à vérifier si la personne à qui le document a été remis satisfait aux exigences de ce dernier. Ces documents comprennent les certificats de compétence et les mentions de maintien des compétences émis par Transports Canada (TC) ou la GCC, les certificats de fonctions d'urgence en mer délivrés par TC, les certificats d'évaluation de santé de la fonction publique émis par Santé Canada et les certificats médicaux des gens de mer délivrés par TC.
<b>Données sur les manœuvres</b>	Information obtenue à partir d'essais sur diverses caractéristiques de réaction du navire, sur un changement de barre et la charge du moteur: elle comprend généralement
<b>Manoeuvring data</b>	des données sur la distance d'arrêt, la vitesse angulaire de virage, le diamètre du cercle de giration, le temps de changement de vitesse, l'accroupissement sous différentes charges et peut comprendre également des renseignements obtenus par expérience tels l'ampleur du sillage à diverses vitesses, la succion de la berge, etc.
<b>Eau de cale</b>	Comprend toute l'eau dans les salles des machines et toute
<b>Bilge water</b>	eau mélangée aux résidus de marchandises contenant un mélange d'hydrocarbures.
<b>Eaux d'égout</b>	Inclut les excréments humains, l'eau et les déchets des toilettes et des autres récipients dans lesquels ces déchets sont recueillis. Cela comprend les boues et les résidus du matériel d'épuration des eaux usées maritimes, mais exclut
<b>Sewage</b>	les effluents d'un système approuvé, conformément au règlement d'application <i>Règlements no. 26 sur la prévention de la pollution des Grands Lacs par les eaux d'égout</i> de la LMMC 2001.

<b>Eaux grises</b> <b>Grey water</b>	Il s'agit généralement des eaux usées provenant des cuisines, éviers, douches et salle de lavage. Elles ne doivent contenir ni eaux d'égout, ni produits chimiques non biodégradables.
<b>Échelle de coupée</b> <b>Accommodation ladder</b>	<p>Un moyen utilisé pour entrer dans un bâtiment ou en sortir, qui peut comprendre des plates-formes à différents niveaux avec des échelles entre celles-ci et qui, à la fois :</p> <p>(a) est suspendu à son point de suspension le plus bas par une structure de soutien de câbles métalliques en acier ou de chaînes;</p> <p>(b) est articulé à son sommet;</p> <p>(c) peut être déplacé de façon à ce que sa plate-forme la plus basse soit accessible de la terre ferme.</p>
<b>Émissions dans l'atmosphère</b> <b>Airborne emissions</b>	Résultat d'une combustion pouvant contenir des oxydes d'azote (NOx), des oxydes de soufre (SOx), du dioxyde de carbone (CO2) et des composés organiques volatils (COV), qui sont les plus nocifs car ils contribuent au smog, aux pluies acides et à l'effet de serre.
<b>Engin de levage</b> <b>Lifting machinery and gear</b>	Appareux de levage servant au hissage ou à l'abaissement.
<b>Entrée au journal</b>	Toute information sur la sûreté doit, sauf indication contraire, être entrée dans le Journal de bord: les changements apportés aux niveaux MARSEC et la confirmation du niveau MARSEC au port de destination du navire.
<b>Entretien</b> <b>Maintenance</b>	Travail quotidien entrepris et accompli par l'équipage, dans le cadre du programme d'entretien du navire, alors que le navire demeure opérationnel.
<b>Espace clos</b> <b>Confined space</b>	Désigne un réservoir de stockage, un ballast, une chambre des pompes, un cofferdam ou une autre enceinte, autre qu'une cale, qui n'est ni conçu pour être occupé par des personnes, ni destiné à l'être, sauf pour y effectuer des travaux, qui est mal ventilé et où il peut y avoir un niveau d'oxygène insuffisant ou une substance dangereuse dans l'air.

<b>Évacuation médicale (MEDEVAC)</b> <b>Medical evacuation</b>	<i>Une évacuation médicale (MEDEVAC) est un transport d'urgence organisé par un Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, ou effectué à la suite du détournement du navire de son voyage prévu pour obtenir une aide médicale immédiate. Le fait d'aller à l'urgence pendant que le navire est au port pour obtenir des soins concernant une coupure, une entorse, de la fièvre ou des douleurs ne constitue pas une évacuation sanitaire.</i>
<b>Exercices d'urgence</b> <b>Emergency drills</b>	Exercices élaborés et pratiqués pour couvrir toutes les situations d'urgence possibles à bord du navire.
<b>Expérience</b> <b>Experience</b>	Période définie de service satisfaisant à un poste particulier, attesté par un document officiel, tel le Certificat permanent de congédiement de marins et corroboré par des contrôles des références, des lettres de référence ou des évaluations du rendement.
<b>Facultés affaiblies</b> <b>Impairment</b>	État provoqué par la consommation ou l'ingestion d'une substance psychotrope qui nuit aux habiletés motrices ou à la conduite d'une personne.
<b>Familiarisation</b> <b>Familiarization</b>	Instructions indispensables que les passagers, le nouveau personnel et le personnel affecté à de nouvelles fonctions reçoivent en fonction de leurs tâches et responsabilités à l'égard de la sécurité, de la sûreté et de la protection de l'environnement.
<b>Flotte de la Garde côtière</b> <b>Coast Guard Fleet</b>	Le propriétaire du navire ou l'armateur gérant désigné par la loi qui est responsable de l'exploitation du navire.
<b>Formation</b> <b>Training</b>	Transfert de connaissances, par le biais d'exercices, de pratiques ou d'expériences pratiques de travail.
<b>Formation technique</b> <b>Technical training</b>	Un programme d'apprentissage formel et structuré, normalement en salle de classe pour développer des compétences afin d'obtenir un certificat, un diplôme ou un degré selon la réussite de l'accomplissement du programme.
<b>Gestionnaire</b> <b>Manager</b>	Personne responsable d'un lieu de travail.

<b>Haute direction</b>	Personnel de gestion qui établit les politiques régissant le fonctionnement de l'ensemble de l'organisation et de ses principaux secteurs.
<b>Senior management</b>	
<b>Halocarbures</b>	Les halocarbures incluent les substances suivantes :
<b>Halocarbons</b>	Tétrachlorométhane (tétrachlorure de carbone) 1.1.1-trichloroéthane (méthylchlorofome), sauf le 1.1.2-trichloroéthane Chlorofluorocarbures (CFC), aussi connu comme Fréons Bromochlorodifluorométhane (Halon 1211) Bromotrifluorométhane (Halon 1301) Dibromotétrafluoroéthane (Halon 2402) Bromofluorocarbures autres que ceux prévus ci-haut Hydrobromofluorocarbures (HBFC) Hydrochlorofluorocarbures (HCFC) Hydrofluorocarbures (HFC) Perfluorocarbures (PFC) Bromochlorométhane (Halon 1011)
<b>Hydrocarbures</b>	Tout hydrocarbure, incluant les produits pétroliers, le mazout, les boues, les résidus et les hydrocarbures mélangés aux rejets.
<b>Oil</b>	
<b>Instruction de travail</b>	Synonyme de liste de vérification : instruction établissant, de façon systématique, la marche à suivre pour exécuter une tâche.
<b>Work instruction</b>	
<b>Irrégularité</b>	Situation observée ou preuve objective qui indique qu'une exigence particulière n'est pas respectée : écart aux exigences énoncées dans le Système de gestion de la Sécurité SGS), une erreur ou un manque signalé d'un plan ou d'une instruction pour une opération importante du navire risquant de mettre en péril la sécurité et la sûreté des gens, du navire, de la cargaison ou de l'environnement.
<b>Non-conformity</b>	
<b>Irrégularité majeure</b>	Un élément identifiable qui pose une menace sérieuse au personnel, à la sécurité du navire ou un risque sérieux à l'environnement et qui requiert une mesure corrective immédiate. De plus, le manque d'implémentation efficace et systématique des exigences du Code ISM est considéré comme une irrégularité majeure.
<b>Major non-conformity</b>	
<b>Irrégularité mineure</b>	Incident isolé, non conforme au SGS ou à la procédure qui n'aura aucune répercussion directe sur ce dernier.
<b>Minor non-conformity</b>	

<b>Journaux des activités</b> <b>Activity logs</b>	Registres électroniques ou en papier que l'on peut compléter et tenir, afin d'y consigner les activités particulières ou toute autre activité qu'une personne croit être profitable pour l'employé de relève.
<b>Lacune</b> <b>Gaps</b>	Vulnérabilité dans les mesures de sûreté en vigueur pour protéger le navire. Ce terme sert également à désigner le Formulaire de lacunes qui doit être rempli après que le Tableau d'évaluation des risques l'ait été, tout cela dans l'objectif d'identifier lesdites vulnérabilités et à proposer les solutions nécessaires pour y remédier.
<b>Liste de vérification</b> <b>Checklist</b>	Synonyme de « instruction de travail », liste établissant, de façon systématique, la marche à suivre pour exécuter une tâche.
<b>Manutention de cargaison</b> <b>Cargo Handling</b>	A trait au chargement, au déchargement et à l'arrimage du matériel.
<b>Matériel d'épuration des eaux usées de la marine</b> <b>Marine sewage treatment equipment</b>	Comprend tout matériel embarqué servant à recueillir et à traiter les eaux usées.
<b>Matériel de manutention</b> <b>Material handling equipment</b>	Désigne la totalité ou une partie des travaux relatifs au déplacement ou à la manutention de fournitures exécutés à bord d'un navire, ou renvoie au chargement et au déchargement d'un navire.
<b>Matériel de mesure et d'essai</b> <b>Measuring and test equipment</b>	Comprend notamment : le matériel de mesures électriques le matériel d'essai sous pression les analyseurs de gaz les sextants le matériel de mesure de niveau liquide les instruments de mesure de couple le matériel de mesure dimensionnelle.
<b>Mazoutage</b> <b>Bunkering</b>	Désigne le chargement d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures à bord du navire à partir d'installations de chargement ou d'un autre navire, ou le déchargement d'hydrocarbures ou d'un mélange d'hydrocarbures d'un navire vers des installations de déchargement ou vers un autre navire.

<b>Nationalité étrangère</b>	Une personne qui n'est pas un citoyen canadien ni un résident permanent du Canada.
<b>Foreign national</b>	
<b>Navire de la Garde côtière</b>	Comprend tout navire, tout bateau ou tout aéroglisseur exploité par la GCC.
<b>Coast Guard ship</b>	
<b>Notes de continuité opérationnelle</b>	Notes écrites, compilées et produites afin de transmettre l'information opérationnelle pertinente à la personne qui prend la relève lors du changement d'équipage.
<b>Changeover Notes</b>	
<b>Nouveau personnel</b>	Comprend les nouveaux employés du navire, le personnel surnuméraire et les employés nouvellement nommés.
<b>New personnel</b>	
<b>Nouvelle affectation</b>	Comprend la mutation sur un autre navire, un changement de travail ou une promotion.
<b>New assignment</b>	
<b>Observation</b>	Commentaires ou observations du SGS émis durant une vérification interne ou externe, à l'égard de l'amélioration continue du système. On ne doit pas les considérer comme des irrégularités.
<b>Observation</b>	
<b>Officier de logistique</b>	Toute personne désignée responsable du service de la logistique à bord d'un navire de la GCC
<b>Logistics officer</b>	L'officier de logistique est responsable des services hôtelier vis-à-vis le commandant.
<b>Officier responsable</b>	Aux fins du <i>Manuel de sécurité de la Flotte</i> , ce terme est synonyme de « commandant » (la personne déléguée est responsable de l'équipage et des passagers, de la sécurité et de la sûreté et de la navigation sécuritaire du navire,).
<b>Officer-in-charge</b>	
<b>Processus scientifique</b>	Travail en tout, ou en partie, de :
<b>Scientific Processes</b>	Chargement, déchargement, déplacement ou de manutention de l'équipement scientifique
	Déploiement et de récupération du filet d'échantillonnage, de grappins, sédiments ou de rosettes
	Obtention ou manutention de matériel biologique; ou
	La conduite d'expérience en laboratoire



<b>Opérations de programme scientifique</b>  <b>Scientific program operations</b>	Au sens large, affectation de la Flotte a une large gamme d'opérations scientifiques, cela comprend, sans s'y limiter: la recherche des populations de poisson et de leur habitat, les conditions climatiques de l'eau, la conductivité, la densité, l'échantillonnage des fonds et le carottage, la télé-observation, la recherche hydrographique, la géologie et la lutte contre la lamproie marine.
<b>Opérations sur les aides fixes</b>  <b>Fixed aids</b>	Travail effectué sur des aides ou des balises à terre, comprenant: l'entretien (dont la peinture), la réparation, la construction et la démolition de structures, la construction de quais, de plates-formes pour hélicoptère, etc.
<b>Opérations sur les aides flottantes</b>  <b>Floating aids operations</b>	Travail effectué sur les aides (flottantes) à la navigation, comprenant, notamment, l'enlèvement, la mise en place, la réparation, l'inspection, le remplacement, la localisation, le changement et la remise en place.
<b>Ordonnances de la Flotte Garde côtière</b>  <b>Coast Guard Fleet Orders</b>	Les ordonnances de la Flotte Garde côtière (OFGC) sont des documents d'autorité qui sont publiés afin de gouverner les opérations et la gestion de la flotte dans des domaines autres que la sécurité ou la sûreté.
<b>Ordre d'appareillage</b>  <b>Sailing order</b>	Message officiel, transmis au commandant d'un navire par le surintendant, Centre des opérations, qui prescrit le mouvement et l'utilisation du navire, dans un secteur géographique donné, pour un usage précis, au cours d'une période déterminée.
<b>Organisation (OMI)</b>  <b>Organization</b>	Organisation maritime internationale (OMI)
<b>Organisme de réglementation de plongée</b>  <b>Diving regulatory authority</b>	Autorité compétente responsable de l'application des règlements relatifs à la sécurité et à la protection des plongeurs.
<b>Passager</b>  <b>Passenger</b>	S'applique à toute personne montant sur le navire autre que le commandant, les officiers, l'équipage, les surnuméraires et les pilotes.

