



PROJET - DOCUMENT DE TRAVAIL

GUIDE D'APPLICATION

**NORME POUR LES ÉCOLES DE
NAVIGATION DE PLAISANCE**

TP 15136 (JUILLET 2014)

PAR : ANDRÉ M. BENOÎT

NOVEMBRE 2019

Doc de travail

TABLE DES MATIÈRES

Sources des références.....	5
Objectif.....	9
Définitions selon la famille et le type des voiliers	11
1 – Définitions et interprétation spécifiques à la norme	13
2 - Introduction	27
3 - Application	33
4 - Exigences d'éligibilité	39
5 - Exigences en matière d'équipement de sécurité et de construction.....	54
6 - Norme de formation.....	60
7 - Norme relative aux élèves.....	64
8 - Norme relative aux instructeurs.....	66
9 - Exigences opérationnelles.....	72
10 - Plans d'urgence	78
Annexe I – Équipement et procédures de sécurité.....	80
Équipement de sécurité – Voiliers et bateaux instructeurs	81

Doc de travail

SOURCES DES RÉFÉRENCES

Les lois

Loi sur les Océans,
(L.C. 1996, ch. 31);

Loi de 2001 de la marine marchande du Canada,
L.C. 2001, ch. 26;

Les règlements

Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance,
DORS/99-53;

Règlement sur le personnel maritime,
DORS/2007-115;

Règlement sur les petits bâtiments,
DORS/2010-91;

Règlement sur la sécurité de la navigation,
(DORS/2005-134) ;

Règlement sur les certificats de bâtiments,
DORS/2007-31 et
Transports Canada,
BSN No 08/2017, Voyage en eaux abritées;

Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995),
(DORS/95-149) ;

Règlement sur le bureau de la sécurité des transports,
DORS/2014-37;

Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments,
(DORS/2007-126)

Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio).
(DORS/2000-260) ;

Règlement sur les abordages,
(C.R.C., ch. 1416) ;

Les normes

Cours de formation sur les compétences des conducteurs de petits bâtiments,
Transports Canada, TP 14 692;

Cours de formation aux fonctions d'urgence en mer - FUM A 1, A 2 ou A 3,
Transports Canada, TP 4957;

Norme de formation en secourisme et en soins médicaux en mer,
Transports Canada, TP 13008;

Normes de construction pour les petits bâtiments,
Transports Canada, TP 1332;

Norme - Petits navires - Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la
flottabilité - Partie 2: Bateaux à voiles d'une longueur de coque supérieure ou
égale à 6 m,
Organisation internationale de normalisation, ISO 12217-2;

Norme de jaugeage des bâtiments,
Transports Canada, TP 13430 ;

Les guides et bulletins d'interprétation

Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux,
Transports Canada, TP 14070;

Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) - rapport de conformité
détaillé et notes d'orientation,
Transports Canada, TP 15111 ;

Bulletin sur la sécurité des navires, (BSN- 09/2018) (TP 3231),
Exploitation sécuritaire des bâtiments à passagers;

Bulletin - Importance de choisir un réflecteur radar efficace à bord des petits
bâtiments ou des bâtiments construits de matériaux non métalliques ;
Transports Canada, BSN No 07/2008 ;

Bulletin - PORT ET UTILISATION DES DISPOSITIFS DE FLOTTAISON - Petits bâtiments
autres que les embarcations de plaisance et petits bateaux de pêche
commerciale ;
Transports Canada, BSN No 06/2012 ;

Les règlements particuliers à l'enseignement de la navigation à voile

Règlement de sécurité de la Fédération de voile du Québec, Chapitre IV-
Normes concernant la formation et les responsabilités des personnes appelées à
jouer un rôle auprès des participants, Section II – Accréditation II : niveau
d'enseignement;

Règlements de la Fédération de voile du Québec, Critères d'homologation,
Annexe 2, Art. 4 - sécurité :

Doc de travail

OBJECTIF

Le but premier de ce texte est de préciser les responsabilités de tous les intervenants impliqués dans les activités des Écoles de navigation de plaisance avec un regard particulier sur l'exploitation des écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec.

