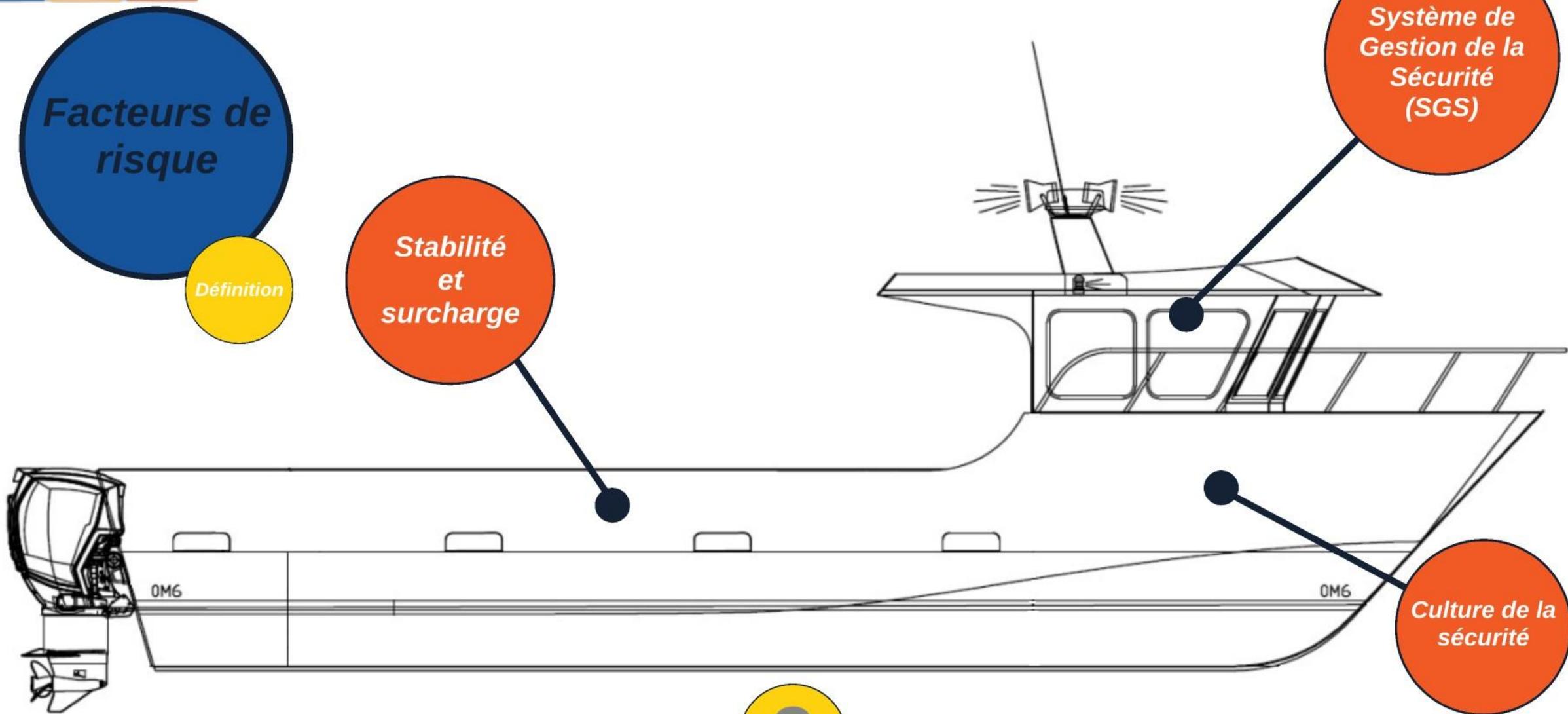


# Comprenez-vous votre conformité réglementaire ?



## Loi de 2001 de la marine marchande



Facteurs de risque

Définition

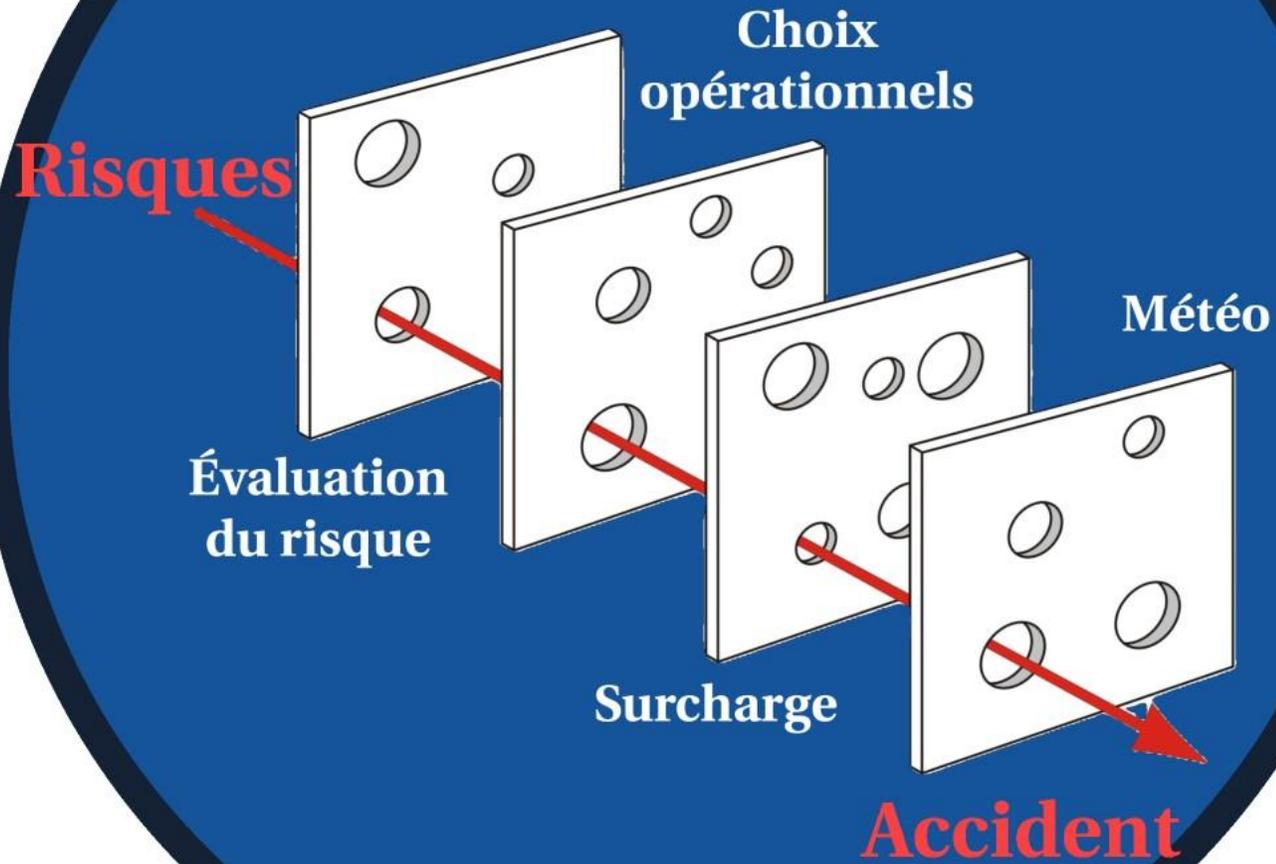
Stabilité et surcharge

Système de Gestion de la Sécurité (SGS)

Culture de la sécurité

?