<b>Patron d'embarcation</b>	Toute personne désignée responsable d'une petite embarcation est responsable de l'équipage et des passagers, de la sécurité et de la sûreté et de la navigation sécuritaire du navire.
<b>Coxswain</b>	
<b>Période non opérationnelle avec disponibilité à court préavis</b>	Navire qui n'est pas en exploitation, mais dont certains systèmes demeurent fonctionnels (c.-à-d. circuit sanitaire, systèmes de chauffage, de réfrigération et de ventilation); les vérifications des fonctions et des systèmes de sécurité y sont effectuées.
<b>Warm layup</b>	
<b>Personne désignée à terre</b>	Toute personne à terre ayant un accès direct au niveau de gestion le plus élevé et à laquelle on a confié par écrit la responsabilité d'administrer et de surveiller le Système de gestion de la sécurité (SGS).
<b>Designated person ashore</b>	
<b>Personne compétente désignée responsable</b>	Une personne compétente est une personne avec des connaissances spécialisées pour les tâches à effectuer et qui possède une accréditation reconnue publiquement dans le champ d'expertise requis et qui a été désignée par le propriétaire ou son représentant pour accomplir certaines tâches.
<b>Competent person designated responsible</b>	
<b>Personne qualifiée</b>	Personne qui, en raison de ses connaissances, de sa formation et de son expérience, est qualifiée pour exécuter une tâche précise de manière appropriée et sécuritaire.
<b>Expert person</b>	
<b>Personne impartiale</b>	Personne qui, faisant preuve de neutralité et ne subissant aucune pression extérieure, est en mesure de faire une observation ou de prendre une décision objective, extérieure à la voie hiérarchique ou à la chaîne de commandement directe.
<b>Unbiased person</b>	
<b>Petite embarcation</b>	Comprend toute embarcation ne nécessitant pas d'utilisateur breveté qui est utilisée à partir d'un navire de la Flotte de la GCC, d'une station ou d'une base de la GCC, notamment : les embarcations rapides de sauvetage (ERS), les navires de travail, les chalands automoteurs, les vedettes hydrographiques et les embarcations utilitaires.
<b>Small craft</b>	
<b>Pilote maritime</b>	Personne détenant un brevet ou un certificat, ne faisant pas normalement partie de l'équipage et qui a le rôle de guider le navire à l'entrée et à la sortie des ports, lors de l'accostage ou dans des détroits ou des passages dangereux, grâce à ses connaissances des vents locaux, des marées, des courants et des obstacles à la navigation.
<b>Marine pilot</b>	

<b>Premiers soins</b>	Soins médicaux d'urgence prodigués aux employés blessés ou malades par du personnel qualifié.
<b>First Aid</b>	<p>Les premiers soins peuvent inclure un traitement médical dispensé à bord du navire qui ne résulte pas de l'attention médicale ultérieure à terre ou le traitement initial d'un employé blessé ou malade, avant d'être examiné par un niveau plus élevé de soins médicaux.</p> <p>Les premiers soins n'incluent pas les cas pour lesquels des soins médicaux ont été prodigués à bord d'un navire et pour lesquels le traitement comprend : suture, utilisation d'équipement spécialisé et ou utilisation de médicaments d'ordonnance. Ce type de soins serait prodigué par l'infirmière lors du transport et serait considéré comme une blessure mineure ou supérieure.</p>
<b>Procédés liés aux aides à la navigation</b>	Travail, en tout ou en partie, de chargement, déchargement, déplacement ou de manutention de la cargaison (incluant bouées et équipement connexe), de l'équipement de nettoyage de pollution par les hydrocarbures, des provisions, de l'équipement du navire et de la cargaison.
<b>Navigational aids processes</b>	
<b>Processus scientifique</b>	Travail, en tout ou en partie, de:
<b>Scientific processes</b>	<p>chargement, déchargement, déplacement ou de manutention de l'équipement scientifique</p> <p>déploiement et de récupération du filet d'échantillonnage, de grappins, sédiments ou de rosettes</p> <p>obtention ou manutention de matériel biologique; ou</p> <p>la conduite d'expérience en laboratoire.</p>
<b>Profil de compétence</b>	A trait à la capacité humaine du navire en termes de nombre, de formation et d'expérience. Le profil fait partie des capacités opérationnelles du navire et est tout aussi important que le potentiel de puissance, l'état de la coque, l'autonomie en carburant ou que les défauts de l'équipement.
<b>Competency profile</b>	
<b>Quart à la passerelle</b>	Membres de l'équipage du navire qui participent à la navigation, à la sécurité et à la sûreté du navire.
<b>Deck watch</b>	
<b>Quasi-accident significatif</b>	Événement non désiré qui, dans des circonstances différentes, aurait résulté en une blessure, aurait eu un impact sur le statut opérationnel du navire ou aurait endommagé les biens ou entraîné une perte de procédé.
<b>Significant near miss</b>	
<b>Radoub</b>	Période au cours de laquelle le navire est hors service et effectue les réparations planifiées et pour corriger les défauts notés.
<b>Refit</b>	

<b>Ratissage de sûreté</b> <b>Security sweep</b>	Opération effectuée par des groupes de deux personnes ou plus, se déplaçant sur le navire à l'intérieur d'un itinéraire préétabli, en vérifiant visuellement : qu'aucun colis suspect ne se trouve à bord qu'aucun équipement de sûreté n'a été altéré que toutes les portes qui doivent être verrouillées ou autrement sécurisées, le sont réellement qu'il n'y a aucun signe d'entrée par effraction dans les espaces devant être verrouillés que les personnes rencontrées ont été autorisées à monter à bord.
<b>Réparation d'urgence</b> <b>Emergency repair</b>	Mesures prises pour corriger un dommage ou une défectuosité découlant d'un événement imprévu comme une collision, un échouement et/ou une panne majeure entraînant la mise hors service du navire afin d'effectuer les réparations.
<b>Risque</b> <b>Risk</b>	Probabilité de situation ou menace de : dommages, blessures, responsabilité ou autre événement négatif causé par une vulnérabilité externe ou interne pouvant être neutralisée grâce à une mesure préventive. Une cause est à l'origine du risque, et celui-ci a une conséquence s'il se concrétise.
<b>Sécurisé –</b> <b>Arrimer</b> <b>(Secure)</b>	Pour faire vite, pour attacher (fixer),  Pour arrêter le travail, pour mettre hors service  Pour mettre en sécurité contre les risques indésirables
<b>SECTERA I</b> <b>SECTERA I</b>	Système de communication anti-écoute.
<b>Services hôteliers</b> <b>Hotel services</b>	Conservation, préparation et présentation des produits alimentaires; salubrité des aires de préparation des aliments, des aires de stockage des aliments et des carrés; nettoyage et salubrité des logements se trouvant à bord des navires de la GCC ou aux stations de celle-ci.

<b>Événement hasardeux</b>	Accident, maladie ou quasi-accident survenant pendant ou en rapport avec l'accomplissement des tâches et entraînant ou risquant d'entraîner des blessures ou des dommages à la propriété et à l'équipement ou la pollution du milieu marin.
<b>Hazardous occurrence</b>	<p>Bris ou panne d'un gréement, d'une structure ou d'une machine, sur une unité de la Flotte, ou toute erreur humaine pouvant avoir entraîné une blessure grave ou la perte de vie, ou une situation sérieuse pouvant avoir entraîné un accident.</p> <p>Exemples:</p> <p>abordage - collision entre deux ou plus de deux navires faisant route</p> <p>heurt - légère collision latérale avec un autre objet ou un navire; collision avec le fond</p> <p>échouement - entrer en collision avec le fond et demeurer échoué</p> <p>dommage causé par les glaces - dommage au navire provoqué par une collision avec la glace</p> <p>accident de navigation - accident sur un navire tel un abordage, une collision, un chavirement, un incendie, un échouement, des dommages causés par la glace et heurt violent, excluant les blessures invalidantes</p> <p>heurt violent - collision violente avec un objet fixe ou un navire au repos</p>
<b>Substances psychotropes</b>	Toute substance qui modifie le comportement, les perceptions ou le raisonnement d'une personne, en agissant sur le système nerveux central lorsqu'elle est avalée, inhalée, ingérée, injectée ou absorbée de toute autre façon par l'organisme. Elles comprennent, sans s'y limiter: les stimulants (p. ex. la cocaïne), les dépresseurs (p. ex. l'alcool), les hallucinogènes (p. ex. la marijuana), les narcotiques et les analgésiques (p. ex. la codéine), les sédatifs hypnotiques (p. ex. l'alcool) et les produits pour inhalation et les solvants. Il peut s'agir de médicaments prescrits et non prescrits.
<b>Psychoactive substances</b>	
<b>Substances psychotropes illégalles</b>	Substances psychotropes dont la possession est contraire aux lois canadiennes.
<b>Illegal psychoactive substance</b>	
<b>Superviseur des plongeurs</b>	Personne qui assume l'entière responsabilité des opérations de plongée, incluant la santé et la sécurité du personnel affecté à la plongée.
<b>Diving supervisor</b>	

<b>Superviseur, Petites embarcations</b>	Le titre est synonyme avec différents titres utilisés dans diverses régions par des personnes accomplissant les mêmes fonctions telles qu'énoncé dans les modèles nationaux de descriptions de travail pour cette position.
<b>Supervisor, Small Vessels</b>	
<b>Surnuméraire</b>	Toute personne qui ne fait pas partie de l'effectif d'exploitation, mais qui est liée, à un autre titre, aux opérations du navire.
<b>Surnumery</b>	
<b>Système d'entretien</b>	Un système d'entretien est, peu importe son format, l'ensemble de toutes les procédures et de tous les registres d'entretien du navire, des machines et de l'équipement.
<b>Maintenance system</b>	
<b>Système de gestion de la sécurité de la Flotte (SGSSF)</b>	Politique, procédures et instructions écrites et documentées; responsabilités et autorités; voies de communication entre les navires et les stations côtières; les systèmes de vérification qui ont été créés pour assurer la conformité de la Flotte de la GCC avec le Code.
<b>Safety Management System (SSMS)</b>	
<b>Certificat de sûreté du navire (CSN)</b>	Certificat interne délivré par le directeur général, Flotte à un navire pour certifier sa conformité au code ISPS
<b>Vessel Security Certificate (VSC)</b>	
<b>Systèmes essentiels</b>	Équipement ou systèmes techniques dont une défaillance de fonctionnement soudaine (en service) risque d'entraîner une situation dangereuse. (Voir procédure 10.A.1).
<b>Critical systems</b>	
<b>Tâche attribuée</b>	Travail donné devant être exécuté en fonction des paramètres établis par un ordre d'appareillage.
<b>Tasking</b>	
<b>Transfert de réservoir</b>	Signifie le transfert d'un réservoir à un autre sur le navire.
<b>Tank transfer</b>	
<b>Travail à chaud</b>	Désigne tout travail pouvant créer une source d'inflammation ou une température suffisamment élevée pour allumer un mélange de gaz inflammable ou causer la combustion de l'élément utilisé dans le processus. Ceci inclut tout travail nécessitant du soudage, brassage, coupage au chalumeau, perçage, dégrossissage, piquage ou tout autre travail où une flamme est utilisée ou que des étincelles peuvent être produites.
<b>Hotwork</b>	

<b>Travail en hauteur</b>	Signifie tout travail ou toute activité effectué sur une structure sans protection, à plus de 2,4 m de la surface stable sûre la plus proche; au-dessus de toute pièce mécanique mobile pouvant entraîner des blessures; au-dessus d'une cale ouverte, sur une structure provisoire à plus de 2,4 m au-dessus d'une surface stable sûre. En raison de la nature du travail ou de l'activité, la personne ne peut tenir l'échelle d'une main.
<b>Work aloft</b>	
<b>Urgence environnementale en mer</b>	Incident, accident ou situation dangereuse qui nuit ou risque de nuire au milieu marin.
<b>Marine environmental emergency</b>	
<b>Vérification</b>	Évaluation complète et méthodique des compétences pour un critère établi.
<b>Audit</b>	

### 3 BIBLIOGRAPHIE ET RÉFÉRENCES

#### 3.1 GÉNÉRALITÉS

- a) Les publications mentionnées dans cette bibliographie sont maintenues dans les bibliothèques du Ministère et sur certains sites. Là où une publication est requise par une procédure ou une instruction du travail, sur un navire ou une station de travail à terre, cette publication doit être identifiée dans la procédure.

Association internationale des sociétés de classification

Avis aux navigateurs

Bulletin de la sécurité des navires 15/91 : Entrée dans des espaces clos

Bulletin de la sécurité des navires 4/94 : Entrée dans des espaces clos

Bulletin de la sécurité des navires 9/96 : Navires exploités dans des conditions hivernales

Bulletin de la sécurité des navires 10/98 : Recommandations concernant l'accès aux espaces clos à bord des navires

Bulletins de la Flotte GC

Bulletins Technique de la Flotte GC

Certificat médical de marin délivré par Transports Canada

Circulaires de la Flotte GC

Circulaire de la Flotte 8-2006 – Casques de sécurité à utiliser lors de l'opération de petite embarcation

Coast Guard Guide to Noise Control in New Construction Vessels (ébauche)

Code canadien du travail Partie II- Règlement sur la sécurité et la santé au travail partie XVIII  
Opérations de plongée

Code canadien du travail, Partie II – Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)

Code canadien du travail, Partie II – Règlement sur la sécurité et la Santé au travail

Code criminel

Code de pratiques de la sécurité alimentaire pour le secteur canadien des services alimentaires (Version 2007)

Code de pratiques environnementales pour l'élimination des rejets dans l'atmosphère de fluorocarbures provenant des systèmes de réfrigération et de conditionnement d'air

Code de pratiques systèmes de réfrigération

Code international de gestion de la sécurité des navires et la prévention de la pollution (Code ISM)

Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS)

Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG)

Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée en 1995 (SCTW95)

Directives en matière de transfert d'hydrocarbures dans les eaux de l'Arctique (TP10783F)

Directive sanitaire – Chapitre 218 – Manuel du Conseil du Trésor – Sécurité et santé au travail

Directives sur les aides à la navigation (2.2400)

Fiches signalétiques

Food Code – US Public Health Service

Gestion de la fatigue Guide à l'intention des gestionnaires, des officiers et des membres d'équipage de la Garde côtière canadienne

Guide de procédures à la passerelle de la Chambre internationale de la marine marchande

Guide médical international de bord – Organisation mondiale de la santé

Instructions nautiques

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (en anglais seulement)

International Convention for the Safety of Lives at Sea (en anglais seulement)

International Convention for the Safety of Lives at Sea, Life Saving Equipment (en anglais seulement)

International Maritime Organization (IMO) (en anglais seulement)

Lignes directrices facultatives visant le contrôle du déchargement du lest liquide des navires, qui se déplacent dans le Saint-Laurent et les Grands Lacs

Lignes directrices opérationnelles pour les unités Recherche et sauvetage (TP11637)

Lignes directrices sur les rapports d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins (TP9834)

Liste de vérification annuelle des installations d'aviation

Loi canadienne sur la santé – Règlement sur l'eau potable des transports en commun

Loi Canadienne de la protection de l'environnement

Lois et règlements internationaux de sécurité pour la protection de l'environnement

Loi réglementant certaines drogues et autres substances – Règlement sur les stupéfiants

Loi sur la marine marchande du Canada 2001

Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur l'armement en équipage des navires

Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement

Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur le personnel maritime

Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur le logement de l'équipage

Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie

Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur les abordages

Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur les appareils de gouverne



Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur les exercices d'incendie et d'embarcation  
Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur les lignes de charge`  
Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur les mesures de sécurité au travail  
Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur les petits bâtiments  
Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur les rapports de sinistres maritimes  
Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et secondaires  
Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur les zones de services de trafic maritime  
Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada  
Loi sur la marine marchande du Canada 2001 – Règlement technique sur les stations de navire  
Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques  
Loi sur la sûreté du transport maritime – Règlement sur la sûreté du transport maritime (section 209)  
Loi sur le Pilotage  
Loi sur les armes à feu  
Loi sur les aliments et drogues  
Loi sur les pêches – dispositions sur la protection de l'habitat et la prévention de la pollution  
Loi sur les produits antiparasitaires  
Manuel de gestion de l'entretien des navires (30-013-000-MA-MP-001)  
Manuel d'exploitation technique – hélicoptères - Transports Canada (TP – 3493)  
Manuel d'information et de procédures pour les hélicoptères embarqués (DFO – 5282)  
Manuel de gestion de configuration de la Garde côtière canadienne (*en préparation*)  
Manuel de gestion du personnel navigant  
Manuel de gréement de l'Ontario ou autre document semblable avec signaux à main  
Manuel de sécurité en laboratoire MPO (MPO – 5790)  
Manuel des procédures de radoub des navires de la GCC (CT-010-000-MP-MR-001)  
Manuel d'information et de procédures relatives aux hélicoptères à bord des navires  
Manuel du personnel (PM064)  
Manuel en santé et sécurité de Pêches et Océans Canada  
Manuel Hydrographique d'approvisionnement  
Manuel international de recherche et sauvetage aéronautique et maritime  
Manuel national de recherche et sauvetage  
Manuel sur la formation en cours d'emploi sur les navires de la Garde côtière canadienne (PO 5559)  
Navigation dans les glaces en eaux canadiennes (TP5064)  
Norme de formation en secourisme en mer et en soins médicaux en mer  
Normes de formation des officiers et des équipages de navire de la Garde côtière canadienne (MPO/5730)  
Normes de formation Recherche et sauvetage (TP 9224)  
Norme de la GCC – Peintures et revêtements (18-080-000-SG-003)  
Norme de la GCC – Programme technique de santé et sécurité pour le soudage (MPO – 5672)  
Norme de la GCC – Soudage de l'aluminium et des alliages d'aluminium (18-080-000-SG-002)

Norme de la GCC – Soudage des métaux ferreux (18-080-000-SG-001) MPO/5781  
Norme de la logistique de la Garde côtière (MPO 5758)  
Norme de la logistique de la Garde côtière (MPO 5758 section 400.00.7) – Fournitures pharmaceutiques, médicales et articles analogues  
Norme d'évaluation de santé professionnelle annexe A  
Norme du Conseil du trésor  
Norme opérationnelles pour le criblage de sûreté du personnel  
Norme relative aux examens de santé du Conseil du Trésor (TB STD 3-13)  
Office des normes générales du Canada  
Ordonnances de la Flotte de la Garde côtière (OFGC) – Équipement de SAR à bord des navires de la GCC  
Ordonnances de la flotte de la Garde côtière canadienne – OFGC 212 – Politique en matière d'observation, de consignation et de rapport (OCR)  
Ordonnances de la flotte de la Garde côtière canadienne - OFGC 218 – Équipement de survie pour hélicoptère  
Ordonnances de la flotte de la Garde côtière – OFGC 450 – Services hôteliers