Doc de travail

Doc de travail

DÉFINITIONS SELON LA FAMILLE ET LE TYPE DES VOILIERS

Voile légère :

S'applique aux voiliers dériveurs, de type monocoques et multicoques (trimarans et catamarans) non motorisés, ne dépassant pas 8 m de longueur, d'une jauge brute d'au plus 5 et transportant au plus 6 étudiants.

Voile croisière :

S'applique aux voiliers quillards, de type monocoques et aux multicoques (trimarans et catamarans) motorisés et qui sont habituellement équipés pour séjourner à bord, de plus de 8.5 m et d'au plus 15 m de longueur, d'une jauge brute d'au plus 15 et transportant au plus 12 étudiants.

Doc de travail

Doc de travail

1 – DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION SPÉCIFIQUES À LA NORME

1.1 « Représentant autorisé » (RA) signifie la personne telle que décrit à la section 14 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

La Norme précise que l'exploitation d'une « *École de navigation de plaisance* » constitue une activité qui relève du domaine de la marine commerciale ou, selon certaines circonstances, de la marine de plaisance.

C'est ainsi que la personne responsable est désignée comme « *Représentant autorisé* ».

Définition - Représentant autorisé

« Une personne chargée, en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, d'agir à l'égard de toute question relative au bâtiment dont aucune autre personne n'est responsable en vertu de la Loi.

Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien est le propriétaire du bâtiment.

Lorsqu'un bâtiment appartient à plus d'une personne, les propriétaires doivent désigner eux-mêmes leur représentant autorisé.

Dans le cas d'une compagnie, le représentant autorisé est la compagnie elle-même,¹ » qui nomme un mandataire.

À SAVOIR

Dans une école de navigation homologuée par la Fédération de voile du Québec, « *le représentant autorisé* » est la personne qui a l'autorité suffisante pour engager la responsabilité de l'organisation et qui est normalement désigné comme responsable des opérations ; c'est la personne, au sens large, dont l'autorité s'apparente normalement à celle « *d'un propriétaire* ».

¹ *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* - Transports Canada, TP 14070 - Définitions.

1.2 « Gilet de sauvetage » signifie un gilet de sauvetage approuvé tel que défini dans le Règlement sur les petits bâtiments ou d'autres possibilités telles que définies dans le Bulletin de la sécurité des navires 02/2011.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Les vêtements de flottaison individuel (VFI) sont normalisés pour un usage à bord d'un bateau de plaisance.

Les gilets de sauvetage sont obligatoires sur les bateaux commerciaux car ils offrent une protection thermique en plus de maintenir la personne à la surface de l'eau.

« Bulletin de la sécurité des navires 02/2011 ». Voir aussi BSN 06/2012.

À RETENIR

Pour les écoles de navigation de plaisance homologuées par la Fédération de voile du Québec, puisqu'il y a adhésion obligatoire aux exigences de la présente Norme, l'utilisation de vêtements de flottaison individuel est acceptée. (Voir article 5.1)

1.3 « Brevet de marine » signifie un brevet, un certificat de formation ou autres documents équivalents en vertu du Règlement sur le personnel maritime.

« Brevet de marine » ...

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Définition – brevet :

Diplôme ou certificat délivré après examen sous le contrôle de l'État et conférant certains droits ou attestant certaines aptitudes.²

Un « brevet de marine », fait donc référence à « toute personne occupant à bord d'un bâtiment canadien un poste à l'égard duquel un brevet est exigé sous le régime de la présente partie, doit être titulaire du brevet et en respecter les modalités. »³

² Dictionnaire Larousse;

³ Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Définitions, art. 87;

UNE DISTINCTION TRES IMPORTANTE

Les instructeurs accrédités par la Fédération de voile du Québec sont des personnes qui détiennent un brevet défini⁴ selon un niveau d'enseignement de la navigation à voile, dont l'équivalence est reconnue par la présente « *Norme pour les écoles de navigation de plaisance* ».