# Éviter les accidents



Bureau de la  
sécurité des  
transports  
(BST)



Bureau de la sécurité  
des transports  
du Canada

Transportation  
Safety Board  
of Canada

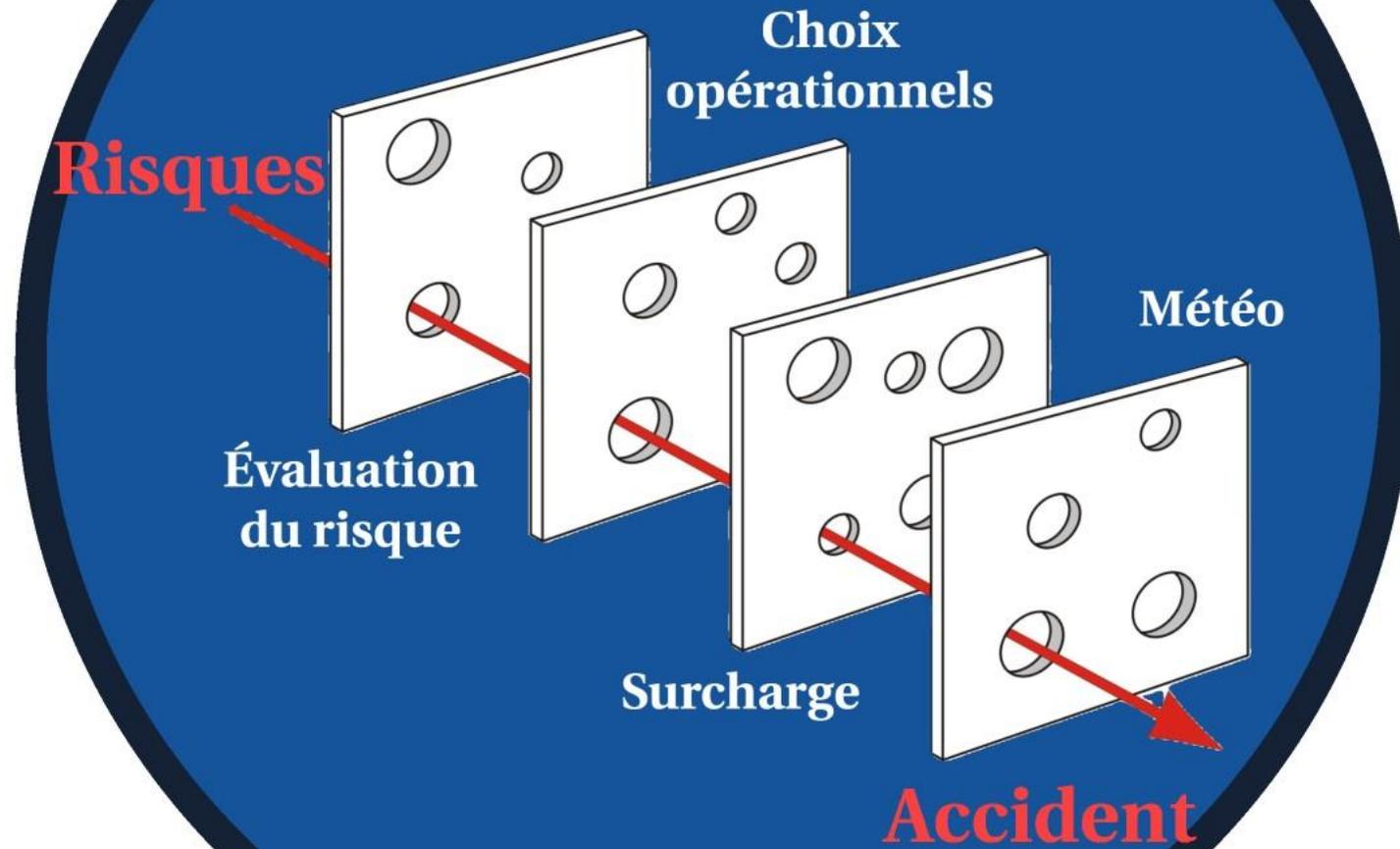
# *Bureau de la sécurité des transports (BST)*

## **Les constatations du BST suite à l'accident du TRACY DAWN**

- Dangers liés à la surcharge des navires de pêche
- L'absence de système de gestion de la sécurité
- Faible culture de sécurité



# Éviter les accidents



Bureau de la  
sécurité des  
transports  
(BST)

# Comprenez-vous votre conformité réglementaire ?



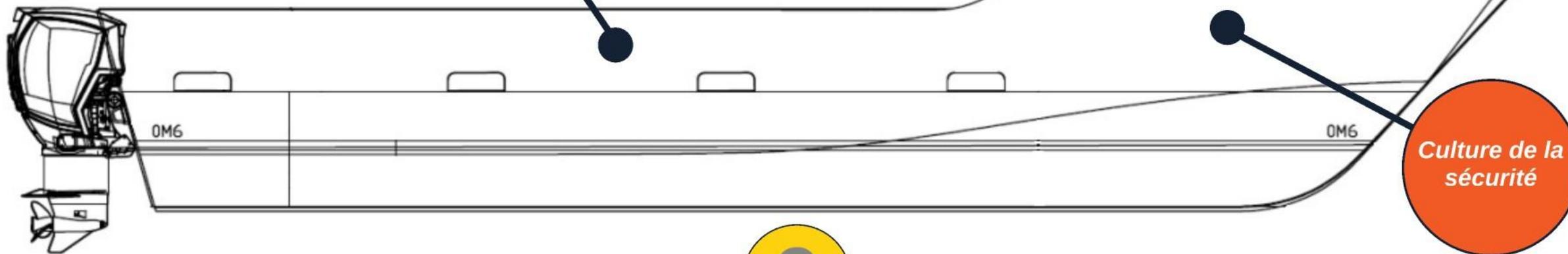
## Loi de 2001 de la marine marchande

**Facteurs de risque**

Définition

**Stabilité et surcharge**

**Système de Gestion de la Sécurité (SGS)**



**Culture de la sécurité**



## ***Diligence raisonnable***

- Prendre toutes les précautions pour prévenir les accidents et protéger la santé et la sécurité des travailleurs.
- Agir en bon père de famille.
- Démontrée par les actions prises avant que les événements ne surviennent.

**À quoi ça sert?**

# Comprenez-vous votre conformité réglementaire ?



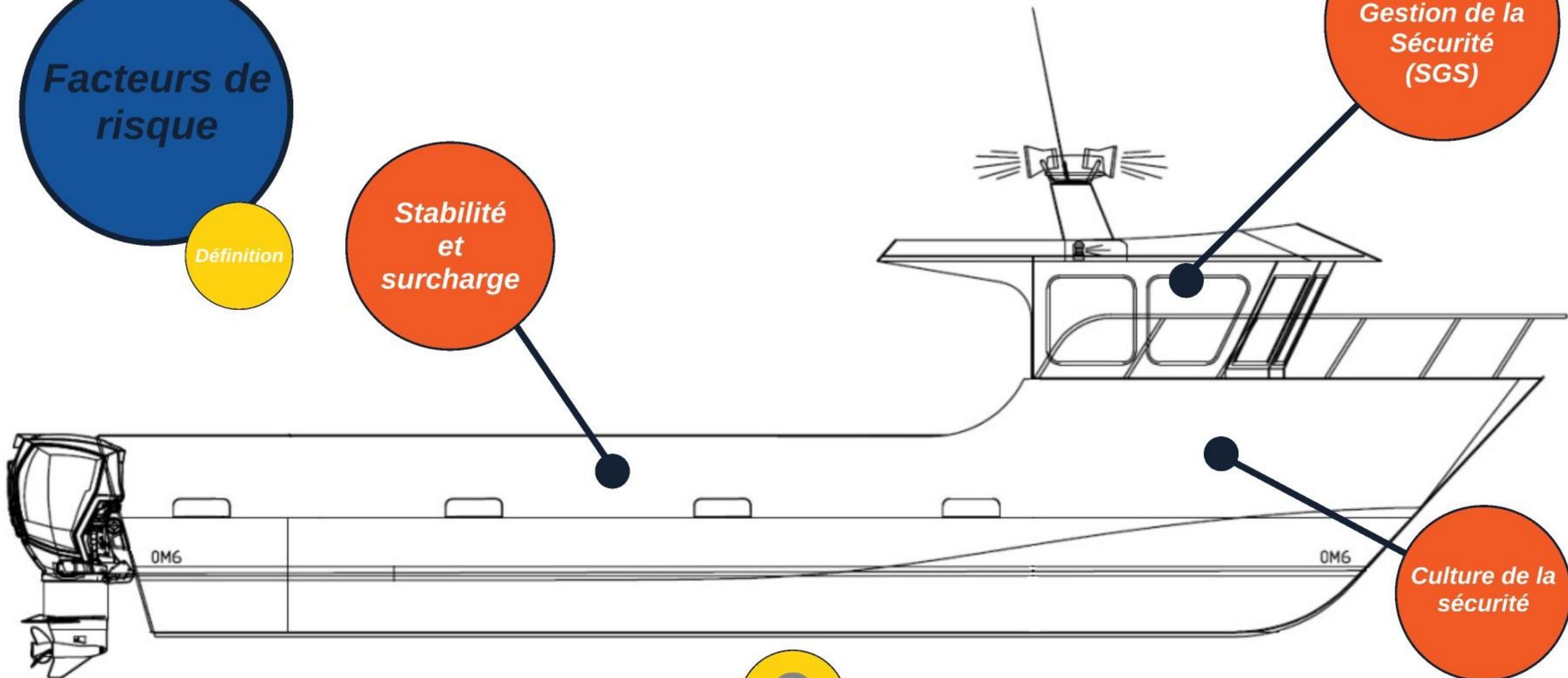
## Loi de 2001 de la marine marchande

**Facteurs de risque**

Définition

**Stabilité et surcharge**

**Système de Gestion de la Sécurité (SGS)**



**Culture de la sécurité**



# *Stabilité et surcharge*

Évaluation de stabilité est-elle obligatoire?