Ordonnances de la flotte de la Garde côtière canadienne – 452 – Logement des officiers et de l'équipage – Navires de la GCC

Ordonnances de la flotte de la Garde côtière canadienne – OFGC 454 – Passagers à bord des navires

Ordonnances de la flotte de la Garde côtière – OFGC 505 – Formation technique, bourses d'études et cours par correspondance pour le personnel de la Flotte de la GCC

Ordonnances de la flotte de la Garde côtière – OFGC 530 – Qualifications exigées des officiers de navires de la GCC

Organisation internationale du travail des gens de mer

Organisation maritime internationale (OMI) résolution #A.980(21)

Politique de la Garde côtière canadienne en matière de drogues, d'alcool et de substances psychoactives

Politique de la Garde côtière canadienne sur la sécurité

Politique de la Garde côtière canadienne sur l'environnement

Politiques national de la GCC sur les armes à feu

Plan d'urgence pour les déversements en milieu marin (chapitre national et régional)

Plan régional de gestion des marchandises dangereuses

Politique du gouvernement sur la sécurité

Profil de compétence pour les opérations de plongé (Z.275.4-97)

Recommandations canadiennes pour la qualité de l'environnement

Règlement de sécurité pour les travailleurs en plongée (Z275.2)

Règlement de plongée autonome

Règlement de plongée en narghilé

Règlement fédéral sur les halocarbures 2003

Règlement international pour prévenir les abordages en mer

Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine)

Règlement sur la prévention de la pollution des Grands lacs par les eaux d'égout

Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports

Règlement sur les canaux

Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)

Ressources humaines et développement social Canada

Sensibilisation à la santé et à la sécurité au travail - Guide du superviseur MPO

Sensibilisation à la santé et à la sécurité au travail – Manuel des employés

Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail

Transports Canada – Sécurité maritime





# Manuel de sécurité de la Flotte

## ANNEXE B - INDEX ALPHABÉTIQUE

---

Abandon du navire	8.0	8.A.2	
Abréviations			(Annexe A)
Accidents, rapports et analyses, politique	9.0		
Aéronefs à voilures fixes	7.0	7.C.3	
Affectation du personnel du navire	6.0	6.A.1	
Agent responsable de l'application de la loi	7.0	7.E.7	
Agent de sûreté de la compagnie	4.0		
Aides fixes	7.0	7.D.2	
Aides flottantes	7.0	7.D.2	
Aires de cuisine, Infestations	7.0	7.D.6	
Analyse de l'eau potable	7.0	7.F.12	
Ancrage et approche d'ancrage	7.0	7.A.4	
Amiante contrôle des mantieres contenant de l'amiante	7.0	7.A.10	
Appareils de levage, entretien de l'outillage de chargement	10.0	10.C.2	
Approbation des procédures et processus de changements	12.0	12.B.2	
Approche d'un mouillage	7.0	7.A.9	
Approche d'une ou navigation dans une aire à visibilité restreinte	7.0	7.A.4	
Approche des eaux restreintes	7.0	7.A.4	
Après le travail à haute température	7.0	7.D.11	
Aptitude	7.0	7.A.3	
Aptitude médicale pour personnel navigant	6.0	6.A.2	

Aptitude médicale pour personnel surnuméraire	6.0	6.D.1	(Annexe D)
Armes	7.0	7.D.6	
Armes à feu, formation	7.0	7.D.6	
Arraisonnement, Politique domestique d'	7.0	7.E.5	
Arraisonnement, Opérations d', prévues par la loi	7.0	7.D.6	
Arrimage et entreposage, cargaison	7.0	7.B.1	
Arrivée	7.0	7.A.5	
Atmosphère, contrôle de l' espaces clos	7.0	7.B.3	
Autorité du commandant	5.0	5.A	
Avant l'arrivée	7.0	7.D.7	
Avant le départ	7.0	7.D.7	
Avis de changement	7.0	7.D.13	
Bibliographie			(Annexe A)
Blessures mineures (premiers soins)	9.0	9.B.1	
Brevets et certificats du personnel navigant	6.0	6.B.1	
Bureaux, emplacement	1.0	1	
Carnets de note	11.0	11.A.4	(Annexe C)
Cartes et documents de navigation, documentation externe	11.0	11.A.2	
Casque de protection, petites embarcations	7.0	7.D.14	
Certification, vérification et contrôle, politique	13.0		
Certificats des navires maintenus par la Garde côtière	11.0	11.A.3	(Annexe C)
Certificats du navire	11.0	11.A.3	
Certificat de sûreté du navire	8.0	8.C.2	
Changement de quart, salle des machines	7.0	7.C.1	
Changements d'équipage / changement de commandement	7.0	7.A.2	
Changement de région	7.0	7.D.12	

Chargement et déchargement, cargaison	7.0	7.B.1	
Chaussures, petites embarcations	7.0	7.C.3	
Chefs de secteurs, radoubs	10.0	10.A.3	
Classe Cape 47' Stabilité	8.0	8.C.4	
Chef mécanicien, désarmement et remise en service	10.0	10..A.3	
Code ISM, exigences de fonctionnement	2.0		
Codes des navires, documentation	11.0	11.A.1	
Codes des navires, rapports, irrégularités ou observations	9.0	9.A.1	
Codes des stations, Documentation	11.0	11.A.1	(Annexe B)
Combinaisons d'immersion	10.0	10.B.2	
Comité de sécurité et d'hygiène professionnelles à bord des navires, politique	9.0		
Comité de santé et sécurité au travail (SST) à bord des navires	9.0	9.C.1	
Commandant	5.0	5.A	
Commandant en second (OSC), radoubs	10.0	10.C.10	
Commandants, orientations générales, Plans des mesures d'urgence à bord	8.0	8.A.1	
Commandement, document de changement de	7.0	7.D.13	
Commandant, directives générales, plans des mesures d'urgence à bord	8.0	8.A.1	
Communication, Plans d'urgence à bord - urgence	8.0	8.A.1	
Condition insatisfaisante, Rapport	9.0	9.A.2	
Conservation des registres	11.0	11.A.4	(Annexe C)
Conservation et élimination, documents contrôlés	11.0	11.A.1	
Consignation, petites embarcations	7.0	7.D.14	
Consignes pour la nuit, commandant	5.0	5.A	
Continuité opérationnelle, notes de	7.0	7.D.13	

Contrôle de l'atmosphère, espaces clos	7.0	7.D.9	
Contrôle des documents, externe	11.0	11.A.2	
Contrôle des documents, interne	11.0	11.A.1	
Contrôle des dommages (SAR)	7.0	7.D.1	
Contrôle externe de la documentation	11.0	11.A.2	(Annexe C)
Contrôle, inter régionale	11.0	11.C.1	
Convention sur la numérotation des documents	11.0	11.A.1	
Coupe-circuits, petites embarcations	7.0	7.D.14	
Cueillette des déchets solides	7.0	7.F.7	
Cuisine, opérations	7.0	7.A.11	
Dalots de pont	7.0	7.A.7	
Départ des écluses	7.0	7.A.4	
Déchets d'aliments broyés	7.0	7.E.6	
Déchets solides, manutention et élimination	7.0	7.E.6	
Déchets verre, & métaux légers	7.0	7.F.7	
Définitions			(Annexe A)
Délivrance des ordres d'appareillage	11.0	11.C.1	
Départ	7.0	7.A.5	
Départ de la cale sèche	7.0	7.D.10	
Départ et ancrage	7.0	7.A.4	
Dérogation aux ordres d'appareillage	11.0	11.C.1	
Désarmement	7.0	7.D.2	
Désarmement partiel	7.0	7.D.2	
Description des navires	1.0		
Description de travail, personnel à bord	3.0		
Description de travail, personnel à terre	3.0		



Dessins principaux du navire	11.0	11.A.2	(Annexe C)
Directeur, Planification de la flotte	3.0		
Directeur général, Flotte	3.0		
Directeur général, Services techniques intégrés	3.0		
Directeur, Gestion du personnel maritime	3.0		
Directeur, Planification de la flotte	3.0		
Directeur, Prestation des services	3.0		
Directeur régional de la flotte	3.0		
Directeur, Services d'ingénierie	3.0		
Directeur, Soutient logistique intégré	3.0		
Directeur, Sécurité et sûreté de la flotte	3.0		
Directeur, Services techniques intégrés	3.0		
Directeur, Soutient opérationnel	3.0		
Désinfection, Eau potable	7.0	7.A.12	
Distribution, ordres d'appareillage	11.0	11.C.1	
Document de changement de commandement	7.0	7.D.13	
Documentation, listes de révision	11.0	11.A.1	
Documentation, politique	11.0		
Documents contrôlés, conservation et élimination	11.0	11.A.1	
Documents contrôlés, identification interne	11.0	11.A.1	(Annexe C)
Documents et cartes de navigation, documentation externe	11.0	11.A.2	
Documents contrôlés, identification externe	11.0	11.A.1	(Annexe C)
Documents internes, approbation	11.0	11.A.1	
Documents internes, émission et distribution	11.0	11.A.1	
Documents non contrôlés, identification	11.0	11.A.1	
Données de manoeuvre	7.0	7.A.6	

Données sur la stabilité, entretien	11.0	11.B.5	
Données, manoeuvre	7.0	7.A.6	
Données, stabilité	11.0	7.A.8	
Eau de ballast, vidange	7.0	7.E.4	
Eau de cale	7.0	7.E.2	
Eau potable, qualité de	7.0	7.F.12	
Eaux d'égout, manipulation et évacuation	10.0	7.F.4	
Eaux d'égout, retenue	10.0	10.C.8	
Eaux grises et noires, manipulation et évacuation	7.0	7.E.3	
Eaux intérieures, limites de voyage	11.0	11.A.3	
Eaux recouvertes de glace, navigation	7.0	7.A.8	
Eaux restreintes, navigation	7.0	7.A.4	
Écluses, entrée	7.0	7.A.4	
Élimination des déchets	7.0	7.E.6	
Émission, substances appauvrissant la couche d'ozone	7.0	7.D.4	
Émissions atmosphériques, contrôle	10.0	7.F.11	
Énoncé de politique, sécurité et environnement	2.0	2.A	
Enquêtes sur les événements hasardeux et blessures	9.0	9.B.2	
Enquêtes formelles	9.0	9.B.2	
Enquêtes formelles et terminologie de référence	9.0	9.B.2	
Entrée au journal de bord	11.0	11.A.4	(Annexe C)
Entrée au journal, salle des machines	11.0	11.A.4	(Annexe C)
Entrée dans des écluses	7.0	7.A.4	
Entrée et sortie des écluses	7.0	7.A.4	
Entrée dans des espaces clos	7.0	7.B.3	
Entrée en cale sèche	10.0	10.A.5	

Entrée en eaux restreintes	7.0	7.A.4
Entreposage des déchets solides	7.0	7.D.3
Entrepreneurs, Services d'	10.0	10.A.3
Entretien de l'équipement, travail à chaud	7.0	7.B.4
Entretien des appareils de levage et des engins de manutention	10.0	10.B.1
Entretien des écluses	11.0	11.A.4
Entretien du navire et de l'équipement, politique	10.0	
Entretien et radoub	10.0	10.A.3
Entretien et radoub – chef mécanicien	10.0	10.A.3
Entretien – rapports	10.0	10.A.1
EPI, Petites embarcations	7.0	7.D.14
Équipage, liste	7.0	7.A.2
Équipages, Petites embarcations	7.0	7.D.14
Espaces clos	7.0	7.B.3
Étalonnage de de l'équipement	10.0	10.C.1
État de préparation des urgences	8.0	
Entrepreneur, sécurité et sûreté	10.0	10.A.3
Entrepreneur, sécurité et responsabilité civile de	10.0	10.E.2
Événements hasardeux et blessures incapacitantes	9.0	9.B.1
Événements hasardeux et blessures, rapports	9.0	9.B.1
Événements hasardeux, rapports et analyses, politique	9.0	
Exemption aux conditions relatives aux brevets et certificats, personnel navigant	6.0	6.A.1
Exercices d'embarcation et d'incendie	8.0	8.A.2
Exercices d'urgence, à terre	8.0	8.B.2
Exercices, autres situations d'urgence	8.0	8.C.1

Exigences fonctionnelles du Code ISM et ISPS	2.0	2.B	
Familiarisation, petites embarcations	7.0	7.C.2	
Familiarisation au Système de Gestion de la Sécurité	6.0		
Familiarisation des nouveaux membres d'équipage	6.0	6.B.1	
Familiarisation, installations à terre	6.0	6.B.1	
Flottabilité, petites embarcations	7.0	7.C.2	
Formation	6.0	6.D	
Formation, armes à feu	7.0	7.D.18	
Formation, cargaison	7.0	7.B.1	
Formation et instruction	6.0	6.D	
Formation, Intervention d'urgence environnementale en mer	7.0	7.E.4	
Formation et qualifications, petites embarcations	7.0	7.D.14	
Formation et qualifications, Maintien de la loi	7.0	7.E.7	
Formation, Salubrité alimentaire	7.0	7.A.11	
Formation, sûreté du navire	8.0	8.C.2	
Formation, tenue de registres vérifiables	6.0	6.D	
Formulaires changement de commandement	7.0	7.A.2	
Formulaire de rapport d'incident de sûreté	9.0	9.A.2	(Annexe A)
Formulaire de suggestion du MSF	12.0	12.B.1	(Annexe D)
Fournitures et équipement de premiers soins	8.0	8.B.3	
Gérance de l'environnement	7.0	7.E.7	
Gestion de la configuration, politique	10.0		
Gestion de pêches, responsable a bord	7.0	7.E.5	
Gestion des risques opérationnels	7.0	7.E.2	
Gestion, type de	1.0	1.C	
Glossaire	1.0		

Guides de consommation du carburant	7.0	7.E.7	
Guide médical international de bord	8.0	8.B.3	
Halocarbures, contrôle, registre d'entretien	7.0	7.F.10	
Hélicoptères	7.0	7.C.3	
Hélicoptères, accident, liste de vérification	8.0	8.C.1	
Horaire de communication, petites embarcations	7.0	7.C.2	
Horaire de nettoyage et de désinfection	7.0	7.A.11	
Hydrocarbures usagés	7.0	7.C.3	
Identification des besoins en formation	6.0	6.D	
Identification des systèmes essentiels	10.0	10.B	
Identification du navire, Arraisonnements prévus par la loi	7.0	7.E.7	
Identification, documents contrôlés	11.0	11.A.1	
Identification, documents non contrôlés	11.0	11.A.1	
Index			(Annexe B)
Infestation des aires de cuisine	7.0	7.A.11	
Incinération des déchets	7.0	7.E.6	
Inscriptions, registre de bord	11.0	11.B2	
Inscriptions, registre de la chambre de machines	11.0	11.B.2	
Inspection, Equipement de sauvetage	10.0	10.B.2	
Inspections sanitaires des accommodations	7.0	7.A.11	
Inspections réglementaires	10.0		
Inspection des réservoirs d'eau potable	7.0	7.F.12	
Instruction de travail, Services hôteliers	7.0	7.A.11	
Intégrité de l'étanchéité à l'eau, maintien	7.0	7.A.7	
Interventions en cas d'urgence environnementale en mer	7.0	7.E.4	
Inventaire de documents	11.0	11.A.1	

Inventaire des systèmes qui utilisent des halocarbures	7.0	7.E.8
Irrégularité et observations, rapports	9.0	9.A.1
Irrégularité, rapports et analyses, politique	9.0	
Journal de bord	11.0	11.A.4
Liste de contrôle des documents	11.0	11.A.1
Liste d'exemples de vérification SST	9.0	9.C.1
Liste de vérification avant le départ, petites embarcations	7.0	7.D.14
Liste de vérification, abandon du navire	8.0	8.A.2
Liste de vérification, abordage avec un autre navire	8.0	8.A.2
Liste de vérification, accident d'hélicoptère	8.0	8.A.2
Liste de vérification, défaillance de l'appareil à gouverner	8.0	8.A.2
Liste de vérification, blessure et maladie	8.0	8.A.2
Liste de vérification, collision avec un objet fixe	8.0	8.A.2
Liste de vérification		
Liste de vérification, défaillance structurale	8.0	8.A.2
Liste de vérification, déplacement de la cargaison	8.0	8.A.2
Liste de vérification, échouage	8.0	8.A.2
Liste de vérification, envahissement	8.0	8.A.2
Liste de vérification, familiarisation à l'équipement de sécurité	6.0	6.B.1
Liste de vérification, homme à la mer, alerte immédiate	8.0	8.A.2
Liste de vérification, homme à la mer, heure inconnue	8.0	8.A.2
Liste de vérification, incendie à bord	8.0	8.A.2
Liste de vérification, opérations de plongée	7.0	7.B.1
Liste de vérification, panne des systèmes de direction	8.0	8.A.2
Liste de vérification, panne du groupe électrogène	8.0	8.C.1
Liste de vérification, panne du groupe propulseur	8.0	8.A.2