L'accréditation d'un instructeur est valide pour une période de trois ans.

Voir Articles 4.6, 8.1 et 8.2 V) ci-après.

1.4 « Sécurité et sûreté maritimes » signifie la Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Sont regroupés sous « *Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada* » tous les inspecteurs qui ont des pouvoirs quasi-judiciaires dans l'application de la Loi et de sa réglementation ; ils peuvent donc signer des documents officiels au nom du Ministre des Transports.⁵

1.5 « École de navigation de plaisance » (ENP) signifie une organisation qui donne la formation sur l'eau sur l'utilisation sécuritaire des embarcations de plaisance propulsées par un moteur et/ou une voile.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« École de navigation de plaisance (ENP) signifie une organisation qui donne la formation sur l'eau... »

Une « *école de navigation* » constitue une « *organisation* » qui peut être une personne physique, un regroupement de personnes physiques ou une personne morale.

⁴ *Règlement de sécurité de la Fédération de voile du Québec*, Chapitre IV- Normes concernant la formation et les responsabilités des personnes appelées à jouer un rôle auprès des participants, Section II – Accréditation II : niveau d'enseignement.

⁵ *Loi de 2001 de la marine marchande du Canada*, Partie 1- Responsabilité ministérielle- Rôle du ministre, Article 9 et Inspection effectués par les inspecteurs de la Sécurité maritime et d'autres personnes, Article 11 (1) (2);

Une « *école de navigation de plaisance* » possède des actifs; elle peut être propriétaire, copropriétaire ou locataire des embarcations utilisées pour ses activités de « *formation sur l'eau.* »

L'exploitation « *d'une école de navigation de plaisance* » est assurée par ses dirigeants reconnus et dûment mandatés.

Dès l'instant que des invitations sont diffusées publiquement pour offrir des services proposant des activités structurées pour « *...donner de la formation sur l'eau...* », « *une organisation* » est alors créée et nous sommes ainsi en présence d'une « *école de navigation de plaisance* », telle que définie par la Norme.

Le texte de la Norme utilise le mot « *formation* » au sens large; il est clair que l'intention du législateur et l'esprit de la Norme incluent tous les synonymes tels que : enseignement, coaching, initiation, stage, encadrement, instruction, éducation etc., que ce soit en général pour des personnes qui désirent un apprentissage à titre personnel comme équipier ou comme chef de bord ou plus spécifiquement pour obtenir les qualifications plus spécialisées d'équipier de course.

REMARQUE

Plusieurs écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec offrent la formation générale et la formation spécialisée pour la course.

La Norme ne fait pas de distinction entre des activités de formation avec ou sans frais pour les participants; ce qui signifie qu'elle s'applique dans toutes les circonstances, sans égard à l'application d'un tarif ou d'une compensation quelconque pour certains frais encourus.

L'expression « *école de navigation de plaisance* » inclut aussi la notion de club-école de voile ou club-école de voile régaté.

Cependant, une personne qui partage privément son savoir-faire avec un ami/invité sur son voilier personnel, n'est pas considérée comme une « *organisation qui donne de la formation sur l'eau* »; la Norme n'est donc pas applicable.

« *...sur l'utilisation sécuritaire des embarcations de plaisance...* »

C'est le but principal de la norme; la finalité de l'activité de « *formation sur l'eau* » est de donner accès à un savoir-faire suffisant, selon le type

d'embarcation, à une personne qui à titre d' « *utilisateur d'une embarcation de plaisance...* » et à la suite de la reconnaissance de ses compétences par l'école, sera apte « *...à prendre toutes les mesures raisonnables pour assurer la sécurité de celle-ci et des personnes à bord* »⁶

DISTINCTIONS IMPORTANTES

La mission d'affiliation confiée par Voile Canada à la Fédération de voile du Québec consiste, par son processus d'homologation, à reconnaître et à sanctionner officiellement, selon des encadrements spécifiques, les organisations qui « *donnent la formation sur l'eau sur l'utilisation sécuritaire des embarcations de plaisance...à voile* »; ce qui permet aux écoles ainsi homologuées de reconnaître officiellement et publiquement les compétences acquises par les étudiants.