Non = Navire existant

Oui = Navire neuf ou navire modifié

Depuis l'entrée en vigueur du RSBP en 2017

Pression de l'industrie dans le but de réduire les coûts de la sécurité



*Stabilité 101*

*Livret de stabilité*

*Êtes-vous en surcharge*

# Stabilité 101

Capacité du navire à se redresser suite à un mouvement  
(Navigation, météo, vague, vent, givrage)

Tous les navires ont une limite de chargement (capacité totale)

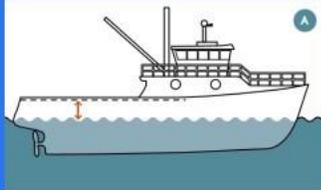
La capacité de chargement utile (\$\$\$) va être réduite par :

- l'équipement de pêche;
- le nombre de personne à bord;
- les conditions météos

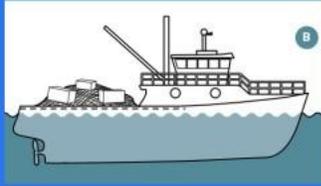


# Quels éléments peuvent limiter votre capacité totale

**Franc bord disponible**  
(Réserve de flottabilité)



**Plus de charge à bord**  
(membres d'équipage, caisiers, équipement de pêche, poisson)



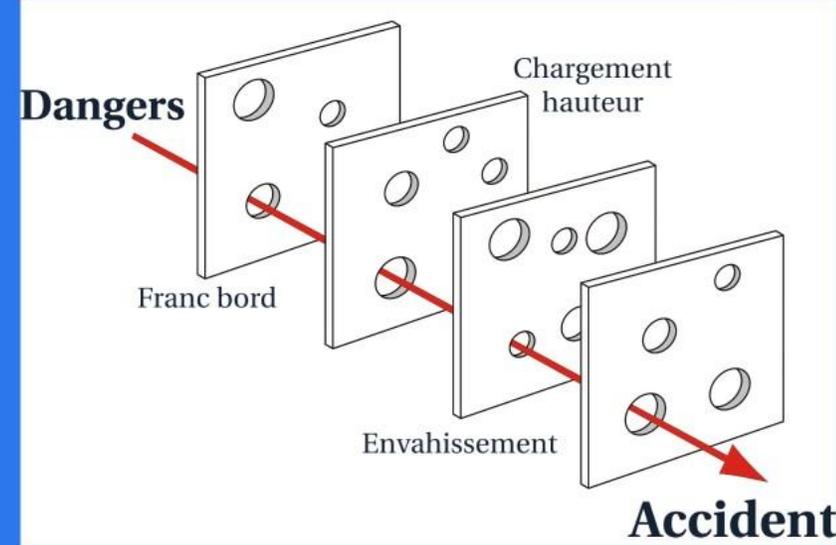
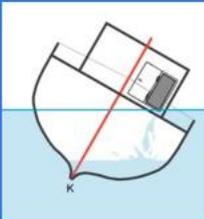
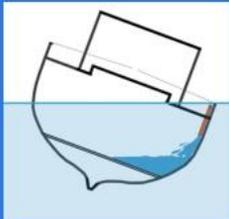
Moins de réserve de flottabilité

**Chargement**  
(Poids en hauteur)



Les dangers de la position de poids lourds en hauteur

**Envahissement**  
(Effet de carène liquide)



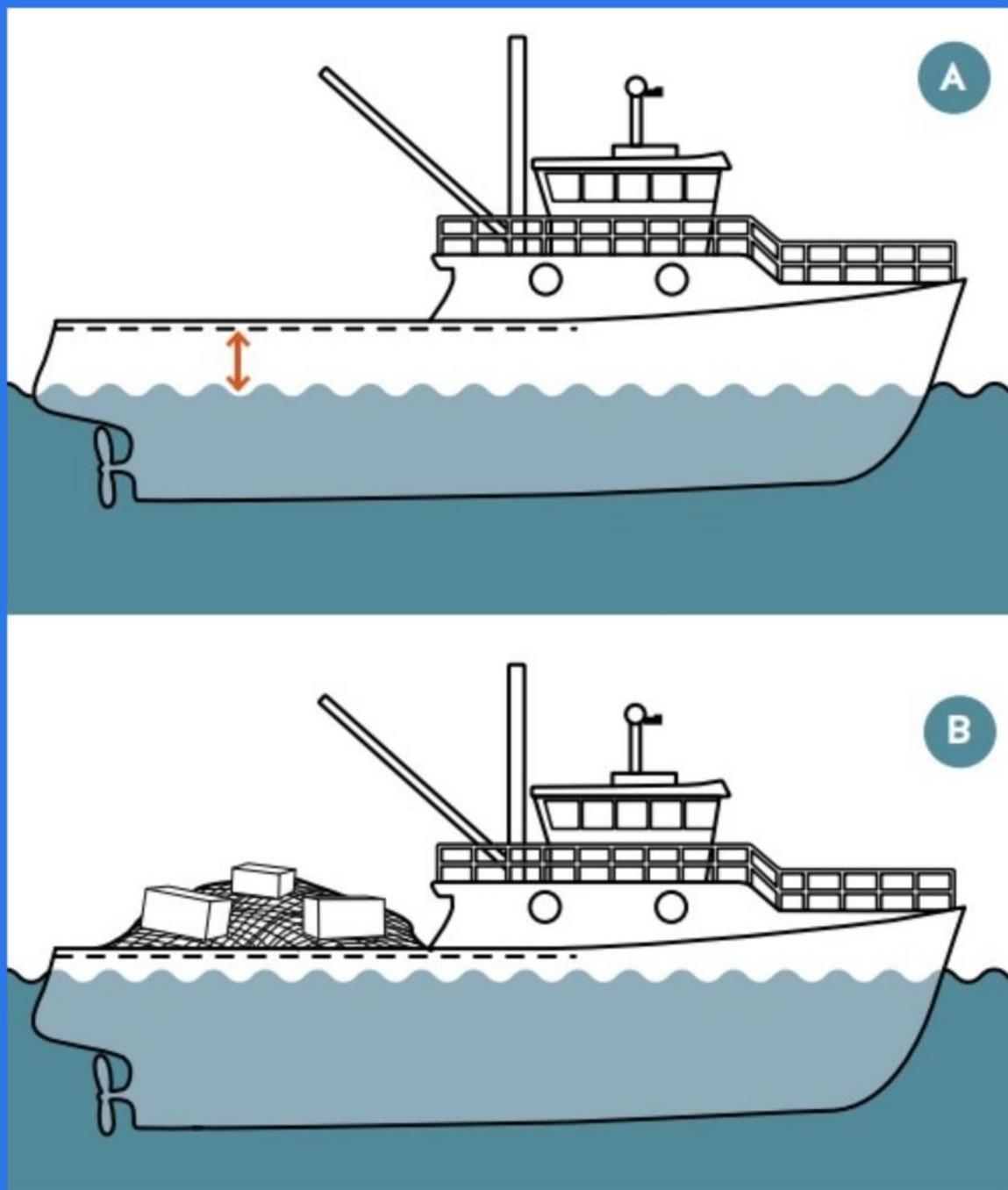
# Franc bord disponible (Réserve de flottabilité)

## Plus de charge à bord

(membres d'équipage, casiers, équipement de pêche, poisson)