Liste de vérification, perte de contrôle de la passerelle	8.0	8.A.2
Liste de vérification, piraterie, prise d'otages	8.0	8.A.2
Liste de vérification, pollution	8.0	8.A.2
Liste, documents	11.0	11.A.1
Listes des révisions, documentation	11.0	11.A.1
Logement, Inspections sanitaire	7.0	7.D.6
Lutte contre les incendies (SAR)	7.0	7.D.1
Machines, généralités	7.0	7.C
Maintien de l'intégrité de l'étanchéité à l'eau	10.0	10.C.3
Manuel interne	11.0	11.A.1
Manuel interne, approbation	11.0	11.A.1
Manuel interne, délivrance et distribution	11.0	11.A.1
Manutention de la cargaison	7.0	7.B.1
Manutention de la cargaison, avant les opérations	7.0	7.B.1
Manutention du mazout, des hydrocarbures et des hydrocarbures usés	7.0	7.E.1
Manutention et évacuation de l'eau huileuse	10.0	10.C.6
MARSEC, niveau de sûreté	8.0	8.B.1
Matériel d'essai, étalonnage	10.0	10.C.1
Matières contenant de l'amiante, contrôle	7.0	7.D.5
Matières dangereuses, manutention, entreposage et élimination	7.0	7.D.1
Medevac	6.0	6.B.2
Médicaments	6.0	6.A.2
Mesures d'urgence	8.0	
Mineurs, passagers	6.0	6.C.2
Mise en cale sèche	10.0	10.A.5

Mise en rade	7.0	7.D.2
Mise en rade et retour en service	10.0	10.A.3
Mise en rade partielle	7.0	7.D.2
Mise en rade totale	10.0	10.A.4
Mouillage	7.0	7.A.9
Nationalité étrangère, personne de	6.0	6.C.2
Navigation	7.0	7.A.2
Navire amarré, urgences, plans des mesures d'urgence à bord	8.0	8.C.1
Navires, description	1.0	1.A
Navire de la garde côtière en remorque	7.0	7.A.3
Nourriture, contamination de la	7.0	7.D.6
Notes de continuité opérationnelles	7.0	7.A.2
Objectifs de gestion de sécurité du MPO	1.0	
Objectifs, Code ISM	1.0	
Officier de logistique, radoubs	10.0	10.C.10
Officier de quart, vigies	7.0	7.A.4
Officer des pêches, responsable	7.0	7.D.6
Opération, petites embarcations	7.0	7.D.14
Opérations à bord, élaboration de plans	7.0	
Opérations avec aéroglisseur	7.0	7.C.1
Opérations d'urgence environnementale en milieu marin	7.0	7.A.4
Opérations de déglacage	7.0	7.D.5
Opérations de gestion des pêches et de renforcement de la loi	7.0	7.D.6
Opérations de plongée	7.0	7.B.1
Opérations de recherche et de sauvetage	7.0	7.E.6
Opérations de remorquage	7.0	7.E.8



Opérations des petites embarcations	7.0	7.D.14
Opérations du programme, généralités	7.0	7.E
Opérations générales	7.0	7.D
Opérations scientifiques	7.0	7.E.3
Opérations sur la passerelle, généralités	7.0	7.A.4
Opérations sur le pont, généralités	7.0	
Opérations sur les aides à la navigation maritime	7.0	7.D.2
Ordres d'appareillage	7.0	7.D.12
Ordres de nuit du commandant		
Ordres permanents, services hôteliers	7.0	7.A.11
Ordres permanents, chef mécanicien	7.0	7.C.1
Ordres permanents, commandant	5.0	5.A
Organigramme du personnel à bord	3.0	
Organigramme du personnel à terre	3.0	3
Outillage de chargement, entretien	10.0	10.C.2
Outillage de chargement, entretien	10.0	10.C.2
Outillage de chargement, registres	10.0	10.C.2
Plans des mesures d'urgence, généralités	8.0	8.A.2
Passage avec pilote	7.0	7.A.11
Passerelle, accès à la	7.0	7.A.4
Passerelle, aptitude au travail	7.0	7.A.3
Passerelle, organisation	7.0	7.A.4
Peinture	10.0	10.A.7
Permis de travail à chaud, autorisation	7.0	7.B.4
Permis, entrée dans un espace clos	7.0	7.B.3
Personne désigné à terre	4.0	

Personne désignée à terre numéros de contact	4.0		
Personnel à terre, formation en système de gestion de sécurité	6.0	6.D	
Personnel navigant	6.0	6.B.1	
Personnel surnuméraire	6.0	6.C.2	
Personnel surnuméraire, Déclaration générale de risques	6.0	6.D.1	(Annexe D)
Petites embarcations, mise à l'eau, remorquage et récupération	7.0	7.C.2	
Petites embarcations, Équipages	7.0	7.D.14	
Pilotes	7.0	7.A.11	(Annexe A)
Pirateries	8.0		
Plan-itinéraire scientifique	7.0	7.E.3	
Planification du passage	7.0	7.A.4	
Planification et préparation de l'opération, petites embarcations	7.0	7.D.14	
Planification opérationnelle, Arraisonnement, prévus par la loi	7.0	7.E.7	
Plans des mesures d'urgence à bord, généralités	8.0		
Plans des mesures d'urgence à terre, généralités	8.0	8.A.1	
Plans des mesures d'urgence à terre / à bord des navires	8.0	8.A.1	
Plans des mesures d'urgence	10.0		
Politique sur les drogues et l'alcool	2.0		
Politique sur les registres d'entretien			
Pollution, liste de vérification	8.0	8.C.1	
Pompage direct à la mer, eaux grises	10.0	10.C.7	
Portes étanches	10.0	10.C.3	
Postes d'urgence, signaux	8.0	8.C.1	
Pouvoir légal du commandant	5.0	5.A	
Pouvoirs du commandant	5.0	5.A.3.2	

Précautions par temps froid	10.0	10.A.6
Précautions, qualité de l'air dangereuse	7.0	7.D.9
Premiers soins et services médicaux à bords	8.0	8.B.3
Premiers soins, Blessures	9.0	9.B.1
Préparation avant l'entrée dans les écluses	7.0	7.A.10
Préparation des ordres d'appareillage	7.0	7.D.12
Préposé aux premiers soins	8.0	8.B.3
Prévention des incendies	8.0	8.B.2
Prise de quart, chambre des machines	7.0	7.C.1
Prix, suggestions	12.0	12.B.2
Procédures d'entretien, politique	10.0	
Processus de changement et d'approbation	11.0	11.B.1
Production d'eau à bord	7.0	7.F.12
Profils de compétences pour les navires	6.0	6.A.1
Programme d'aide aux employés	2.0	
Programme de formation de la GCC – plongeurs	7.0	7.B.1
Programme de prévention des risques	7.0	7.B.3
Propriétaire et exploitant GCC	3.0	
Protection auditive, petites embarcations	7.0	7.C.2
Protection contre les chutes	7.0	7.B.2
Protection des équipes à terre	7.0	7.E.1
Protection des yeux, petites embarcations	7.0	7.C.2
Puits aux chaînes	7.0	7.A.9
Qualité de l'eau potable	7.0	7.F.12
Quart, salle des machines	7.0	7.A.9
Quasi-incident significatifs	9.0	9.A.2

Radoub et entretien	10.0	10.C.10	
Rapport de changement d'équipage de sauvetage SAR GCC	7.0	7.A.2	
Rapport de positions	11.0q	11.C.1	
Rapport détaillé, situations dangereuses et blessures	9.0	9.A.2	
Rapport écrit, situations dangereuses et blessures	9.0	9.B.1	
Rapport d'émission d'halocarbures	7.0	7.F.10	
Rapport d'enquête formelle	9.0	9.B.2	
Rapport préliminaire, événements hasardeux et blessures	9.0	9.A.2	
Rapport, irrégularité ou observations	9.0	9.A.	
Rapports d'entretien	10.0	10.A.2	
Rapports, urgence, plans des mesures d'urgence à bord	8.0	8.A.1	
Rapports, urgence, situation d'urgence à bord	8.0	8.C.1	
Réception des ordres d'appareillage	7.0	7.D.12	
Refroidisseur d'eau	7.0	7.D.6	
Registre des certificats du navire	11.0	11.B.1	(Annexe A)
Registre des hydrocarbures	11.0	7.E.8	
Registres d'entretien du navire, politique	10.0		
Registre de formation de la GCC - plongeurs	7.0	7.B.1	
Registres du navire, entretien	11.0	11.A.4	
Registres, conservation	11.0	11.B.2	
Registres, contrôle des documents	11.0	11.A.1	
Registre des hydrocarbures	11.0	11.A.4	
Registres, outillage de chargement	10.0	10.C.2	
Registres, plans des mesures d'urgence à bord	8.0	8.C.1	
Registres, premiers soins	8.0	8.C.5	
Registres, de nettoyage et de désinfection	7.0	7.A.11	

Registre radio	11.0	11.B.2	
Registre de la salle des machines	11.0	11.A.4	
Registres, tenue à jour	11.0	11.B.2	(Annexe C)
Règlement de compétences pour les opérateurs d'embarcations de plaisance	7.0	7.C.2	
Remise en service, navire	7.0	7.D.2	
Remorquage, Intervention d'urgence environnementale en mer	7.0	7.E.4	
Remorquage de navire de la garde côtière	7.0	7.A.3	
Remorquage, Recherche et de sauvetage	7.0	7.E.6	(Annexe A)
Représentant autorisé de la GCC	3.0		
Réservoirs remplis, carburant et mazout	7.0	7.C.3	
Responsabilité et pouvoirs du commandant - indemnité	5.0	5.0	
Ressources et personnel	6.0		
Restrictions applicables aux voyages de cabotage, eaux intérieures et eaux secondaires	11.0	11.B.1	(Annexe C)
Révision du Système de gestion de la sécurité et sûreté (SGSS)	12.0	12.B.1	
Révision du Système de gestion de la sécurité et sûreté (SGSS), politique	12.0		
Révision du travail et évaluation du risque, petites embarcations	7.0	7.D.14	
Révision, Système de gestion de la sécurité et sûreté	12.0	12.B	
Risque, évaluation	7.0	7.A.1	
Risques connu, mise en application	7.0	7.D.6	
Risques inconnu, Maintien de la loi	7.0	7.E.7	
Risques, opérationnel gestion du	7.0	7.E.2	
Risques, programme de préventions	7.0	7.B.3	
Rôle d'équipage	7.0	7.D.13	

Rôles d'appel	8.0	8.A.1	
Rondes d'incendie	8.0	8.B.2	
Séances d'information pour l'équipage, petites embarcations	7.0	7.C.2	
Secouristes	8.0	8.C.5	
Sécurité dans des périodes non opérationnelles	8.0	8.C.2	
Sécurité du navire	8.0	8.C.2	
Sécurité du personnel, travail à haute température	7.0	7.D.11	
Sécurité Publique, opérations de plongée pour la	7.0	7.D.16	
Sécurité en mer ou au port	8.0	8.C.2	
Sécurité pendant l'entretien	8.0	8.C.2	
Sécurité et responsabilité civile de l'entrepreneur	10.0	10.A.2	
Services d'entrepreneurs	10.0	10.C.10	
Services hôteliers	7.0	7.A.11	
Signaux et communications, plans des mesures d'urgence à bord	8.0	8.C.1	
Situations d'urgence	8.0		
Sondages, réservoir et vides	10.0	10.C.3	
Sortie des écluses	7.0	7.A.10	
Stabilité, Classe Cape 47'	8.0	8.C.4	
Stabilité, maintien	8.0	8.C.4	
Substances appauvrissant la couche d'ozone, contrôle	7.0	7.E.8	
Suggestion de changement au SGSSF, formulaire	12.0	12.B.2	(Annexe A)
Sûreté, Exercices et entraînements	8.0	8.C.2	
Sûreté, Formulaire de rapport d'incident	9.0	9.B.2	
Surintendant, Marine	3.0		
Surintendant, Centre des opérations	3.0	3.C.8	

Surintendant, Ingénierie maritime	3.0	3.C.9	
Système de classement des documents	11.0	11.A.1	
Système de communication, anti-écoute, désarmement	7.0	7.D.2	
Système de communication interne, incendie	8.0	8.C.3	
Système de gestion de la sécurité, rapports, irrégularité et observations	9.0	9.A.1	
Systèmes de classement, documentation	11.1	11.A.1	
Systèmes de détection des incendies	8.0	8.B.2	
Systèmes de réfrigération, entretien	7.0	7.F.10	
Systèmes de sécurité essentiels, identification	10.0	10.B	
Systèmes essentiels, liste	10.0	10.B	
Systèmes essentiels, politique	10.0		
Tenue à jour des registres de bord	11.0	11.B.2	
Termes de références, Enquête formelle	9.0	9.A.3	
Timonerie, accès à la	7.0	7.A.1	
Timonerie, gestion des horaires des quarts et heures de repos	7.0	7.D.20	
Timonerie, organisation	7.0	7.A.2	
Tirant d'eau, maintien de l'intégrité de l'étanchéité à l'eau	10.0	10.C.3	
Travail à chaud	7.0	7.B.4	
Travail à chaud, Permis	7.0	7.B.4	(Annexe D)
Travail, Description	3.0		
Travail en hauteur	7.0	7.B.2	
Travail sur les murailles	7.0	7.B.2	
Type de gestion	1.0		
Urgence, autres exercices	8.0	8.C.1	
Urgence, communications, plans des mesures d'urgence à bord	8.0	8.C.1	

Urgence, espaces clos	7.0	7.B.3	
Urgence, navire amarré, plans des mesures d'urgence à bord	8.0	8.C.1	
Véhicule à coussin d'air	7.0	7.D.17	
Vérification et certification, politique	13.0		
Vérification, examen et évaluation, politique	12.0		
Vérifications	12.0	12.A.1	
Vérifications après l'opération, petites embarcations	7.0	7.D.14	
Vérifications, Sûreté	8.0	8.C.2	
Verre et métaux légers compactés	7.0	7.D.3	
Verrouillage	7.0	7.A.4	
Vidéos de sensibilisation			(Annexe C)
Vigies	7.0	7.A.7	
Visibilité restreinte, navigation	7.0	7.A.5	





# Manuel de sécurité de la flotte

## ANNEXE C - DOCUMENTS D'ORIENTATION

Créé afin d'assurer que les documents d'orientation sont enregistrés et mis à jour, tel que requis.

	Procédure #	Documents d'orientation
1	11.A.2	Vidéos de sensibilisation
2	11.A.2	Dessins principaux du navire
3	11.A.2	Liste des documents et publications contrôlées
4	11.A.4	Conservation des registres et des documents

## 1 VIDÉOS DE SENSIBILISATION (11.A.2)

Ces vidéos seront ajoutés au processus de familiarisation d'équipage.

