



À : Tous les clubs, écoles et instructeurs Voile Canada

Date : 2 septembre 2014

Objet : Norme TP 15136 de Transport Canada pour les Écoles de navigation de plaisance

Cette note contient de l'information importante qui s'adresse aux écoles qui donnent des formations de voile et de bateau à moteur où les élèves et les instructeurs se trouvent dans la même embarcation. Les questions concernant cette note ou n'importe quel brevet concerné peuvent être adressées à Voile Canada à [instructor@sailing.ca](mailto:instructor@sailing.ca).

### **Application de la norme pour les Écoles de navigation de plaisance (ENP)**

La loi sur la marine marchande du Canada définit une embarcation de plaisance comme « ***tout bâtiment utilisé pour le plaisir et qui ne transporte pas de passagers*** ». Un navire qui ne répond pas à la définition d'une embarcation de plaisance tombe sous la juridiction de la Loi sur la marine marchande du Canada et est tenu de respecter les règlements concernant les navires de commerce.

En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada (2001) tout bateau de plaisance avec un instructeur à bord et qui transporte des étudiants sera soumis à la réglementation des navires de commerce concernant l'équipage, la construction, l'équipement et les zones d'opération. La norme pour les écoles de navigation de plaisance (TP 15136) mise en œuvre à travers le Programme de conformité des petits bâtiments pour les écoles de la navigation de plaisance prévoit un mécanisme par lequel les écoles peuvent continuer leurs formations sans répondre à toutes les exigences d'une exploitation commerciale. Les cas où il n'y a pas de compensation de la part des étudiants ou les cas où l'instructeur n'est pas payé, et les cas où le propriétaire ou capitaine d'un navire engage un instructeur pour donner une formation à bord de son propre navire tombent en dehors de l'obligation de se conformer à la réglementation commerciale ou à ces règles.

Les publications de Transport Canada qui décrivent les normes peuvent être consultées via le site Web de Voile Canada en suivant les menus Programmes/Instructeurs/Quillards et croisière

### **Contexte et délai pour se conformer**

La *LMMC, 2001* et ses règlements constituent le cadre réglementaire qui gouverne les opérations des navires de plaisance et commerciaux au Canada. Les navires utilisés par une École de navigation de plaisance ne sont pas des embarcations de plaisance. Ils sont utilisés dans le cadre d'une activité commerciale. En tant qu'ENP, vous devez répondre aux exigences de la *LMMC, 2001* et les règlements qui s'appliquent aux navires transportant des passagers.

En juillet 2014, Transport Canada a publié une nouvelle norme pour les ENP exploitant des petits bâtiments. La nouvelle norme est destinée à répondre à certains défis de l'industrie des ENP quant au respect des exigences en vigueur pour les navires qui ne sont pas des navires de plaisance. L'industrie des ENP a été un fervent défenseur de cette norme et par le biais de consultations formelles sur plusieurs années, a contribué à façonner son développement. En plus de Voile Canada, plusieurs représentants d'organisations ont participé activement à son développement via des réunions des comités CCMC, CCNNP, CCRNP de Transport Canada, ou des rencontres ad hoc. Beaucoup d'entre vous ont reçu diverses moutures de versions antérieures, pour commentaires, qui ont conduit à cette norme finale.

La norme fournit une alternative à certains règlements de la *LMMC, 2001* pour les navires ne dépassant pas 15 m et ne transportant pas plus de 12 étudiants des ENP, et qui demeurent en eaux protégées ou côtières, de classe 2 tel que défini dans les règlements.

Transport Canada nous a assuré qu'avec leur aide et entière collaboration, les ENP admissibles qui choisissent d'appliquer la nouvelle norme doivent être conformes pour la saison de navigation 2015. Notez bien que les ENP qui choisissent de ne pas répondre à cette norme devront être conformes aux règlements des embarcations autres que les embarcations de plaisance en vigueur.

### **Exigences en matière d'équipement pour assurer la conformité**

Voile Canada a reçu des questions concernant l'équipement obligatoire (pour répondre à la norme) qui n'est normalement pas installé sur des embarcations de plaisance utilisée pour la plaisance. Les suggestions suivantes peuvent aider les écoles à identifier l'équipement nécessaire pour répondre aux exigences de la TP 15136.

#### **Détecteur d'incendie du compartiment moteur**

Regardez une trousse de détection d'incendie Aqualarm. Le fabricant a indiqué que la partie de capteur de chaleur de cette trousse est adaptée pour être installée dans un compartiment moteur. Cherchez le produit chez votre fournisseur de produits nautiques ou sur le Web, en faisant une recherche avec les mots « aqualarm fire warning kit ». La description du produit est la suivante :  
*Grandeur du panneau du détecteur d'incendie 1-3/4" x 3". Le détecteur d'incendie à distance (UL et ULC) et le panneau d'avertissement inclus dans cette trousse, surveille la température et active une voyant lumineux rouge sur le panneau d'avertissement et émet un fort son, intégré au panneau, lorsque la température atteint 194 °F ou la vitesse d'ascension est atteinte. Plusieurs détecteurs d'incendies peuvent être branchés en parallèle sur cette alarme d'incendie de bateau.*

#### **Alarme de niveau élevé d'eau des cales**

La compagnie Rule commercialise une trousse d'avertissement de niveau d'eau élevé qui comprend un panneau d'alarme et un interrupteur à flotteur. Vous pouvez retrouver cet article chez votre fournisseur de produits nautiques ou sur le Web, en faisant une recherche avec les mots « rule high water bilge alarm ». L'alarme produit un son de 89 décibels.