Moins de réserve de flottabilité

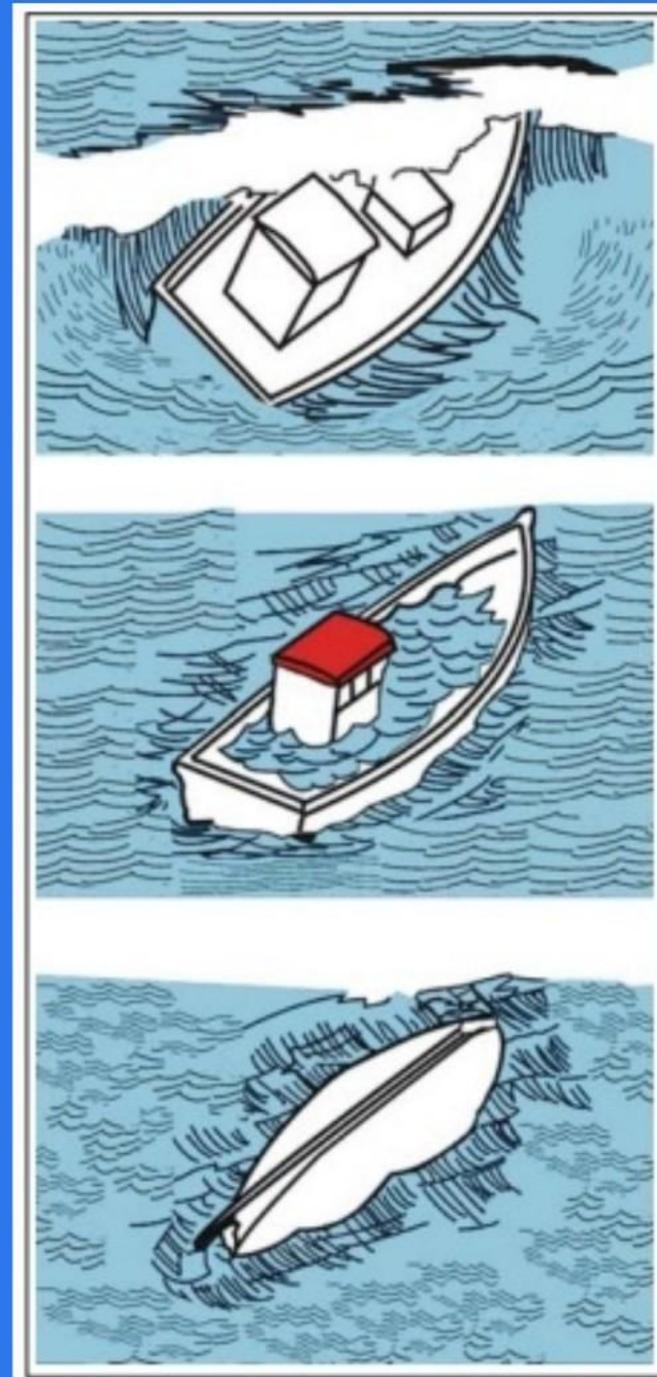
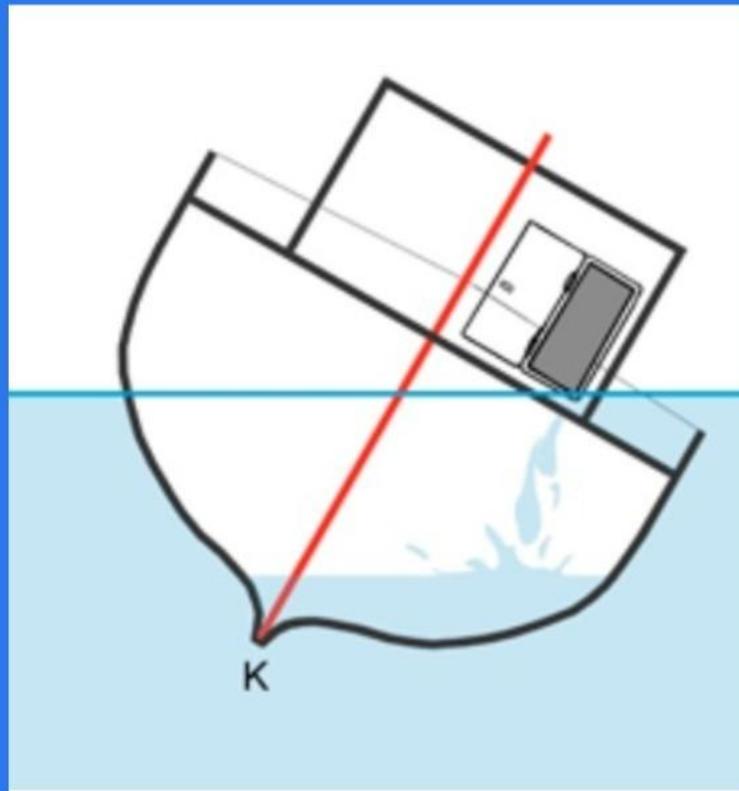
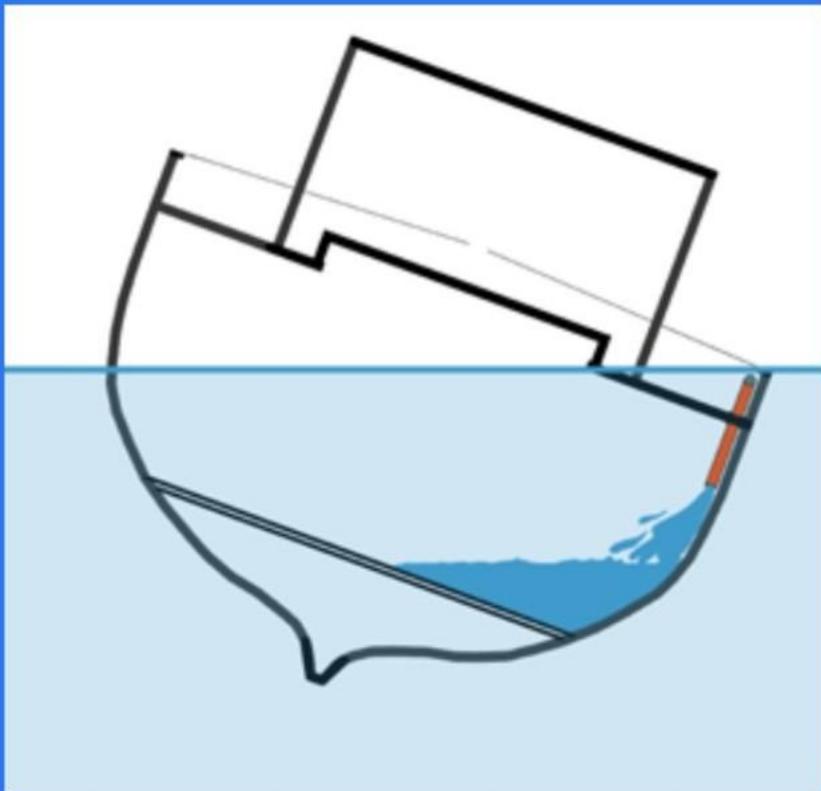