Nom du Vidéo	Version #
La gestion des risques pour hélicoptère (TP 13632)	Hiver 2008
Gardez un oeil sur le crochet! (TP 14334)	Hiver 2008
Sensibilisation à la sécurité en matière de radiofréquence	Août 2009
MBB BO 105, Exposé de sécurité avant vol (s'applique à tous les modèles d'hélicoptère)	TC 2011

Collection de vidéos sur l'eau potable et documents d'accompagnement		
Vidéo #	Nom du Vidéo / Hyperlien	Version #
1	<a href="#">Eau Potable Salubre- Votre Responsabilité</a>	Courante
2	<a href="#">Échantillonnage de l'eau dans les installations fédérales</a>	Courante
3	<a href="#">Rayonnement ultraviolet et osmose inverse pour les microsystemes</a>	Courante
4	<a href="#">Réservoirs de stockage d'eau potable</a>	Courante
5	<a href="#">Eau embouteillée : sélection et application dans les installations fédérales</a>	Courante
6	<a href="#">Puits d'eau pour les microsystemes</a>	Courante
7	<a href="#">Filtration des eaux et échange d'ions pour les microsystemes</a>	Courante
8	<a href="#">Désinfection pour les microsystemes</a>	Courante
9	<a href="#">Conseils pour l'utilisation de l'équipement d'analyse de l'eau sur le terrain</a>	Courante
N/A	<a href="#">Sensibilisation à l'eau potable</a>	Courante
N/A	<a href="#">Qualité de l'eau 101, Introduction aux microsystemes d'approvisionnement en eau potable</a>	Courante

## **2 DESSINS PRINCIPAUX DU NAVIRE (11.A.2)**

### **2.1 BOUCHAINS ET EAU DE BALLAST**

Les schémas indiquent l'arrangement général et l'emplacement des systèmes de pompage des bouchains, de l'eau de ballast, des réservoirs d'inclinaison, d'assiette et de stabilisation incluant les arrangements d'évents, de sondage et de trop-plein. Les schémas indiquent toute la tuyauterie reliée, les soupapes, les pompes et leur équipement, les systèmes d'urgence et les connexions transversales aux autres systèmes de fluides.

### **2.2 SYSTÈMES DE CONTRÔLE ET DE SURVEILLANCE**

Les schémas indiquent l'arrangement général des contrôles à distance et des systèmes de surveillance, illustrant tous les appareils reliés. Ils fournissent les détails des contrôleurs pneumatiques, électriques et hydrauliques ainsi que les détails des arrangements pour l'opération d'urgence de tout appareil nécessaire à l'opération sécuritaire du navire, et la sécurité du personnel à bord.

Les schémas indiquent les détails des commandes à distance des systèmes de détection, d'alarme et d'extinction des incendies; ils fournissent une liste de détails par rapport aux écrans de surveillance, des alarmes auditives et visuelles identifiant l'emplacement de l'équipement, le type et le fabricant.

Les schémas indiquent le diagramme du système d'intercommunication entre la timonerie, les accommodations, les espaces communs, la salle de contrôle et la salle des machines incluant l'alarme des mécaniciens pour les situations d'urgence.

### **2.3 DIAGRAMME DE PASSAGE EN CALE SÈCHE**

Cartographier l'emplacement des blocs qui soutiennent le navire lorsqu'il est à quai afin de se conformer aux éléments de structure de façon à ce que le navire ne soit pas endommagé lorsque son poids est supporté par les blocs.

### **2.4 CHAUDIÈRES À VAPEUR**

Les schémas indiquent l'arrangement général et l'emplacement des systèmes d'alimentation en carburant installés en permanence, incluant : les connexions aux chaudières, aux moteurs, aux échangeurs de chaleur, aux incinérateurs, aux fourneaux de cuisine, aux appareils de chauffage des accommodations, des pompes, des centrifugeuses, des filtres, des soupapes, des manomètres, des stations de ravitaillement, des réservoirs, des instruments de sondage, des arrangements de tuyaux d'évents et de trop-plein, des gattes, des installations de collecte de boues et des composantes pour la prévention de la pollution.

### **2.5 GROUPE MOTEUR**

Les schémas indiquent l'arrangement général de l'installation des moteurs du navire incluant tous les systèmes reliés; ils indiquent l'arrangement général et la coupe verticale (élévation) des moteurs incluant les portes de carter et les supports de moteur. De plus, ils indiquent les détails des systèmes d'injection de combustible, de lubrification, d'eau de refroidissement et des autres systèmes de pompage reliés; de l'arrangement des arbres; des contrôles des moteurs incluant celui de renverse; des gouverneurs et du contrôle de la vitesse incluant les dispositifs de sécurité; des dispositifs de surveillance de températures; de la ventilation du carter, des portes pare explosion et autres dispositifs de protection, des vireurs de moteurs.

## **2.6 PLAN DE DÉFENSE CONTRE LES INCENDIES**

Les schémas indiquent, pour chaque pont du navire, les sections délimitées par des cloisons de classe «A» et les cloisons de classe «B»; ils fournissent les particularités du système d'alarme et de détection des incendies, des installations de gicleurs, de l'équipement de lutte contre les incendies, disponible à bord, ainsi que les accès et les sorties des différents compartiments et l'emplacement des volets coupe-feu.

## **2.7 INSTALLATION FIXE D'EXTINCTION DES INCENDIES**

Les schémas indiquent le type et la capacité des pompes, leurs dispositifs d'amorçage automatique, les connexions au réservoir de pressurisation, aux soupapes sèches, aux prises d'eau de mer, aux soupapes de contrôle, aux manomètres, aux interrupteurs d'urgence, aux connexions à la pompe d'incendie du navire, aux systèmes de tuyauterie et aux emplacements de gicleurs.

## **2.8 TRANSFERT DE CARBURANT**

Les schémas indiquent le réservoir de carburant pour montrer d'où le carburant sera transféré et à quel endroit il sera transféré et pour montrer l'emplacement des conduites et des pompes de transfert.

## **2.9 BOÎTE D'ENGRENAGE**

Les schémas indiquent l'arrangement général des engrenages illustrant tous les systèmes reliés; ils indiquent l'arrangement général et la coupe verticale (élévation) de la boîte d'engrenage incluant les supports des boîtiers. Ils indiquent les détails du boîtier incluant les portes de visites et les dispositifs de ventilation; les détails des arbres incluant les accouplements, les embrayages, les engrenages de renverse, si installées, ainsi que les données de vibrations et d'équilibrage.

## **2.10 ARRANGEMENT GÉNÉRAL DU NAVIRE**

La configuration générale consiste en une vue en plan de chaque pont principal du navire, montrant l'ensemble des cloisons d'étanchéité et des cloisons structurales, ainsi que les cloisons d'emménagement. Tout le mobilier est généralement indiqué. Les coursives, les escaliers et tout l'équipement essentiel au fonctionnement du navire sont illustrés. Les espaces à l'intérieur du navire (toilettes, mess, etc.) sont illustrés.

## **2.11 PLAN RELATIF À L'ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE**

Les schémas sont dessinés à l'échelle et illustrent l'emplacement et le type des embarcations de sauvetage disponibles à bord du navire incluant : leur dispositif de mise à l'eau, l'emplacement, le type et la quantité de l'équipement d'urgence, l'emplacement des postes de rassemblement et d'abandon incluant leur dimension en mètre carré et les façons d'y accéder.

## **2.12 DONNÉES DE MANŒUVRES**

Les schémas indiquent les caractéristiques des manœuvres du navire et de l'appareil à gouverner

## **2.13 PNEUMATIQUES**

Les schémas indiquent l'arrangement général des réservoirs sous pressions, non soumis à l'action d'une flamme, des compresseurs, des appareils pneumatiques, des soupapes, de la tuyauterie, des as sécheurs d'air, des stations de réduction de pression, des soupapes de soulagement, des manomètres et des dispositifs de purge, là où il y a risque de dommages par le gel.

## **2.14 HÉLICE**

Les schémas indiquent l'arrangement général de l'hélice incluant les détails d'assemblage à l'arbre porte hélice, les détails du mécanisme du moyeu, des joints d'étanchéité, des connexions des pâles et des dispositifs de contrôle ainsi que leur emplacement; les détails de la forme des pâles et du degré de contrôle du pas.

## **2.15 ARBRES DE PROPULSION**

Les schémas indiquent l'arrangement général des arbres porte-hélice, des génératrices attelées aux arbres porte-hélice et des arbres moteurs illustrant tous les systèmes connexes, l'arrangement général et la coupe verticale (élévation) des systèmes d'arbres détaillant les accouplements et les supports. Pour les systèmes d'arbres de propulsion du navire, les détails des arbres intermédiaires, de butée et port-hélice, incluant les chemises et les revêtements de protection des paliers intermédiaires, de butée, de tube d'étambot et de presse étoupe, incluant leur fixation à la coque du navire, leur système de lubrification ainsi que la vitesse critique de l'ensemble avec l'analyse de vibrations.

## **2.16 RÉFRIGÉRATION**

Les schémas indiquent l'arrangement général et l'emplacement des compresseurs, des soupapes, des as sèchereurs, des crépines, des séparateurs d'huile, des dispositifs de sécurité, des jauges visuelles, de la tuyauterie, des indicateurs de pressions et de températures, des alarmes, des condenseurs, des réservoirs, des évaporateurs et des espaces réfrigérées ou tempérées (air conditionné)

## **2.17 DÉVELOPPEMENT DE BORDÉ**

Dessin illustrant le bordé extérieur d'un navire et donnant la taille, la forme et le poids des plaques et leurs raccords.

## **2.18 TUYAUX D'ÉVENT ET DE SONDAGE**

La mesure de la profondeur est habituellement la façon commune de mesurer physiquement le volume de liquide dans un réservoir au moyen d'un tuyau allant du pont supérieur au fond du navire.

Les événements de réservoir sont nécessaires pour maintenir les citernes à la pression atmosphérique. L'air entre dans le réservoir à mesure que le niveau de carburant diminue et sort du réservoir lorsque le réservoir est rempli. Il y a également un mouvement d'air dans le réservoir grâce à l'évent, au fur et à mesure que la température change du jour à la nuit et que le carburant se dilate et se contracte.

## **2.19 LIVRET DE STABILITÉ**

Un document produit par les architectes navals afin d'aider les navigateurs à calculer la stabilité du navire et l'assiette dans différentes conditions de chargement.

## **2.20 SYSTÈMES DE COMMANDE DU GOUVERNAIL**

Les schémas indiquent l'arrangement général du système de commande principal, le double ou l'auxiliaire du gouvernail; ils indiquent l'arrangement général de l'appareil de gouverne du navire et la coupe verticale (élévation) de ce dernier, incluant les dispositifs de fixation à la coque; ils indiquent les caractéristiques incluant le torque maximal, la vitesse de mouvement angulaire du gouvernail avec le système principal et auxiliaire, les matériaux et les propriétés physiques des composantes principales. Ils indiquent les détails des pompes, de la tuyauterie et des soupapes des systèmes hydrauliques et des dispositifs de fixation; les détails des dispositifs de sécurité et d'absorption des coups, les détails des dispositifs de contrôle et de surveillance incluant les raccords à tous les points de commande.

## **2.21 PLAN DE CAPACITÉ DES RÉSERVOIRS ET TUYAUTERIE**

Les schémas indiquent la capacité ainsi que le centre de gravité vertical et longitudinal des réservoirs et des espaces de cargaison, l'arrangement général des réservoirs et les systèmes auxquels ils sont reliés; ils indiquent les détails sur la nature du liquide devant être contenu dans le réservoir, du volume et de la tête de pression du réservoir, du matériel de construction, des joints et des supports ainsi que des ouvertures, des tuyaux d'évents et toute autre connexion.

## **2.22 SOUPAPES ET PRESSE-ÉTOUPE RELIÉS AU BORDÉ DU NAVIRE**

Les schémas indiquent les détails des tuyaux et arbres traversant le bordé du navire, incluant les composantes de systèmes de stabilisation et leur mécanisme de verrouillage; ils indiquent les détails des soupapes de prise d'eau de mer et de refoulement par-dessus bord et des crépines incluant ceux des propulseurs latéraux. Pour les navires opérant dans des eaux couvertes de glace, les détails des dispositifs servant à prévenir l'obstruction des aspirations d'eau de mer par la glace/neige fondante.

## **2.23 CLOISONNEMENT D'ÉTANCHÉITÉ**

Les schémas indiquent l'information générale des mécanismes d'opérations des portes indiquant tout l'équipement connexe et leur emplacement; ils indiquent les détails de toutes les composantes soumises à la pression incluant les pompes, la tuyauterie, les soupapes et leurs dispositifs de fixation.

### **Installation radio SMDSM**

Les diagrammes «tel qu'installé» du circuit de câblage, de l'arrangement radio, incluant les dessins d'antennes, doivent être disponibles à bord, pour fins de production pendant l'inspection radio

Les dessins d'antennes devraient inclure toutes les antennes visibles de l'avant, de l'arrière, de bâbord, de tribord et du dessus du navire. Ceci s'applique aux antennes suivantes, celles de transmission, incluant l'emplacement de la boîte de raccords d'antenne; toutes les antennes de réception, incluant l'antenne du GPS, les antennes radars, les antennes de communication par satellite et l'emplacement de la Radiobalise de localisation de sinistre (RLS), muni d'un dispositif à dégagement libre.

Les schémas indiquent l'arrangement de la timonerie et de la salle de communication, indiquant l'emplacement de l'équipement suivant : les contrôleurs pour la transmission des alarmes de détresse, les installations radio VHF, incluant toutes les unités de contrôle; les installations IMF ou MF/HF, incluant toutes les unités de contrôle, imprimantes télex etc.; l'équipement de communication par satellite incluant les terminaux, les imprimantes, etc., les récepteurs VHF pour canal 70, 2178.5KHZ, les récepteurs HF pour les canaux de détresse 4, 6, 8, 12 et 16MHZ, les récepteurs NAVTEX et EGC, les transpondeurs radar et RLS (si situé à la timonerie), les

émetteurs-récepteurs (deux directions) du VHF SMDSM et leur chargeur, la lumière d'urgence alimentée d'une source de réserve pour éclairer l'équipement radio obligatoire, le chargeur de batterie (pour la source de réserve) et la boîte de fusible.

Le circuit de câblage doit inclure les connexions suivantes : antennes, système d'échange téléphonique PABX, télécopieur, etc., les sources d'alimentation électrique principale et d'urgence ainsi que le système de transfert pour tous les équipements de radio et de radionavigation; quel équipement est relié à quelle source d'alimentation électrique, les fusibles pour tout l'équipement radio, les systèmes d'alimentation sans coupures (UPS) avec toutes les connexions et fusibles si installé comme source d'énergie pour l'équipement radio réglementaire; toute connexion (interface) entre l'équipement SMDSM et le GPS/GNSS, les chargeurs de batteries pour les sources d'alimentation de réserve, les connexions au gyrocompas (si applicable) et le type de câblage utilisé dans les installations.

## **2.24 SCHEMA DE DISTRIBUTION ELECTRIQUE**

Les schémas indiquent la disposition générale du schéma de distribution électrique du navire.

### 3 LISTE DES DOCUMENTS ET PUBLICATIONS CONTRÔLÉES (11.A.2)

Les navires ou les emplacements sont responsables de garder les publications ou de savoir où on peut se les procurer. Certaines publications ne sont disponibles que par l'achat et peuvent être soit en format E ou CP.

Cette liste sera mise à jour annuellement.