Rekord Marine Enterprises produit des composantes autonomes sous le nom Victory Products qui peuvent être combinées pour avoir une alarme de niveau d'eau seule ou une alarme combinée à une pompe de cale. Les panneaux d'alarme semblent supporter un signal sonore et visuel et comprend un indicateur faisant foi que le panneau et la pompe ou la composante de l'alarme sont alimentés. Vous pouvez trouver cet article chez votre fournisseur de produits nautiques ou sur le Web en faisant une recherche avec les mots « victory bilge water alarm » ou « victory bilge water alarm & switch ».

#### **Radeaux de sauvetage**

Sous TP 15136, certains navires seront tenus d'avoir des radeaux de sauvetage à bord. Il existe plusieurs spécifications, approbations et régimes d'inspection pour les radeaux du sauvetage (SOLAS, ISAF, ORC, RORC, TC) qui ont une incidence sur les coûts des radeaux et jusqu'à un certain point, sur leurs capacités. Le TP 15136 permet un certain relâchement comparativement aux exigences pour les navires commerciaux. Les bateaux-école peuvent décider d'avoir un radeau ISO 9650 à bord, qui est généralement moins cher que les radeaux approuvés pour les navires commerciaux. La fréquence annuelle d'inspection et de remballage des radeaux, exigé pour les navires commerciaux, a été réduite à la fréquence recommandée par le manufacturier (normalement aux 3 ans).



ISO 9650 est une norme européenne pour les radeaux de sauvetage utilisés par les plaisanciers. Il y a deux sortes de radeaux ISO 9650 – de type 1 pour les navigations hauturière et adapté aux risques associés aux longs voyages océaniques, dont de grosses vagues et des vents forts. Les radeaux ISO 9650 de type 2 sont adaptés pour des conditions moins extrêmes que l'on peut rencontrer dans les eaux côtières ou intérieures où un sauvetage plus rapide est plus probable que ne serait le cas en eaux hauturières. L'acheteur peut choisir une des nombreuses trousse offertes pour être emballée dans le radeau. Les radeaux peuvent venir dans un contenant rigide, destiné à être déposé dans un support sur le pont ou le balcon arrière, ou dans un étui flexible qui doit être entreposé dans un endroit protégé et accessible. Les radeaux doivent pouvoir accommoder toutes les personnes à bord. Ils sont normalement disponibles pour 4, 6, ou 8 personnes. Les radeaux à contenant rigide peuvent être équipés d'un dispositif de gonflement hydrostatique qui va automatiquement faire gonfler un radeau si le bateau venait à couler. Ce dispositif doit être remplacé aux deux ans.

Le potentiel du produit et la disponibilité de service local doivent être considérés lors de l'achat d'un tel produit. En examinant les caractéristiques techniques du radeau, vous pourriez décider d'ajouter du matériel supplémentaire dans votre sac d'abandon. Les radeaux de classe côtière peuvent ne pas avoir de planchers isolés; la température de l'eau doit donc être considérée pour éviter des cas potentiels d'hypothermie.

Des radeaux de sauvetage Survitex ou Viking peuvent être considérés pour les personnes nécessitant un radeau ISO 9650. Les fonctionnalités, la disponibilité de service et la disponibilité de supports pour le pont (pour un radeau à contenant rigide) devraient être considérées lors de l'achat.

Survitec DBC commercialise un radeau ISO 9650 de type 1, sous le nom Crewsaver. Pour plus d'informations sur le produit, consultez leur site Web au [www.survitecgroup.com](http://www.survitecgroup.com)

Viking offre des radeaux ISO 9650 de type 1 et 2 nommés RESCYou. Le radeau Viking a été classé premier lors d'une revue faite par Sailing Today en 2011. Pour plus d'informations sur le produit, consultez leur site Web au [www.viking-life.com](http://www.viking-life.com)

### **Aide à l'implantation**

Le comité croisière a préparé un manuel générique de sécurité pour les écoles ainsi qu'une note sur l'étiquetage. Ces documents sont disponibles aux instructeurs de voile croisière enregistrés, dans la section Ressources des membres sur le site Web de Voile Canada. Les gestionnaires d'écoles de voile croisière qui n'auraient pas accès à ces documents devraient communiquer avec [instructor@sailing.ca](mailto:instructor@sailing.ca) aux bureaux de Voile Canada pour en obtenir des copies.