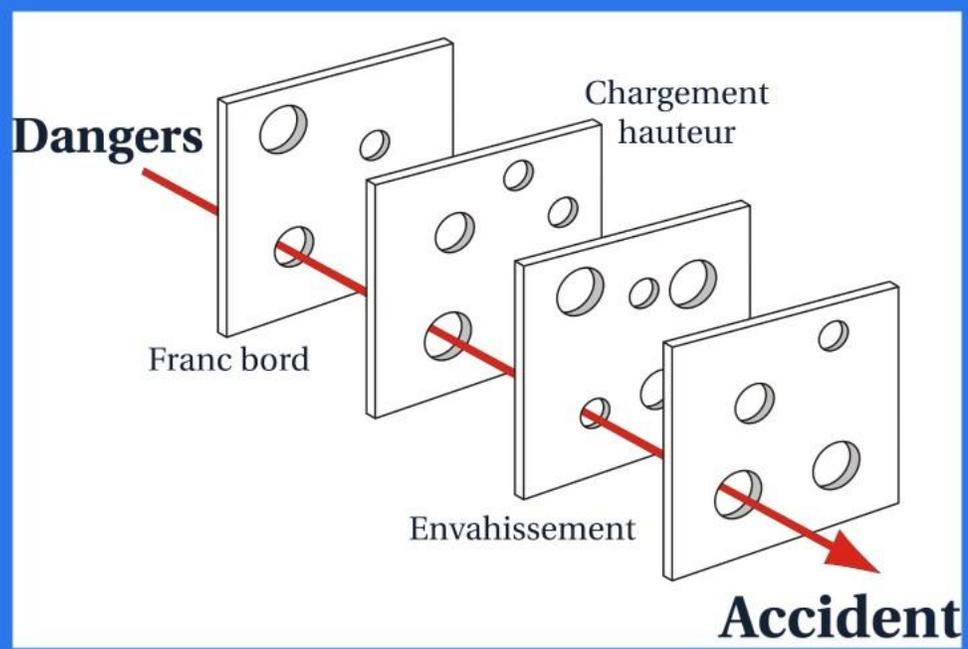
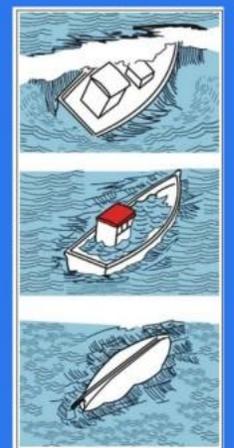
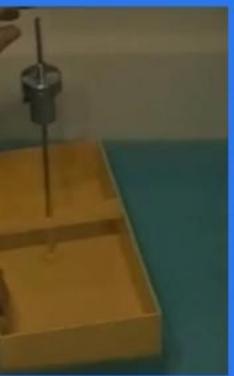
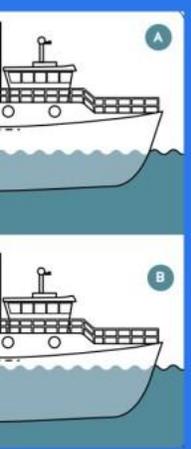
# Chargement (Poids en hauteur)



Les dangers de la position  
de poids lourds en hauteur

# Envahissement (Effet de carène liquide)





# *Stabilité et surcharge*

Évaluation de stabilité est-elle obligatoire?

Non = Navire existant

Oui = Navire neuf ou navire modifié

Depuis l'entrée en vigueur du RSBP en 2017

Pression de l'industrie dans le but de réduire les coûts de la sécurité



*Stabilité 101*

*Livret de stabilité*

*Êtes-vous en surcharge*

# Informations contenues dans un livret

## Avis au Capitaine

## Avis de stabilité

Exemple #1

### CONDITIONS D'OPÉRATIONS

#### RÉSUMÉ

- Le bateau est prévu pour avoir 90 cages à homard à bord lors des ses déplacements en charge.
- Le bateau est prévu pour avoir jusqu'à 6 membres d'équipage du point de vue de la stabilité.
- Il est important de limiter la masse lors des levages en mer à 350 kg et à 3.5m du centre du bateau.
- Les levages doivent se faire dans des conditions de mer de beaufort 3 ou moins et à une vitesse de 3 nœuds et moins et sans cages à bord.

Ce bateau effectue la pêche au homard.

Pour la pêche au homard, les poids suivants sont embarqués à bord:

- Équipage : 3 membres d'équipage
- Provisions : 50 kg
- Un maximum de 84 casiers à homard à bord, poids de 36 kg chaque.
- 50 kg d'appâts entreposés sur le pont.
- 226 kg de câbles à casiers sur le pont
- Viviers à homard, poids de 60 kg

Exemple #2

Le homard est entreposé dans les réservoirs viviers à homard situés sur le pont.

Ne pas remplir les viviers à homard lorsque les casiers à homard sont à bord du bateau.

Franc-bord minimum :

Pour la pêche au homard, le capitaine doit s'assurer de conserver en tous-temps un franc-bord minimum de 237 mm, mesuré à partir du dessus du pont à la partie la plus basse jusqu'à la ligne d'eau. L'assiette (trim) du bateau doit être conservée dans les limites normales d'opération.

LA STABILITÉ N'A PAS ÉTÉ ÉVALUÉE POUR DES OPÉRATIONS EN CONDITION DE GIVRAGE.(ACCUMULATION DE GLACE) (NE PAS NAVIGUER S'IL Y A RISQUE D'ACCUMULATION DE GLACE)

NOTE: TOUJOURS S'ASSURER QUE TOUS LES COMPARTIMENTS DE LA COQUE DEMEURENT PROPRES ET SECS EN TOUT TEMPS.

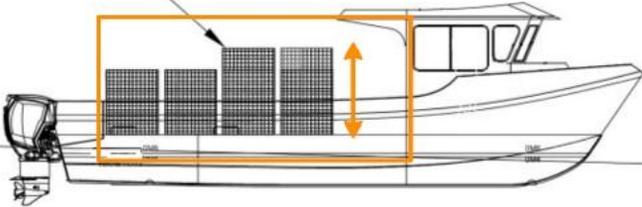
NOTE: TOUJOURS S'ASSURER D'AVOIR EN TOUT TEMPS UN FRANC-BORD MINIMUM DE 237 MM, MESURÉ À PARTIR DU PONT À LA PARTIE LA PLUS BASSE JUSQU'À LA LIGNE D'EAU.

LES SABORDS DE DÉCHARGE DU PONT PRINCIPAL DOIVENT ÊTRE FONCTIONNELS EN TOUT TEMPS ET NE DOIVENT PAS ÊTRE OBSTRUÉS.

MAXIMUM DE 84 CASIERS À HOMARD À BORD.  
POIDS DES CASIERS : 36 KG CHAQUE

NOTE: NE PAS REMPLIR LES VIVIER À HOMARD LORSQUE LES CASIERS À HOMARD SONT À BORD DU BATEAU.

MAXIMUM DE 84 CASIERS À HOMARD À BORD



- Doit être affiché à bord

- Doit être visible par tous les membres d'équipage

# Avis au Capitaine

# Avis de sta

Exemple #1

## CONDITIONS D'OPÉRATIONS

### RÉSUMÉ

- Le bateau es prévu pour avoir 90 cages à homard à bord lors des ses déplacements en charge.
- Le bateau est prévu pour avoir jusqu'à 6 membres d'équipage du point de vue de la stabilité.
- Il est important de limiter la masse lors des levages en mer à 350 kg et à 3.5m du centre du bateau
- Les levages doivent se faire dans des conditions de mer de beaufort 3 ou moins et à une vitesse de 3 nœuds et moins et sans cages à bord.

Exemple #2

Ce bateau effectue la pêche au homard.

Pour la pêche au homard, les poids suivants sont embarqués à bord:

- Équipage : 3 membres d'équipage
- Provisions : 50 kg
- Un maximum de 84 casiers à homard à bord, poids de 36 kg chaque.
- 50 kg d'appâts entreposés sur le pont.
- 226 kg de câbles à casiers sur le pont
- Viviers à homard, poids de 60 kg

Le homard est entreposé dans les réservoirs viviers à homard situés sur le pont.

Ne pas remplir les viviers à homard lorsque les casiers à homard sont à bord du bateau.

Franc-bord minimum :

Pour la pêche au homard, le capitaine doit s'assurer de conserver en tous-temps un franc-bord minimum de 237 mm, mesuré à partir du dessus du pont à la partie la plus basse jusqu'à la ligne d'eau. L'assiette (trim) du bateau doit être conservée dans les limites normales d'opération.

LA STABIL  
EN CO  
(NE PAS NA

NOTE: TOU  
DE LA COQ

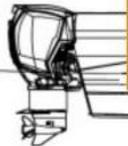
NOTE: TO  
FRANC-BORI  
A LA P

LES SABOR  
FONCTIONNELS

MAXIMUM DE 84  
POIDS DES CAS

NOTE: NE PAS F  
SONT À B

MAXIMUM DE



- Doit être affiché  
à bord

# Avis de stabilité

LA STABILITÉ N'A PAS ÉTÉ ÉVALUÉE POUR DES OPÉRATIONS EN CONDITION DE GIVRAGE.(ACCUMULATION DE GLACE)  
(NE PAS NAVIGUER S'IL Y A RISQUE D'ACCUMULATION DE GLACE)

NOTE: TOUJOURS S'ASSURER QUE TOUS LES COMPARTIMENTS DE LA COQUE DEMEURENT PROPRES ET SECS EN TOUT TEMPS.

NOTE: TOUJOURS S'ASSURER D'AVOIR EN TOUT TEMPS UN FRANC-BORD MINIMUM DE 237 MM, MESURÉ À PARTIR DU PONT À LA PARTIE LA PLUS BASSE JUSQU'À LA LIGNE D'EAU.