\*(Type Média) - E = format électronique, CP = copie papier

\*\*Indique que le document est requis à bord/en copie papier

\*\*\*Les éditions les plus récentes sont à jour, en date de mars 2015

#### 3.1 DOCUMENTS DE LA GARDE CÔTIÈRE

	Titre du Document	Type *	Dernière édition***
	<b>Tous</b>		
1	<a href="#">Communiqué GCC</a>	E, CP**	Courante
	<b>Opérations</b>		
2	<a href="#">Ordonnances de la flotte (OFGC) MPO/5349 - TP5070</a>	E, CP	Courante
3	<a href="#">Normes de logistique de la Flotte de la Garde côtière canadienne (NLFGC) MPO/5758</a>	E, CP	Courante
4	<a href="#">Bulletins de sécurité des opérations de la GCC MPO/5404 - TP11391</a>	E, CP**	Courante
5	<a href="#">GCC Circulaires des opérations de la GCC MPO/5323 - TP9028</a>	E, CP**	Courante
6	<a href="#">Guide sur l'outillage de chargement de la GCC MPO-0005</a>	E, CP**	1 <sup>ière</sup> Éd / mai 2008
7	<a href="#">Bulletin technique de la GCC CT-013-000-EB-TE-001</a>	E, CP**	Courante
8	<a href="#">Manuel de sécurité de la Flotte de la GCC MPO/5737</a>	E, CP**	Courante
9	<a href="#">Manuel d'apprentissage – Équipage de navire MPO/5559</a>	E, CP	1 <sup>ière</sup> Éd / septembre 1998
10	<a href="#">Normes de formation pour les officiers et l'équipage de navires MPO/5730</a>	E, CP	4 <sup>ième</sup> Ed / juillet 2008
11	<a href="#">Manuel canadien de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (CAMSAR) MPO/5449</a>	E, CP	Courante
12	<a href="#">Navigation dans les glaces en eaux canadiennes (si applicable) MPO/5054 - TP5064</a>	E, CP	août 2012
	<b>Services Techniques Intégrés (STI)</b>		
13	<a href="#">GCC – Publications du soutien technique intégré – Norme de code de couleur pour la tuyauterie 30-000-000-ES-TE-002</a>	E, CP	3 <sup>ième</sup> Éd / juillet 2010
14	<a href="#">Norme sur les peintures et revêtements 18-080-000-SG-003 MPO/5847</a>	E, CP	2 <sup>ième</sup> Éd / juin 2002



	Titre du Document	Type *	Dernière édition***
15	<a href="#">Norme de diffusion du système mondial de localisation différentiel (DGPS) pour la navigation maritime</a>	E	Octobre 2007
16	<a href="#">Manuel d'information et de procédures relatives aux hélicoptères à bord des navires MPO/5282 - TP11475</a>	E, CP**	3ième Éd / mars 2007
17	Information Spécifiques pour les navires de plus de 100 TJB, Plan de sécurité du navire, Table d'évaluation des risques, questionnaire et table des lacunes		Courante
18	<a href="#">Soudage de l'aluminium et des alliages d'aluminium 18-080-000-SG-002</a>	E, CP	3ième Éd / juin 2002
19	<a href="#">Soudage des métaux ferreux 18-080-000-SG-001</a>	E	3ième Éd / juin 2002
20	<a href="#">Programme technique d'hygiène et de sécurité en matière de soudage MPO/5672</a>	E, CP	2ième Éd / Sep 99
21	<a href="#">Manuel de gestion d'entretien des navires (30-013-000-MA-MP-001)</a>	E	2ième Éd / juin 2012

### 3.2 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE DU MPO ET AUTRES MINISTÈRES

	Titre du Document	Type *	Dernière édition***
1	<a href="#">Directives en matière de transfert d'hydrocarbures dans les eaux de l'arctique (si applicable) TP10783</a>	E	1997
2	<a href="#">Code canadien du travail – Partie II ISBN 0-660-61574-6</a>	E, CP**	Courante
3	<a href="#">Loi de la marine marchande (2001)</a>	E	Courante
4	<a href="#">Manuel de santé et sécurité de Pêches et Océans Canada</a>	E	septembre 2009
5	<a href="#">Sensibilisation à la santé et à la sécurité, Guide du superviseur</a>	E	mars 2007
6	<a href="#">Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins (1995) TP9834</a>	E, CP	2009
7	Code international des signaux TP2323 / OMI0994	E, CP**	2005
8	Phrases normalisées de L'organisation maritime internationale pour les communications maritimes. IMO IA987E	E, CP	2005
9	<a href="#">Règlement sur les abordages internationaux</a>	E, CP**	Courante

10	<a href="#">Règlement sur la sécurité et la santé au travail en milieu maritime (DORS/2010-120)</a>	E, CP**	Courante
11	<a href="#">Normes d'électricité régissant les navires TP127</a>	E, CP**	2008
12	<a href="#">Bulletins de la sécurité des navires de TC TP3231</a>	E, CP	Courante

### 3.3 DOCUMENTS EXTERNES

	Titre du Document	Type *	Dernière édition***
1	Admiralty List of Radio Signals, Maritime Radio Stations, Oceania, the Americas and the Far East - NP281(2)	CP**	2010/2011
2	Admiralty List of Radio Signals, Maritime Safety Information Services, Oceania, the Americas and the Far East - NP283(2)	E, CP**	2014/2015
3	Code des mesures de sécurité au travail sur l'entreposage et l'arrimage du cargo (si applicable) OMI-292	E, CP	2011
4	Code de pratique de la sécurité alimentaire pour le secteur canadien des services alimentaires (Association canadienne des restaurateurs et des services alimentaires) Nota : 2007 est encore valide, modifications mineures pour 2011.	CP**	2011
5	Système mondial de détresse et de sécurité maritime - SMDSM (si applicable) OMI-970	CP**	2013
6	Manuel IAMSAR Volume III (Moyens mobiles) Vol III	CP**	2013
7	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires – MARPOL OMI-520	E, CP	2011
8	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer – SOLAS OMI-110	E, CP	2014
9	Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage OMI-982	E, CP	2010 A/May 2014
10	Guide médical international pour les navires ISBN 92 4 154231 4	CP**	3 <sup>rd</sup> Ed / 2007
11	UTI Liste de stations navires (si applicable) Liste V	E**	2015
12	UTI Manuel pour utilisation par les services maritime mobile et satellite maritime mobile (si applicable)	E, CP**	2013
13	STCW 2010 (Les normes de formation de gens en mer, de délivrance des brevets et de veille) IMO-938	E, HC	2011

### 3.4 CARTES ET PUBLICATIONS NAUTIQUES

	Titre du Document	Type *	Dernière édition***
1	Cartes pour le secteur d'opération et les exigences de la mission	CP**	

2	<a href="#">Avis aux navigateurs</a>	E, CP	Courante
3	<a href="#">Avis aux navigateurs – Éditions annuelles</a>	E, CP	Courante
4	Instructions nautiques	E, CP	
5	<a href="#">Table des marées et des courants</a>	E, CP	Courante
6	<a href="#">Liste des feux, bouées et signaux de brume</a>	E, CP	Courante
7	<a href="#">Aides radio à la navigation maritime</a>	E, CP	Courante
8	Almanach nautique	E, CP	
9	Tables de Norries	E, CP	
10	Procédures pour les écluses et les canaux - (si applicable)	E, CP	
11	Tout règlement local ou régional - (si applicable)		

### 3.5 DONNÉES SPÉCIFIQUES À LA RÉGION

Données spécifiques à la région			
	Titre du Document	Type *	Dernière édition***
1	Procédures régionales - (si applicable)	CP**	
2	Manuel de familiarisation – employés surnuméraires - (si applicable)	E, CP	
3	Plans d'urgence régionaux - (si applicable)	E, CP	

### 3.6 DONNÉES SPÉCIFIQUES AU NAVIRE

	Titre du Document	Type *	Dernière édition***
1	Principaux dessins du navire - (Tel que recommandé à l'annexe B)		
2	Manuel d'entretien et d'opération de l'équipement radio et essentiel du navire - (si applicable)		
3	Données de manœuvres du navire	CP**	
4	Livret de stabilité	CP**	
5	PUBCPH (si applicable)	CP**	

#### 4 CONSERVATION DES REGISTRES ET DES DOCUMENTS (11.A.4)

Log/Document Title	Retention Period
Rapports de vérification	À conserver à bord durant cinq ans et peuvent être ensuite détruits.
Rapport annuel de gestion de l'amiante	À conserver à bord durant cinq ans et peuvent être ensuite détruits.
Bunker Delivery Notices	À conserver à bord durant trois ans et peuvent être ensuite détruits.
Notes de continuité opérationnelle	À conserver à bord durant au moins un an et peuvent être détruits par la suite, à moins d'être requis à des fins de renseignements historiques/de référence.
Document de Changement de commandement	Copie envoyée par télécopieur ou scanner au surintendant maritime et le document original doit être conservé à bord pour un an avant d'être détruit.
Permis d'entrer dans un espace clos	Le Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime requiert que ces permis soient conservés à bord pour au moins deux ans suivant la date de signature. Dans le cas où les conditions initiales au moment de la signature du permis ont changées ou si les conditions n'ont pas pu être respectées, le permis devra être conservé dix ans.
Listes d'équipage	À conserver à bord durant un an et peuvent être ensuite détruites.
Familiarisation de base sur la sécurité des entrepreneurs	À conserver à bord durant deux ans et peuvent être ensuite détruites.
Journal de bord - secteur Pont	À conserver à bord pour une période minimum d'un an après la date de la dernière inscription. Les journaux de bord peuvent être conservés à des fins de référence pour une période maximum de cinq ans. Les journaux de bord seront envoyés au surintendant marine pour archivage pour dix ans après la date de la dernière inscription, après quoi le surintendant maritime les transférera à la Direction des documents gouvernementaux de Bibliothèque et Archives Canada 395 Wellington Street Ottawa, ON K1A 0N4 CANADA.
Liste de vérification de plongée	À conserver à bord durant un an et peut être ensuite détruite.

Log/Document Title	Retention Period
Registre de plongée	À conserver durant cinq ans après que le plongeur ne soit plus à l'embauche de son employeur, après quoi ce dernier peut détruire le document.
Essai de la qualité de l'air pour la plongée	À conserver durant cinq ans après la date de la tenue de l'essai après quoi ce dernier peut détruire le document.
<b>Exercices</b> (urgences, sûreté et débriefing)	À conserver à bord durant trois ans et peuvent être ensuite détruits.
Journal de bord - secteur Machine	À conserver deux ans à compter de la date de la dernière inscription. Après cette période, on doit l'envoyer à terre, au surintendant, Ingénierie maritime pour archivage.
Documents sur la protection des chutes	À conserver durant deux ans après que l'équipement a cessé d'être utilisé, après quoi les documents peuvent être détruits.
Listes de contrôle de familiarisation	À conserver à bord durant six mois après le départ d'un employé du navire et peuvent être détruites par la suite.
<b>Documents financiers/budgétaires</b> (factures, rapports du SRG, etc.)	À conserver à bord pour un an, puis archivé pour une période additionnelle de six ans dans les archives.
Manuels de premiers soins et dossiers de soins au patient	À conserver à bord durant cinq ans et peuvent être ensuite détruits.
Registre des ordures	À conserver à bord durant deux ans après la dernière inscription et peut être ensuite détruit.
Rapport d'enquête de situation comportant des risques (RIEH)	À conserver à bord durant cinq ans et peut être ensuite détruit.
Registres, rapports et avis sur les halocarbures	À conserver à bord durant cinq ans après leur délivrance.
Permis de travaux à chaud	À conserver à bord durant un an après la date de réalisation des travaux et peuvent être ensuite détruits.
Inscriptions au journal d'inspection hebdomadaire des services hôteliers	À conserver à bord durant deux ans et peuvent être ensuite détruites.
Listes de contrôle de l'équipement de sauvetage (mensuel)	À conserver à bord durant un an et peuvent être ensuite détruits.
Registres de verrouillage et d'identification	À conserver à bord durant un an et peuvent être ensuite détruits.

Log/Document Title	Retention Period
Résumé du Journal du Chef Mécanicien	À conserver à bord durant au moins sept ans.
Dossiers d'entretien et d'inspections	À conserver à bord durant sept ans ou archiver à terre.
Renseignements sur les plus proches parents <u>PROTÉGÉ</u>	À conserver à bord durant six mois après le départ d'un employé et peuvent être détruits par la suite.
Rapports et observations de non-conformité	À conserver à bord durant cinq ans et peuvent être ensuite détruits.
Procès-verbaux des réunions du comité de santé et sécurité au travail (SST)	À conserver à bord durant deux ans et peuvent être ensuite détruits.
Registres des hydrocarbures	À conserver à bord durant trois ans après la dernière inscription et peuvent être ensuite détruits.
Documents de mise hors service/mise en rade	À conserver à bord durant cinq ans après la fin des travaux et peuvent être ensuite détruits.
<b>Tests d'eau potable</b> (trimestriels, mensuel et hebdomadaire)	À conserver à bord durant cinq ans et peuvent être ensuite détruits.
Les évaluations préalables des risques de la sécurité des travaux et des risques opérationnels	Doivent être conservées à bord durant six ans.
Journal radio	À conserver durant un an à compter de la date de la dernière inscription, après cette période, ils peuvent être détruits.
Rapports d'inspections de l'équipement de sécurité	À conserver à bord durant deux ans et peuvent être ensuite détruits.
Révisions du système de gestion de la sécurité (du navire, régional et national)	À conserver à bord durant six ans et peuvent être ensuite détruits.
Ordres d'appareillage	À conserver à bord durant deux ans et peuvent être ensuite détruits.
Certificats d'inspection sanitaire	À conserver à bord durant deux ans et peuvent être ensuite détruits.
Rapports d'incidents de recherche et sauvetage	Conserver la copie signée à bord durant deux ans, puis archiver à terre.
Documents de sûreté du navire, évaluations, examen des plans	À conserver à bord durant deux ans et peuvent être ensuite détruits.
Évaluation de sûreté et plan de sûreté approuvé du navire	Une copie contrôlée doit être conservée par l'agent de sûreté du navire et par l'agent de sûreté de la compagnie régional et national.

Log/Document Title	Retention Period
Rôle d'équipage	Dans les 28 jours suivant la fin de l'année calendrier ou à la fin de la saison, les rôles d'équipage doivent être acheminés au surintendant marine qui les archivera.
Renseignements sur les employés surnuméraires	À conserver durant six mois après la date d'engagement et peuvent être ensuite détruits.
Registres des appareils de levage et de l'accastillage	La documentation concernant l'accastillage en utilisation à bord est à conserver durant dix ans, après cette période, ils peuvent être détruits. La documentation concernant les appareils de levage du navire doit être conservée pour la durée de vie du navire.
Formulaires d'indemnisation des travailleurs <u>PROTÉGÉ</u>	À joindre à au dossier personnel de l'employé et conserver à bord durant cinq ans, puis archiver à terre.







# Manuel de sécurité de la Flotte

## ANNEXE D - FORMULAIRES

Bon nombre des formulaires mentionnés dans le Manuel de sécurité de la Flotte sont accessibles sur le site intranet des Formulaires du MPO en suivant l'hyperlien du titre du formulaire. Les formulaires en ligne peuvent être modifiés sans préavis. Les versions papier des formulaires du MPO en ligne sont incluses à l'annexe à titre de référence seulement. Si le formulaire n'est pas disponible en ligne, vous pouvez utiliser la version papier fournie à l'annexe sous forme de document PDF à imprimer.

# de procédure	Titre et hyperlien du formulaire	# du formulaire	Date de la version actuelle
6.A.1	<a href="#">Évaluation des risques pour exemption à une certification maritime</a>	FP_5295_F	12/06/17
6.D.1	<a href="#">Déclaration générale sur les risques - Manuel de sécurité de la flotte 6.d.1 (Partie A)</a>	FP-5278-Partie-A-F	03-2015
6.D.1	<a href="#">Déclaration sur l'état de santé - Manuel de sécurité de la flotte 6.d.1 (Partie B)</a>	FP-5278-Partie-B-F	03-2015
7.A.1	Évaluation préalable de la sécurité des travaux (ÉPST)		2012/09/01
7.A.2	Document de changement de commandant		2012/09/01
7.A.2	Document de changement de commandant (en mode poste)		2012/09/01
7.B.1	Liste de vérification des opérations de plongée		2012/09/01
7.B.3	<a href="#">Permis d'entrée dans un espace clos</a>	FP-5208-F	2020-04-02
7.B.3	<a href="#">Rapport d'inventaire et d'évaluation de l'entrée dans un espace clos</a>	FP-0127-F	2021-11-30
7.B.4	Permis de travail à chaud		2021-10-29
7.B.5	<a href="#">Exemple fiche de rapport de verrouillage et d'identification</a>	FP-5196-F	2013-02
7.B.5	<a href="#">Registre de verrouillage et d'identification</a>	FP-0112-F	2021-10-13
7.B.6	<a href="#">Permis de travail d'électricité sous tension</a>	FP-5197-F	2018-04
7.E.6	Registre des ordures <a href="#">Disponible pour commande auprès de Transports Canada</a>	85-0492	Actuel
7.E.8	<a href="#">Enregistrement à l'inventaire régional d'un système contenant des halocarbures</a>	FP-0051-F	12/06/17

# de procédure	Titre et hyperlien du formulaire	# du formulaire	Date de la version actuelle
7.E.8	<a href="#">Registre d'entretien</a>	FP-0052-F	12/06/17
7.E.8	<a href="#">Avis d'essai de détection des fuites</a>	FP-0053-F	12/06/17
7.E.8	<a href="#">Rapport sur les rejets d'halocarbures</a>	FP-0054-F	12/06/17
7.E.8	<a href="#">Avis de destruction, de désassemblage ou de mise hors service</a>	FP-0055-F	12/06/17
9.A.1	<a href="#">Rapport du système de la sécurité et sûreté</a>	FP-5249-F	2014-03
9.B.1	<a href="#">Rapport d'enquête sur l'incident (REI)</a>	FP-5234-F	2017-11
9.B.1	<a href="#">Rapport d'enquête sur l'incident (REI) Instructions</a>	FP_5234_A_F	2017-11
9.B.1	<a href="#">Rapport d'accident véhicule d'automobile</a>	SPAC	2000-03
9.B.1	<a href="#">Rapport d'un événement maritime / événement hasardeux</a>	BST	2014-09
9.B.1	<a href="#">Rapport d'enquête de situation comportant des risques (Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, Article 15.8)</a>	LAB1070	2020-11
10.A.7	Sécurité et sûreté de l'entrepreneur		2012/09/01
11.A.3	Certificats		2017-06-01
11.B.1	<a href="#">Suggestion Système de Gestion de la Sécurité</a>	FP-5251-F	2017-03

	<h2 style="margin: 0;">ÉVALUATION PRÉALABLE DE LA SÉCURITÉ DES TRAVAUX (ÉPST)</h2> <p><b>DESCRIPTION DES TRAVAUX :</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Date :</td> <td style="width: 50%;">Navire/Station:</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Entrepreneur :</td> </tr> <tr> <td>Lieu :</td> <td>Nom du superviseur immédiat:</td> </tr> </table>	Date :	Navire/Station:	Entrepreneur :		Lieu :	Nom du superviseur immédiat:	
Date :	Navire/Station:							
Entrepreneur :								
Lieu :	Nom du superviseur immédiat:							
Revoir les points suivant sur le lieu de travail et cocher <b>UNIQUEMENT</b> ceux qui s'appliquent à la tâche. Faire la liste de tous les dangers que vous avez identifiés à l'endos de la carte. Indiquer dans la troisième colonne en détails vos méthodes de <b>CONTRÔLE</b> .								
<b>Verrouillage/ permis signés/ affichés</b>	<b>Dangers respiratoires</b>	<b>Dangers reliés au travail en hauteur</b>						
Travail à chaud	Silice / Béton	Barricades / signalisation et affichage						
CVCA	Amiante	Ouverture dangereuse						
Gicleur	Moisissures	Protection contre la chute d'un objet						
Systèmes d'extinction des incendies	Fibre de verre/ isolant	Nacelle mécanique						
Électricité	Fumée	Autres personnes travaillant plus haut ou plus bas						
Eau (valves)	Particules dans l'air/ Déchiquetage	Équipement de prévention des chutes						
Hydraulique (valves)	Peinture au pistolet	Échelles						
Gaz comprimé	Fiches signalétiques	Autres:						
Procédure de verrouillage en place	Autres:	<b>Dangers ergonomiques</b>						
Espace Clos	<b>Dangers reliés aux activités</b>	Travail en espaces restreints						
Amiante	Équipement délicat sur les lieux	Partie du corps dans la ligne feu						
Autres	Brûlures / Sources de chaleur	Travail au-dessus de la tête						
<b>Dangers environnementaux</b>	Équipements sous tension sur les lieux	Points d'inconforts identifiés						
Possibilité de déversement	Soudure / Meulage	Mouvement répétitifs						
Conditions Atmosphériques	Condition des cordons électriques / outils	Travail répétitif en position inconfortable						
Ventilation nécessaire	Vérification équipements / outils	Autres:						
Stress dû à la chaleur ou au froid	Entretien général	<b>Dangers contraintes personnelles</b>						
Autres travailleurs sur les lieux	Autres:	Formation pour utiliser les outils ou effectuer la tâche						
Éclairage inadéquat	<b>Dangers reliés aux accès et évacuations</b>	Instructions claires						
Niveaux de bruit	Obstruction partielle	Nombre insuffisant de travailleurs						
Biorisques	Possibilités de glisser ou trébucher	Limitations physiques						
Autres:	Autres:	Autres:						

TÂCHES	DANGERS	CONTRÔLES
Tous les déchets enlevés et nettoyé (o/n)_____Tous les outils/équipements enlevés (o/n)_____Lieux nettoyés à la fin des quarts de travail (o/n) _____		
Tous les membres de l'équipe de travail DOIVENT RECEVOIR un breffage sur l'information identifiée sur l'ÉPST.		
Instructions complémentaires :	Communications	Équipements de protection individuelle:
	Radio (type and canal)	Protection de la tête
	Personne à contacte en cas d'urgence	Chaussures de sécurité
	Autres:	Protection des yeux (lunettes de sécurité, masques / écrans)
	Autres:	Protection respiratoire / ARA
	Superviseur: (en lettre moulées)	Protecteur auditif
		Équipement de protection Haut Voltage
	Superviseur: (signature)	Gants
		Combinaison et couvres chaussures Tyvek
	Commentaires:	Gilet de sauvetage
		Tablier et masque protecteur de soudure
		Masque de protection par temps froid
		Autres:

## Document de changement de commandant

**À: Directeur régional, Flotte**  
**Attn: Surintendant, Marine**

**De: Commandant**  
**Navire: NGCC \_\_\_\_\_**

Ce document atteste de l'échange entre commandants lors du changement d'équipage. Pour veiller à ce que l'on ait transmis l'information sur tous les aspects relatifs au fonctionnement du navire, à l'état de la coque du navire, à la familiarisation avec les machines et l'équipement, au rapport et à l'acceptation du commandant.

**(A) Date:** \_\_\_\_\_ **Heure:** \_\_\_\_\_ **Endroit:** \_\_\_\_\_

<b>Carburant</b>		<b>huile de graissage</b>	
<b>Propulseur</b>		<b>Machines principales</b>	
<b>Petite embarcation</b>		<b>Générateur</b>	
<b>Aviation</b>		<b>Huile usée</b>	
<b>Eau</b>			
<b>Potable</b>		<b>lest</b>	

**(B) Mission opérationnelle actuelle :** \_\_\_\_\_  
 (selon les ordres d'appareillage ci-joints)

**(C) Statut des certificats (selon la liste jointe du registre des certificats)**  
 Certificat(s) nécessitant une attention particulière lors de la prochaine patrouille  
 (veuillez indiquer) :

.....

.....

.....

.....

**(D) NIVEAU MARSEC :**    MARSEC 1 ☐   MARSEC 2 ☐   MARSEC 3 ☐

**(E) Équipement de communication sécurisé :**

J'ai vérifié que l'appareil SECTERA est à bord ☐ Vérifié

J'ai transféré le NIP au commandant remplaçant (unité SECTERA type 1 seulement) ☐ Vérifié

(F) État de préparation ministériel:

**PRINCIPALES DÉFECTUOSITÉS OU LACUNES**

(G) Statut des documents: (toutes les déficiences doivent être signalées et consignées dans la section Notes le cas échéant)

<b>Attention Requise:</b>	<b>OUI</b>	<b>NO</b>	<b>Attention Requise:</b>	<b>OUI</b>	<b>NON</b>
Registre des substances contrôlées			Cartes de crédit		
Correspondance administrative opérationnel significative			Rapport mensuel de consommation de carburant extraterritoriale canadien		
Transfert de la combinaison du coffre			Notes de continuité opérationnelle des chefs de service		
Plan de sûreté du navire			Information sur la stabilité		
Registre de l'équipement de levage			Registre des armes à feu et des munitions		
Registre des hydrocarbures			Liste des membres d'équipage		
Registre des déchets			Journal de bord		

(H) Système de gestion de la sécurité passé en revue depuis le dernier changement de commandant

Nouveaux rapports d'irrégularité, observations	
Principaux rapports d'enquête sur les incidents	
<b>Amendements aux publications:</b> (indiquez seulement les changements depuis le dernier changement de commandant)	
Manuel de sécurité de la Flotte	
Ordres permanents de la flotte de la GCC:	
Bulletins de la Flotte:	
Bulletins techniques de la Flotte:	
Bulletins de sécurité (TC):	
Autres (spécifier):	

**(I) Nota : Informations supplémentaires pour l'achèvement par l'un ou l'autre des commandants (si l'espace est insuffisant, veuillez joindre une page supplémentaire SVP)**

.....

.....

.....

Moi, capitaine \_\_\_\_\_, ayant fait un compte rendu complet, je cède, par la présente, le commandement du NGCC \_\_\_\_\_ au capitaine \_\_\_\_\_.

Ayant reçu un compte rendu complet du capitaine qui cède son commandement, j'assume, par ma signature ci-dessous, le commandement du NGCC \_\_\_\_\_.

Capitaine \_\_\_\_\_  
Commandant (relève)

Capitaine \_\_\_\_\_  
Commandant (relève)

Date: \_\_\_\_\_

Date: \_\_\_\_\_





## Document de changement de commandant (en mode poste)

À : Directeur régional, de la Flotte

De : Commandant

À l'attention de : Surintendant, Marine

Navire : NGCC \_\_\_\_\_

Ce document atteste de l'échange entre commandants lors du changement d'équipage. Pour veiller à ce que l'on ait transmis l'information sur tous les aspects relatifs au fonctionnement du navire, à l'état de la coque du navire, à la familiarisation avec les machines et l'équipement, au rapport et à l'acceptation du commandant.

(A) Date : \_\_\_\_\_ Heure : \_\_\_\_\_ Emplacement : \_\_\_\_\_

Carburant		Huile de graissage	
Propulsion		Machine principale	
Petites embarcations		Générateur	
Autre		Huile usée	

(C) État des certificats : (selon la liste du registre des certificats en pièce jointe)

Le(s) certificat(s) nécessitant une attention particulière lors de la prochaine patrouille (veuillez indiquer) :

.....

.....

.....

(F) État de préparation ministérielle :

**PRINCIPAUX DÉFAUTS ET DÉFECTUOSITÉS**

.....

.....

.....

(G) État des documents : (toutes les déficiences à préciser dans la section Notes, le cas échéant)

Attention requise :	OUI	NON	Attention requise :	OUI	NON
Registre des narcotiques			Cartes de crédit		
Correspondance administrative importante concernant les opérations			Notes de continuité opérationnelle des chefs de service		
Combinaison du coffre-fort communiquée			Registre des armes à feu et de la munition		
Journal de bord/station			Information sur la stabilité		
Registre sur l'outillage de chargement			Registre des déchets		

## 7.A.2

Registre des hydrocarbures		Liste des membres d'équipage	
Information CAG / XCS		Clés/téléavertisseur/téléphone cellulaire transférés	
Date de renouvellement du permis du véhicule		Date de renouvellement du permis de la remorque	
Numéro de permis du véhicule		Kilométrage du véhicule	

(H) Système de gestion de la sécurité examiné depuis le dernier changement de commandant

Nouveaux rapports d'irrégularité, Observations	
Rapports d'enquête sur les incidents d'importance	
Modifications aux publications : (identifier seulement les modifications effectuées depuis le dernier changement de commandement)	
Manuel de sécurité de la flotte	
Ordonnances de la Flotte de la GC :	
Bulletin de la Flotte :	
Bulletin technique de la GCC :	
Bulletin de sécurité (TC) :	
Autres (veuillez préciser) :	

(I) Notes : Renseignements additionnels à communiquer par l'un ou l'autre des commandants (s'il y a manque d'espace, veuillez ajouter des pages supplémentaires)

.....

.....

.....

.....

.....

Moi, capitaine \_\_\_\_\_, ayant fait un compte rendu complet, je cède, par la présente, le commandement du NGCC \_\_\_\_\_ au capitaine \_\_\_\_\_.

Ayant reçu un compte rendu complet du capitaine, j'assume, par ma signature ci-dessous, le commandement du :NGCC \_\_\_\_\_

Capitaine \_\_\_\_\_  
Commandant relevé

Capitaine \_\_\_\_\_  
Commandant de relève

Date : \_\_\_\_\_

Date : \_\_\_\_\_

## LISTE DE VÉRIFICATION DES OPÉRATIONS DE PLONGÉE

NGCC \_\_\_\_\_

Date de l'opération : \_\_\_\_\_

- ☐ Officier désigné - Nom \_\_\_\_\_  
Signature \_\_\_\_\_
- ☐ Chef de plongée – Nom \_\_\_\_\_  
Signature \_\_\_\_\_
- ☐ Certification et carnet des plongeurs vérifiés
- ☐ Commandant / officier désigné à bord du navire
- ☐ *Règlement sur les abordages* – Dispositifs de mise en garde en place  
(marques de signalisation, bouées, drapeaux, feux)
- ☐ SCTM avisé (contrôle du trafic/appe l de sécurité)
- ☐ Chambre des machines avisée – avis de plongée affiché dans la chambre des machines)
- ☐ Systèmes de la chambre des machines arrêtés et consignés dans le registre  
Verrouillage et identification
- ☐ Plan de plongée et d'intervention en cas d'accident révisé
- ☐ Avis général transmis
- ☐ Début des opérations de plongée consigné
- ☐ Fin des opérations de plongée consignée



## Permis de travail à chaud

TRAVAIL À CHAUD DEMANDÉ PAR :	EMPLACEMENT :
PROCÉDÉ UTILISÉ :	DURÉE PRÉVUE :
PIQUET D'INCENDIE / COMPARTIMENT :	COMPARTIMENTS / RÉSERVOIRS / ESPACES TOUCHÉS :
SECTION 1 LISTE DE VÉRIFICATION AVANT LE TRAVAIL REMPLIE ET ANNEXÉE <input type="checkbox"/>	
SECTION 2 (A OU B) LISTE D'INSPECTION DU MATÉRIEL REMPLIE ET ANNEXÉE <input type="checkbox"/>	
<p><b>PERMIS VALIDE À PARTIR :</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <span>Date</span> <span>Heure</span> </div>	
<p><b>PERMIS EXPIRE :</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <span>Date</span> <span>Heure</span> </div>	
AUTORISÉ PAR :  <div style="text-align: center;">Chef mécanicien / Désigné</div>	DATE :  TRAVAIL EFFECTUÉ PAR :
VÉRIFICATIONS DE REFROIDISSEMENT ET APRÈS TRAVAIL COMPLÉTÉES – PERMIS COMPLÉTÉ ET CLOS	
TRAVAIL COMPLÉTÉ PAR : <span style="float: right;">DATE :</span>	

### Permis de travail à chaud, suite

<b>Section 1 - Liste de vérification avant le travail</b> (à être remplie par la personne affectée au travail)	
<b>EXIGENCES GÉNÉRALES :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Matériel protégé à proximité de la zone de travail à chaud.</li> <li><input type="checkbox"/> Tous les combustibles enlevés à proximité de la zone de travail.</li> <li><input type="checkbox"/> Zone de travail à chaud exempte de gaz et (ou) de vapeurs inflammables.</li> <li><input type="checkbox"/> Mises en garde affichées pour que le personnel se protège adéquatement.</li> <li><input type="checkbox"/> Trappes d'accès enlevées et compartiments affectés par la chaleur ventilés. S'assurer que les compartiments sont exempts de gaz et (ou) de vapeurs inflammables.</li> <li><input type="checkbox"/> Roulements, armatures et autres machines non soumis à des courants de soudage par une mise à la masse inadéquate.</li> <li><input type="checkbox"/> Aviser l'officier de quart de la timonerie et de la salle des machines du début du travail à chaud et de l'emplacement</li> </ul>	
<b>RÉPARATIONS DE CONDUIT :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Robinets d'isolement fermés, tuyaux d'évacuation ouverts pour purger le système.</li> <li><input type="checkbox"/> Origine du conduit identifiée pour s'assurer qu'il est exempt d'huile, de vapeurs ou de gaz.</li> <li><input type="checkbox"/> Peut-on amener la canalisation dans une zone de travail à chaud préautorisée?</li> </ul>	
<b>VÊTEMENTS PROTECTEURS</b>	<b>INSPECTER VESTES, TABLIERS, GANTS, ETC. POUR Y DÉCELER :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Trous et déchirures</li> <li><input type="checkbox"/> Attaches endommagées ou manquantes</li> <li><input type="checkbox"/> Huile ou graisse</li> </ul>
<b>PROTÈGE-TÊTE</b>	<b>INSPECTER CASQUES ET LUNETTES POUR Y DÉCELER :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Bon numéro de pare-soleil</li> <li><input type="checkbox"/> Plaques de recouvrement</li> <li><input type="checkbox"/> Accumulation de projection</li> <li><input type="checkbox"/> Dommages (fissures, brûlures, etc.)</li> <li><input type="checkbox"/> Propreté</li> </ul>
<b>MATÉRIEL DE VENTILATION</b> (si posé dans les ateliers)	<b>INSPECTER MATÉRIEL DE VENTILATION ET D'EXTRACTION DE FUMÉE POUR Y DÉCELER :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Bon fonctionnement</li> <li><input type="checkbox"/> Dommages</li> <li><input type="checkbox"/> Filtres</li> </ul>
<b>PIQUET D'INCENDIE QUALIFIÉ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Premiers soins</li> <li><input type="checkbox"/> Lutte contre l'incendie</li> <li><input type="checkbox"/> Procédures d'évacuation</li> <li><input type="checkbox"/> Consignes de sécurité pour le travail à chaud</li> </ul>	<b>COMPARTIMENTS ADJACENTS :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Piquet d'incendie nécessaire</li> <li><input type="checkbox"/> Produits inflammables enlevés</li> <li><input type="checkbox"/> Équipement protégé</li> </ul>
<input type="checkbox"/> Le personnel affecté au travail est-il informé et a-t-il bien compris tous les points afférents à la sécurité et à la technique?	
<input type="checkbox"/> Êtes-vous certain que cette opération se déroulera en toute sécurité?	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <span>DATE :</span> <span>SIGNATURE :</span> </div>	