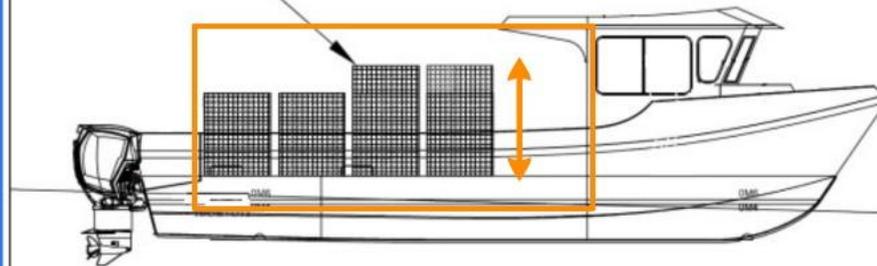
LES SABORDS DE DÉCHARGE DU PONT PRINCIPAL DOIVENT ÊTRE FONCTIONNELS EN TOUT TEMPS ET NE DOIVENT PAS ÊTRE OBSTRUÉS.

MAXIMUM DE 84 CASIERS À HOMARD À BORD.

POIDS DES CASIERS : 36 KG CHAQUE

NOTE: NE PAS REMPLIR LES VIVIER À HOMARD LORSQUE LES CASIERS À HOMARD SONT À BORD DU BATEAU.

MAXIMUM DE 84 CASIERS À HOMARD À BORD



- Doit être affiché  
à bord

- Doit être visible par tous les  
membres d'équipage

# *Stabilité et surcharge*

Évaluation de stabilité est-elle obligatoire?

Non = Navire existant

Oui = Navire neuf ou navire modifié

Depuis l'entrée en vigueur du RSBP en 2017

Pression de l'industrie dans le but de réduire les coûts de la sécurité



*Stabilité 101*

*Livret de stabilité*

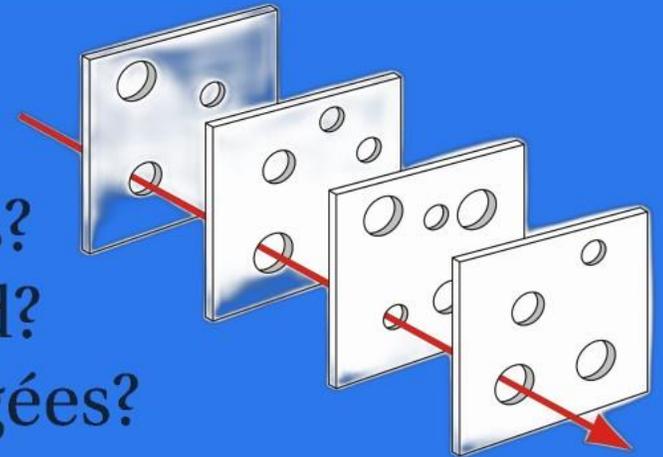
*Êtes-vous en surcharge*

# ***Posez-vous la question:***

## ***Êtes-vous en surcharge?***

**Vous n'avez pas de livret de stabilité pour déterminer votre charge maximale, faites-vous preuve de diligence raisonnable?**

- Vos cages ont-elles changées?
- Votre navire a-t-il été modifié?
- Vos prises ont-elles augmentées?
- Êtes-vous plus nombreux à bord?
- Les zones de pêche ont-elles changées?



Si vous avez répondu **OUI** à une de ces questions, avez-vous fait une évaluation du risque liée à votre capacité totale?

**Non ... Vous ne faites pas preuve de diligence raisonnable**

# *Stabilité et surcharge*

Évaluation de stabilité est-elle obligatoire?

Non = Navire existant

Oui = Navire neuf ou navire modifié

Depuis l'entrée en vigueur du RSBP en 2017

Pression de l'industrie dans le but de réduire les coûts de la sécurité



*Stabilité 101*

*Livret de stabilité*

*Êtes-vous en surcharge*

# Comprenez-vous votre conformité réglementaire ?



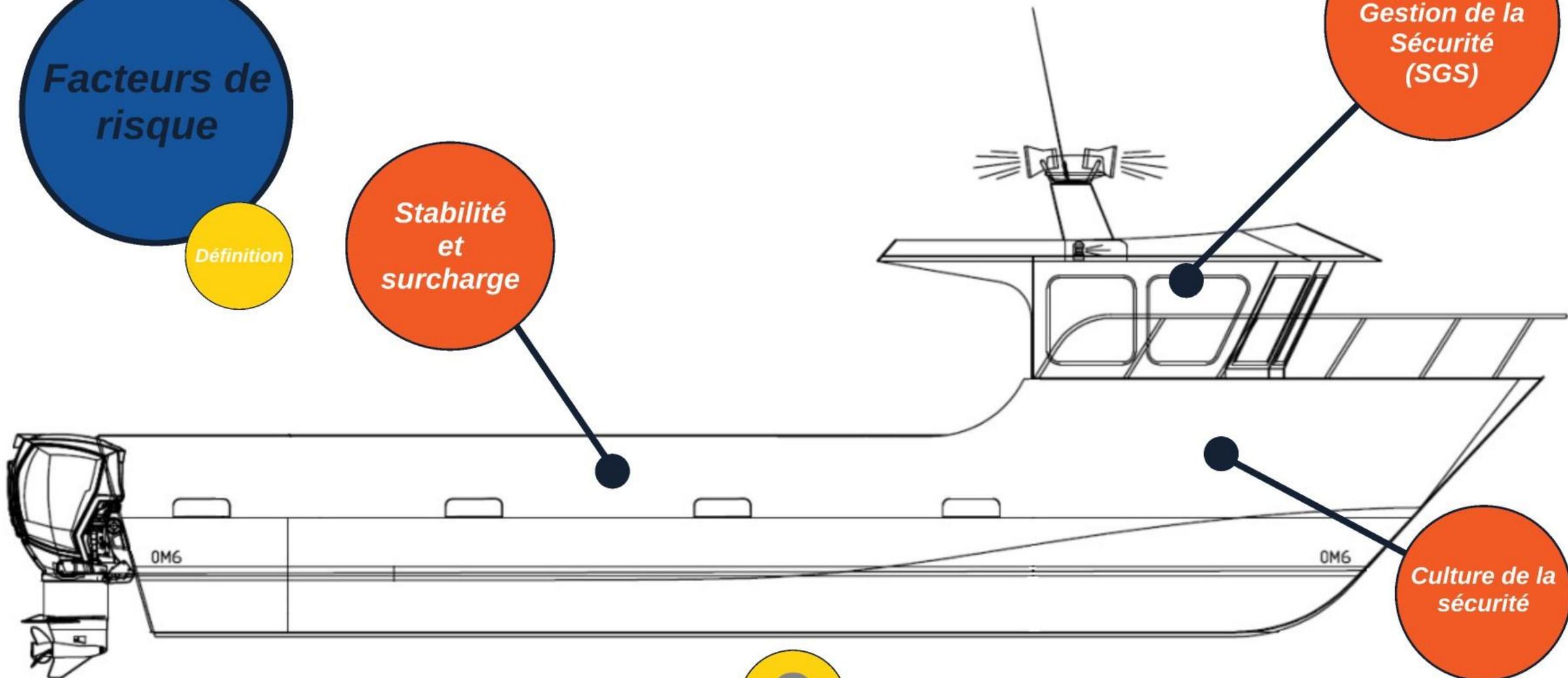
## Loi de 2001 de la marine marchande

**Facteurs de risque**

Définition

**Stabilité et surcharge**

**Système de Gestion de la Sécurité (SGS)**



**Culture de la sécurité**





# Procédures écrites

**JOURNAL**  
SUR  
LA **SÉCURITÉ**  
**EN MER**

## SIGNAUX DE DÉTRESSE MARITIMES

### MARINE

DE DÉTRESSE :

ES :

MF)

S.

(VHF)

e d'appel

Danger immédiat pour les personnes ou l'embarcation

Message urgent concernant la sécurité des personnes



### PAVILLONS DE CODE

N

sur

C



BOULE  
au-dessus ou  
en-dessous  
D'UN CARRÉ



### SIGNAUX SONORES

Son continu d'une corne de brume, d'une cloche ou d'un sifflet.  
Fusil ou explosifs à 1 minute d'intervalle



### FEUX

TYPE A: Fusée à parachute

TYPE B: Fusée à étoiles multiples



# Familiarisation

## Familiarisation du navire (Exemple)

Ce document est une liste des éléments de sauvetage et de combat d'incendie, ainsi que des points importants à remarquer à bord. Lors de l'embarquement d'un(e) nouvel(le) employé(e) et à tous les débuts de saison, le capitaine doit s'assurer que chacune des personnes qui embarque à bord du navire pour effectuer un voyage reçoive une familiarisation du navire. Il en va ainsi de la sécurité de tous à bord ainsi que de la facilité à pouvoir agir en cas d'urgence.

Date	Éléments	Initiales
23/04/01	Lecture et explication du rôle d'appel	T.L.
	Attribution de son poste au rôle d'appel	
	Emplacement du poste de rassemblement	
	Emplacement et fonctionnement des signaux pyrotechniques	
	Emplacement de la trousse de premiers soins	
	Emplacement et essai des vestes de flottaison	
	Emplacement et essai des habits d'immersion	
	Emplacement et fonctionnement des embarcations de sauvetage	
	Emplacement et fonctionnement du système de récupération d'un homme à la mer	
	Emplacement et explication de la balise RLS	
	Emplacement des vannes de fermeture manuelle du combustible	
	Emplacement et fonctionnement des conduits de ventilation	



# Comprenez-vous votre conformité réglementaire ?



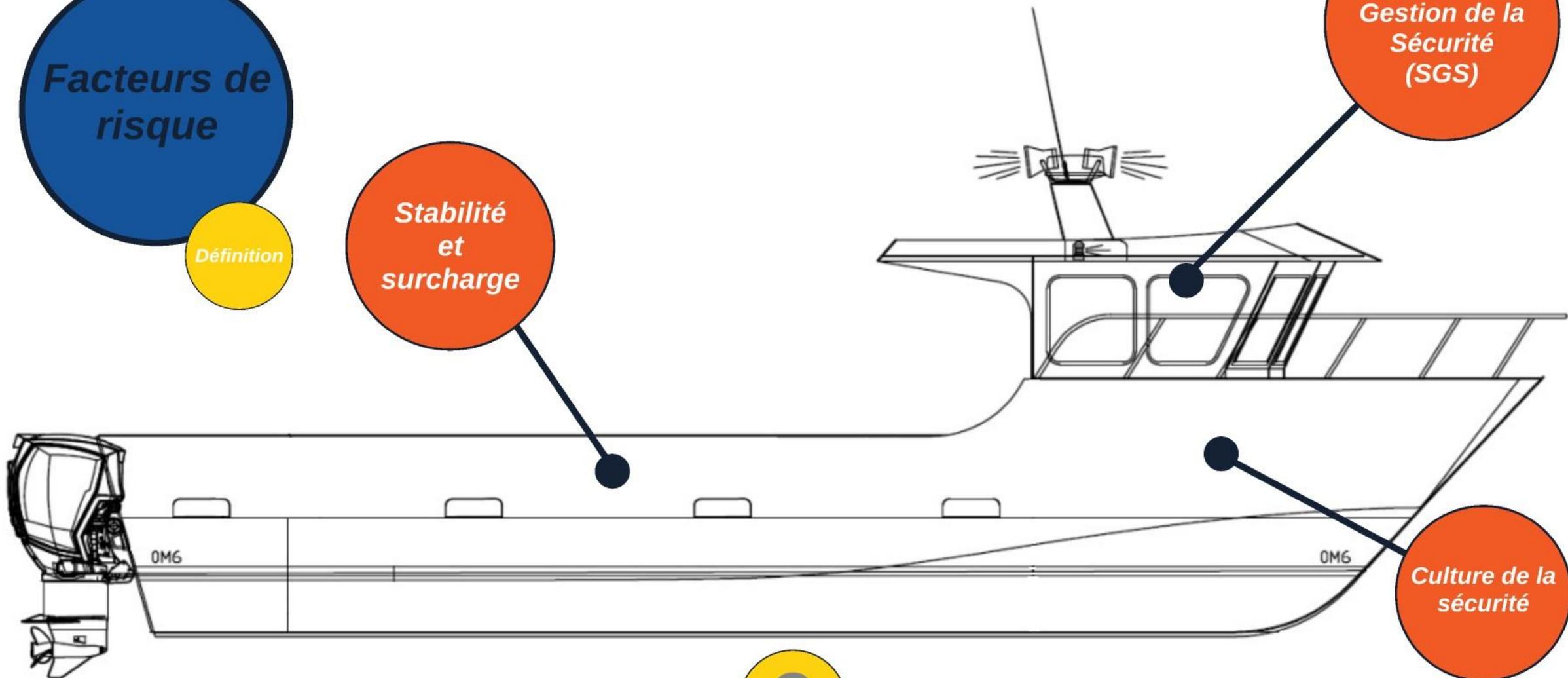
## Loi de 2001 de la marine marchande

**Facteurs de risque**

Définition

**Stabilité et surcharge**

**Système de Gestion de la Sécurité (SGS)**



**Culture de la sécurité**



# Culture de sécurité

Capacité à identifier les risques  
afin de réduire les accidents

**Dumping Day... journée de pêche la plus dangereuse**

Choix opérationnels



- Installation VHF d'urgence
- Consigne du port du VFI



Choix opérationnels



- Chargement obstrue le pont et les portes
- Mauvaise utilisation du VFI
- Mauvaise utilisation du VHF

*Plusieurs aspects permettent d'améliorer  
sa culture de sécurité*

*L'utilisation des  
équipements*

# Bien utiliser vos équipements de sécurité

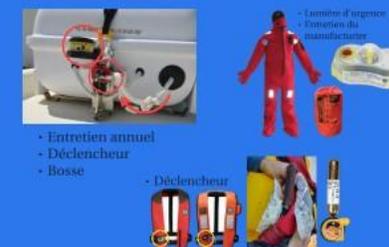
## 01 Radio VHF-ASN



## 02 Radiobalise de localisation de sinistre (RLS) (EPIRB)



## 03 Radeaux et autres engins de sauvetage

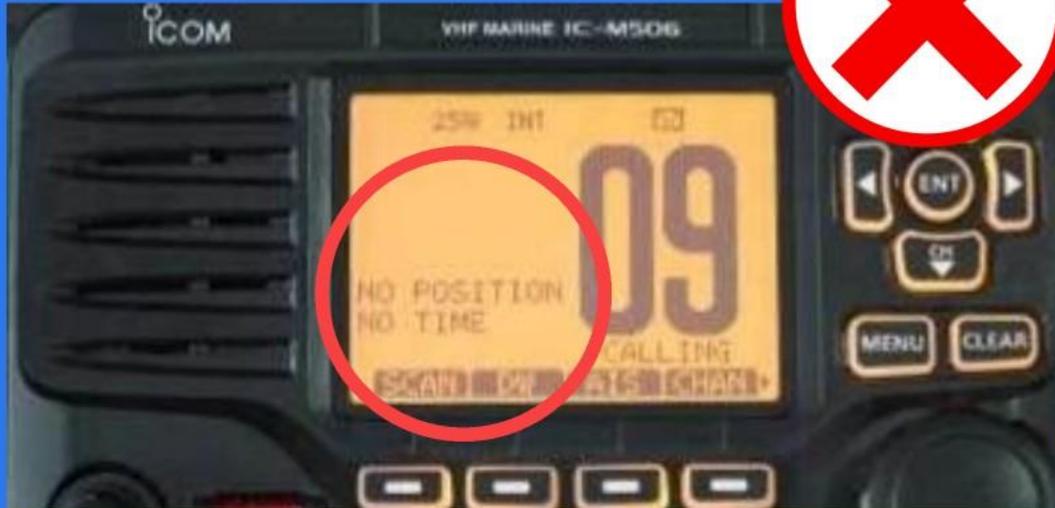
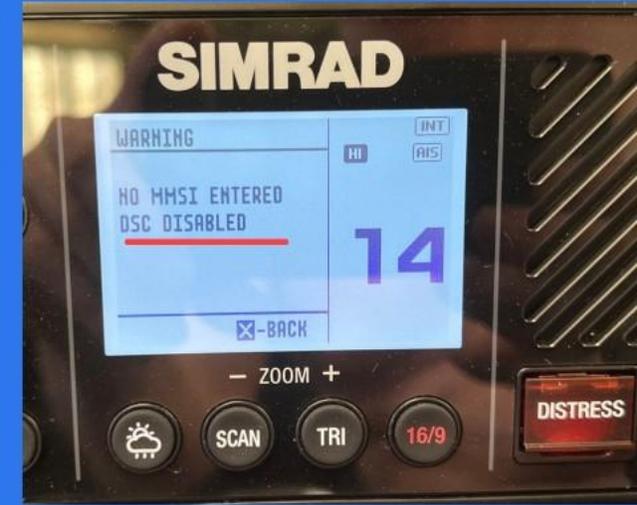