### Permis de travail à chaud, suite

#### Section 2A - Liste de vérification d'entretien du matériel de soudage au gaz

<b>BOUTEILLES</b>	<b>INSPECTER LES BOUTEILLES DE GAZ COMBUSTIBLE ET D'OXYGÈNE POUR Y DÉCELER :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Clavettes ou poignées de soupape desserrées ou manquantes</li> <li><input type="checkbox"/> Obturateurs de soupape</li> <li><input type="checkbox"/> Filets endommagés ou sales</li> <li><input type="checkbox"/> Limiteurs de pression bloqués</li> <li><input type="checkbox"/> Corrosion ou dommages</li> <li><input type="checkbox"/> Étiquette lisible</li> <li><input type="checkbox"/> Huile ou graisse</li> </ul>
<b>RÉGULATEURS</b>	<b>INSPECTER LES RÉGULATEURS DE GAZ COMBUSTIBLE ET D'OXYGÈNE POUR Y DÉCELER :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Vis de réglage trop serrées ou desserrées</li> <li><input type="checkbox"/> Raccords d'admission et de sortie usés</li> <li><input type="checkbox"/> Débit inverse sur les clapets antiretour</li> <li><input type="checkbox"/> Filets endommagés ou sales</li> <li><input type="checkbox"/> Huile ou graisse</li> </ul>
<b>TUYAUX</b>	<b>INSPECTER LES TUYAUX DE GAZ COMBUSTIBLE ET D'OXYGÈNE POUR Y DÉCELER:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Identification appropriée (couleur)</li> <li><input type="checkbox"/> Filets endommagés ou sales</li> <li><input type="checkbox"/> Raccords bien faits</li> <li><input type="checkbox"/> Coupures, entailles, brûlures ou autres dommages</li> <li><input type="checkbox"/> Huile ou graisse</li> </ul>
<b>POIGNÉE DU CHALUMEAU</b>	<b>INSPECTER LA POIGNÉE DU CHALUMEAU POUR Y DÉCELER :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Débit inverse sur les clapets antiretour</li> <li><input type="checkbox"/> Robinets du chalumeau trop serrés ou desserrés</li> <li><input type="checkbox"/> Filets endommagés ou sales</li> <li><input type="checkbox"/> Huile ou graisse</li> </ul>
<b>ACCESSOIRES</b>	<b>INSPECTER LES BUSES DU CHALUMEAU ET LES DISPOSITIFS DE COUPE POUR Y DÉCELER :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Filets endommagés ou sales</li> <li><input type="checkbox"/> Joints toriques endommagés</li> <li><input type="checkbox"/> Robinets d'oxygène trop serrés ou desserrés</li> <li><input type="checkbox"/> Poignée de coupe trop serrée ou desserrée</li> <li><input type="checkbox"/> Huile ou graisse</li> </ul>
<b>ESSAI D'ÉTANCHÉITÉ</b> <input type="checkbox"/> Assembler le système, le mettre sous pression et effectuer un essai d'étanchéité avec de l'eau savonneuse.	
<b>DATE :</b>	<b>SIGNATURE :</b>

### Permis de travail à chaud, suite

<b>Section 2B - Liste de vérification d'entretien du matériel de soudage électrique</b>	
<b>ALIMENTATION PRINCIPALE</b>	<b>INSPECTER LA SOURCE D'ALIMENTATION PRINCIPALE POUR Y DÉCELER :</b>  <div style="margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> Disjoncteur de bon calibre  <input type="checkbox"/> Câble d'alimentation de bon calibre  <input type="checkbox"/> Prise bien câblée et isolée ou installation de relais par câble  <input type="checkbox"/> État du câble d'alimentation </div>
<b>SOURCE D'ALIMENTATION</b>	<b>INSPECTER LA SOURCE D'ALIMENTATION ET LA SOUDEUSE POUR Y DÉCELER :</b>  <div style="margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> Corrosion ou saleté excessive  <input type="checkbox"/> Boîtier et panneaux bien fixés  <input type="checkbox"/> Bornes à nu  <input type="checkbox"/> Commandes usées, endommagées ou mal isolées </div>
<b>CÂBLES</b>	<b>INSPECTER LES CÂBLES DE SOUDAGE POUR Y DÉCELER :</b>  <div style="margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> Entailles  <input type="checkbox"/> Accumulation d'huile ou de graisse  <input type="checkbox"/> Isolant endommagé  <input type="checkbox"/> Bon calibre  <input type="checkbox"/> Raccords bien faits  <input type="checkbox"/> Connexions éraillées ou desserrées </div>
<b>PRISE DE MASSE</b>	<b>INSPECTER LA PRISE DE MASSE POUR Y DÉCELER :</b>  <div style="margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> Bon calibre (facteur de marche)  <input type="checkbox"/> Accumulation d'huile ou de graisse  <input type="checkbox"/> Plages de contact endommagées ou corrodées  <input type="checkbox"/> Filets ou ressort usés </div>
<b>PORTE ÉLECTRODE</b>	<b>INSPECTER LE PORTE ÉLECTRODE POUR Y DÉCELER :</b>  <div style="margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> Bon calibre (facteur de marche)  <input type="checkbox"/> Accumulation d'huile ou de graisse  <input type="checkbox"/> Pièces usées  <input type="checkbox"/> Isolant endommagé  <input type="checkbox"/> Composants à nu </div>
<b>DATE :</b>	<b>SIGNATURE :</b>



## PERMIS DE TRAVAIL D'ÉLECTRICITÉ SOUS TENSION

7.B.6

NAVIRE/SITE :

Ce permis de travail est requis lors des travaux sur de l'équipement fonctionnant à **240 volts ou plus** et alimenté par un transformateur de **plus de 125 kVA**.

Emplacement :

N° de circuit :

Période de validité (date) :

Numéro du bon de travail :

Description de l'équipement / système :

Raison des travaux sous tension :

☐ Autre (préciser):

☐ Dépannage d'équipement

☐ Étalonnage de système

Évaluation des risques : La section qui suit doit être remplie.

Liste de contrôle :

☐ Environnement sécuritaire

☐ Procédures de travail respectées

☐ Inspections durant les travaux

☐ Installation de panneaux de signalisation requise

☐ Salle de contrôle et timonerie au courant des travaux

☐ Équipement de protection individuelle

☐ Le matériel utilisé pour les travaux est isolé (outils, tapis, échelles, etc.)

☐ Procédure de verrouillage et identification requise

☐ Tests de sécurité requis

☐ Étiquettes ou affiches requises

☐ Instruments de mesure appropriés au travail

☐ Accessoires métalliques (bijoux, montre, boucle de ceinture, etc.) retirés.

☐ Communications claires et efficaces entre les membres de l'équipe

☐ Sectionneur d'alimentation d'urgence identifié et accessible

☐ Autre (préciser)

Procédures d'urgence à suivre :

Remise en service effectuée / Inspection fonctionnelle satisfaisante :

Commentaires :

Délivré par : Chef mécanicien / superviseur (en caractères d'imprimerie) :

Signature

Délivré à : (en caractères d'imprimerie) :

Signature

Date de délivrance :

Signé le :

## Sécurité et sûreté de l'entrepreneur

### Exigences et attentes de la Flotte de la Garde côtière canadienne en matière de sécurité, de sûreté, de qualité et d'environnement qui s'appliquent aux entrepreneurs.

#### 1. Application :

Le présent document vise à exposer les exigences et les attentes générales des entrepreneurs qui travaillent à bord des navires et des stations de la Garde côtière canadienne qui remplissent les critères d'un lieu de travail fédéral.

Ces ententes doivent être officialisées et documentées par écrit pour communiquer les connaissances, la compréhension, l'attestation et la conformité quant au respect ou au dépassement des exigences indiquées dans le **Guide sur les responsabilités du MPO en matière d'ententes contractuelles, de partenariat et de bénévolat** et le **Manuel de sécurité de la Flotte (MSF)** de la GCC.

#### 2. But :

Assurer la conformité avec toutes les lois fédérales et provinciales qui s'appliquent à la santé et la sécurité des employés, notamment le *Code canadien du travail – Partie II*, le *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (RCSST) et le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (navire)* (RSSTN).

La GCC a élaboré un guide sous la forme d'un Manuel de sécurité de la Flotte (MSF) et prend toutes les mesures possibles pour réduire les risques, prévenir les accidents, les accidents évités de justesse et tout incident qui pourraient entraîner des blessures, des pertes de vie ou des dommages matériels ou environnementaux, de façon à exercer une diligence raisonnable et à assurer le respect des exigences.

### 3. Définitions :

#### **Lieu de travail sous le contrôle de la GCC :**

Quand des employés de la GCC travaillent activement sur un lieu de travail, tout ce lieu de travail est considéré comme étant de la responsabilité de la GCC en référence au *Code canadien du travail – Partie II*. Les obligations de la GCC en ce qui concerne la sécurité du lieu de travail sous son contrôle restent applicables lorsque le travail est effectué par des entrepreneurs et/ou sous-traitants. En conséquence, les activités de tous les entrepreneurs et sous-traitants ne doivent pas mettre en danger la santé et la sécurité des employés de la GCC ou la sécurité du navire.

Lorsque le site est sous le contrôle de la GCC, la GCC doit s'assurer que les entrepreneurs et sous-traitants suivent des procédures qui sont, au minimum, équivalentes à celles décrites dans le MSF.

#### **Lieu de travail QUI N'EST PAS sous le contrôle de la GCC:**

Quand l'entrepreneur a la garde du navire et le personnel de la GCC est affecté seulement à des tâches d'assurance-qualité (AQ) liées au contrat, le lieu de travail (le navire), ne faisant plus référence au *Code canadien du travail – Partie II*, N'EST PAS considéré comme étant un lieu de travail fédéral.

### 4. Responsabilités :

#### **Le commandant ou la personne compétente désignée responsable :**

- est chargé quand le lieu de travail est sous le contrôle de la GCC de divulguer tous les renseignements pertinents et doit s'assurer que toutes les personnes connaissent les responsabilités de la GCC. Il doit protéger la santé, la sécurité et la sûreté de toute personne et de l'environnement sur les lieux de travail.
- Lorsque le lieu de travail **n'est pas** sous le contrôle de la GCC, le commandant ou la personne compétente désignée responsable doit se satisfaire que les entrepreneurs ont des procédés en place afin de prévenir les accidents et les dommages au navire. S'il est opportun, avant le début du contrat, l'entrepreneur devra fournir à la GCC, la documentation indiquant le processus d'entretien et de garde du navire, la protection de l'équipement et la conduite d'activités à risques (ex. travail à chaud, soudure, espace clos etc.)

#### **Les entrepreneurs :**

#### **(Quand le travail est effectué sur un navire de la GCC sous le contrôle de la GCC):**

- doivent s'assurer qu'ils divulguent tous les renseignements pertinents, qu'ils respectent toutes les lois applicables et qu'ils se conforment aux exigences du MSF, en particulier;
- et leurs représentants qui effectuent des travaux de réparation et d'entretien ou d'entretien ménager des lieux pourront commencer les travaux seulement après avoir reçus la familiarisation de l'annexe B et rempli une évaluation préalable de la sécurité des travaux (EPST).

### **Quand le travail est effectué sur les lieux d'une station de la GCC sous le contrôle de la GCC:**

- leurs représentants qui effectuent des travaux de réparation et d'entretien ou d'entretien ménager des lieux pourront commencer les travaux seulement après avoir reçus la familiarisation de l'annexe B.

### **Toute personne incluant les entrepreneurs :**

- ont la responsabilité de prendre toutes les précautions raisonnables et nécessaires, y compris l'arrêt immédiat de l'action pour préserver la santé, la sécurité, la sûreté de toute personne ou empêcher tout dommage à l'environnement.
- ont la responsabilité de signaler immédiatement toute blessure ou infraction à leur superviseur. Nota : L'employeur et l'entrepreneur se communiqueront tout signalement ou infraction.
- ont la responsabilité de communiquer tout danger pour leur propre sécurité, celle des autres et du navire lorsqu'il se présente.

10.A.7 Familiarisation de base sur la sécurité des entrepreneurs  
(à conserver pour deux ans)

Le **commandant ou la personne compétente désignée responsable** doit s'assurer que tout le personnel de l'entrepreneur reçoive une familiarisation de base sur la sécurité à bord des navires et des installations à terre de la GCC qui devrait inclure les sujets suivants :

- a) Alarme d'incendies et la procédure à suivre en cas d'incendie ou d'autres situations d'urgence
- b) Zones réglementées
- c) Et les dangers rencontrés sur le lieu de travail (amiante, système de lutte contre les incendies, matières dangereuses et inflammables, etc.)

Date de la familiarisation de sécurité des entrepreneurs

\_\_\_\_\_  
jj mm aaaa

**Brève description du contrat ou du travail à accomplir:**

De:

\_\_\_\_\_  
jj mm aaaa

À:

\_\_\_\_\_  
jj mm aaaa

Nom

(imprimerie)

\_\_\_\_\_  
Représentant de l'entrepreneur

(imprimerie)

\_\_\_\_\_  
Personne compétente, désignée responsable

Signature:

\_\_\_\_\_  
Représentant de l'entrepreneur

Signature:

\_\_\_\_\_  
Personne compétente, désignée responsable

	<b><u>CERTIFICATS</u></b>	<b><u>Date d'émission</u></b>	<b><u>Date d'expiration</u></b>	<b><u>Inspection interime due</u></b>	<b><u>Action prises (le cas échéant)</u></b>
1	CERTIFICAT D'IMMATRICULATION				
2	CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RELATIF À LA CONSTRUCTION DES NAVIRES DE CHARGE (SIC 3)				
3	CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RELATIF À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES DE CHARGE (SIC 4)				
4	CERTIFICAT D'INSPECTION (SIC 17)				
5	CERTIFICAT D'INSPECTION POUR UN NAVIRE AUTRE QUE DE PASSAGERS, <150 TONNES DE JAUGE BRUTE (SIC 22)				
6	CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOÉLECTRIQUE POUR NAVIRE DE CHARGE				
7	CERTIFICAT D'INSPECTION RADIO				
8	DÉCLARATION D'ENTRETIEN TERRESTRE POUR APPAREILS MUNI DE SMDSM				
9	LICENSE DE STATION RADIO				
10	CERTIFICAT CANADIEN/INTERNATIONAL DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (NAVIRE DE PLUS DE 400 TONNES)				
11	CERTIFICAT DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION DANS EAUX ARCTIQUE				
12	CERTIFICAT INTERNATIONAL DE LIGNE DE CHARGE				
13	CERTIFICAT INTERNATIONAL DE JAUGE (CCI 69)				
14	CERTIFICAT D'INSPECTION - RADEAU DE SAUVETAGE PNEUMATIQUE				
15	CERTIFICAT D'INSPECTION DE L'ÉQUIPEMENT DE DETECTION DES INCENDIES ET DES EXTINCTEURS				
16	PROFILS D'ARMEMENT EN ÉQUIPAGE – DOCUMENT SPÉCIFIANT LES EFFECTIFS MINIMUMS				
17	RAPPORT D'INSPECTION SANITAIRE				
18	CERTIFICAT D'ÉTALONNAGE DU SÉPARATEUR D'EAU HUILEUSE				
19	CERTIFICAT DE GESTION DE LA SÉCURITÉ				