## 04 Organisation du navire



La fonction d'urgence fonctionne uniquement si:

- Position GPS disponible
- Identifiant MMSI enregistré



**01**

Radio VHF-ASN

---

**02**

Radiobalise de localisation de sinistre  
(RLS) (EPIRB)

---

**03**

Radeaux et autres engins de sauvetage

---



RLS manuelle

RLS automatique

BLP



Enregistrement obligatoire  
Neuf ou usagé



Malgré que certains modèles sont automatiques, ce n'est pas un gage de déclenchement (ex: Feu, mal positionné, eau trop peu profonde)

---

**02**

Radiobalise de localisation de sinistre  
(RLS) (EPIRB)

---

**03**

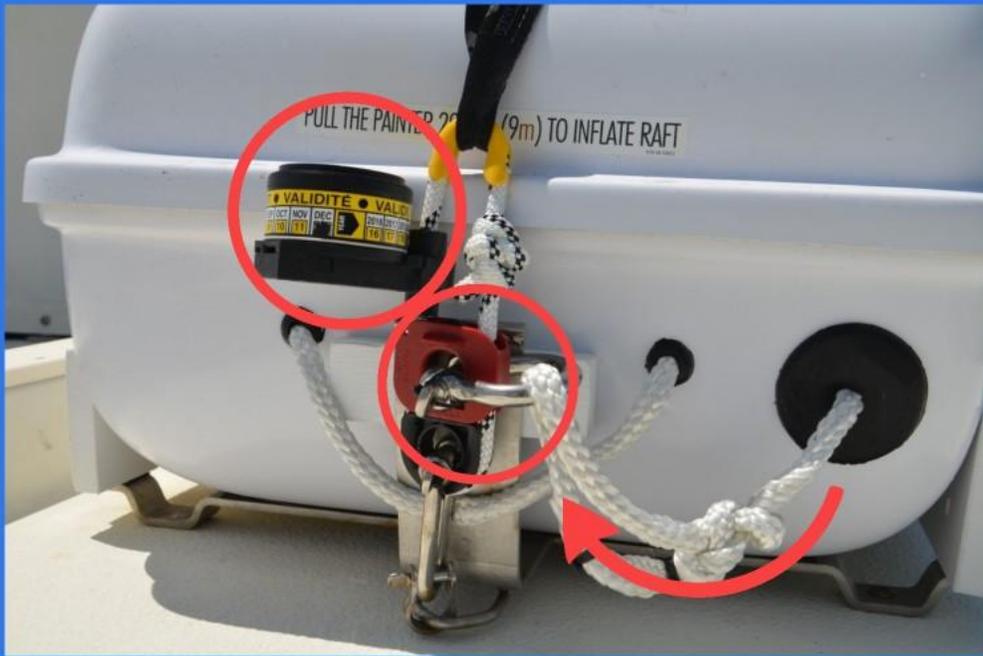
Radeaux et autres engins de sauvetage

---

**04**

Organisation du navire

---



- Entretien annuel
- Déclencheur
- Bosse

- Déclencheur



- Lumière d'urgence
- Entretien du fabricant



---

**03**

Radeaux et autres engins de sauvetage

---

**04**

Organisation du navire

---



# Culture de sécurité

Capacité à identifier les risques  
afin de réduire les accidents

**Dumping Day... journée de pêche la plus dangereuse**

Choix opérationnels



- Installation VHF d'urgence
- Consigne du port du VFI



Choix opérationnels



- Chargement obstrue le pont et les portes
- Mauvaise utilisation du VFI
- Mauvaise utilisation du VHF

*Plusieurs aspects permettent d'améliorer  
sa culture de sécurité*

*L'utilisation des  
équipements*

# Comprenez-vous votre conformité réglementaire ?



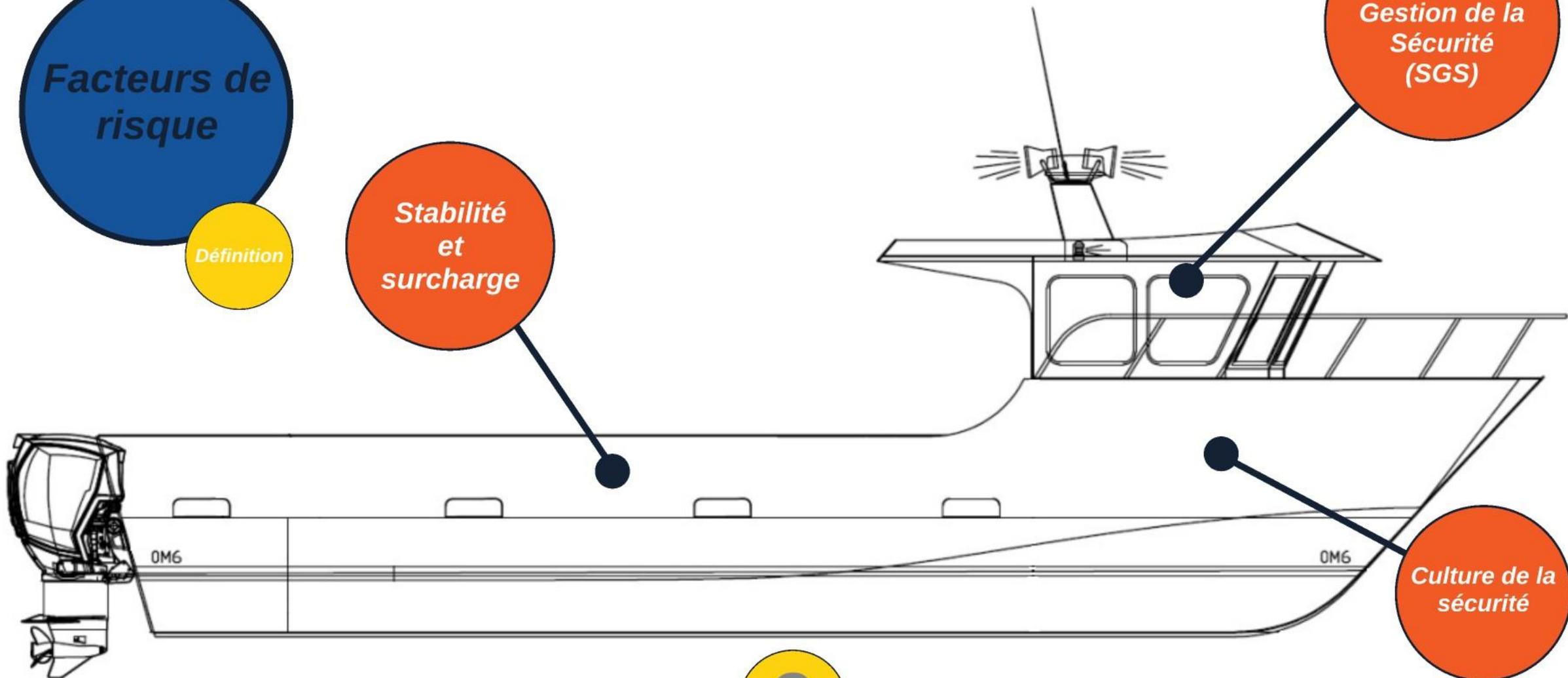
## Loi de 2001 de la marine marchande

**Facteurs de risque**

Définition

**Stabilité et surcharge**

**Système de Gestion de la Sécurité (SGS)**



**Culture de la sécurité**



# Avez-vous des questions ?

Centre de Transports Canada

Rimouski / Gaspésie

418-722-3040

IDM

418-986-6275

Sept-Îles

418-968-4991

# Comprenez-vous votre conformité réglementaire ?



## Loi de 2001 de la marine marchande

**Facteurs de risque**  
Définition

**Stabilité et surcharge**

**Système de Gestion de la Sécurité (SGS)**