« *...embarcations de plaisance...* ».

Définition - embarcation de plaisance :

« *Tout bâtiment utilisé pour le plaisir et qui ne transporte pas de passagers* ».⁷

Définition - Passager

« *Une personne se trouvant à bord d'un bâtiment qui n'est pas le capitaine ni un membre de l'équipage... ni un invité à bord d'une embarcation de plaisance. Il n'est pas essentiel que la personne à bord d'un bâtiment paie un tarif pour être considérée comme un passager* ».⁸

Donc, le statut des personnes à bord d'une embarcation de plaisance se définit comme suit, et on y retrouve :

- Toujours : une personne aux commandes du bateau :
Capitaine - Chef de bord - Chef d'équipage - Patron d'embarcation - Conducteur d'embarcation de plaisance.
- Et parfois : des équipiers :

⁶ *Règlement sur les petits bâtiments*, Définitions, Partie 2 - Mesures de sécurité, art. 201;

⁷ *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, Définitions, art. 2;

⁸ *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* - Transports Canada TP 14070 – Définitions;

Ils possèdent habituellement une formation reconnue et ils peuvent contribuer à la bonne marche sécuritaire du bateau, allant même jusqu'à être en mesure de remplacer la personne aux commandes;

- Et parfois : des invités :

Ils n'ont aucune ou peu de qualifications de formation reconnue; ils ont habituellement très peu d'expérience de la navigation de plaisance.

Il n'y a donc pas de « *passager* » à bord d'une embarcation de plaisance.⁹

« ...propulsés par un moteur et/ou une voile. »

Donc, la norme s'applique pour les embarcations à moteur seulement, ou à voile seulement, ou à une combinaison des deux.

Le Règlement ne fait pas de distinction quant à la puissance du « *moteur* ».

Les canots, les kayaks et autres bateaux à propulsion humaine sont donc exclus.

1.6 « Bâtiments de l'école de navigation de plaisance » (bâtiments de l'ENP) signifie les bâtiments à moteur et/ou à voiles qui sont utilisés par une ENP dans le but de donner la formation sur l'eau aux plaisanciers. Les bâtiments de l'ENP sont des bâtiments autres qu'un bâtiment (embarcation de plaisance) qui est la propriété d'une personne qui embauche un instructeur pour donner de la formation sur l'eau relativement à l'utilisation sécuritaire de son bâtiment. De plus, cela ne comprend pas une école où les étudiants sont sur un bâtiment et l'instructeur sur un autre bâtiment sans étudiant (p. ex., école de voile d'été). Note : Dans ce cas-là, le bâtiment de l'instructeur est considéré comme un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance et doit respecter les exigences applicables aux bâtiments autres qu'une embarcation de plaisance en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et de ses règlements d'application, et le bâtiment utilisé par les étudiants est considéré comme une embarcation de plaisance.

⁹ Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Définitions, art. 2.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« Bâtiment de l'école de navigation de plaisance (bâtiment de l'ENP) signifie les bâtiments à moteur et/ou à voile utilisés ... »

Définition - bâtiment :

« Navire, bateau ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable pour la navigation sur l'eau... indépendamment de son mode de propulsion ou de l'absence de propulsion... »¹⁰

« Les bâtiments d'une ENP sont des bâtiments autres qu'un bâtiment (embarcation de plaisance) qui est la propriété d'une personne... »

Définitions - Bateau de travail :

« Bâtiment qui n'est ni un bâtiment à passagers, ni un bâtiment à propulsion humaine, ni une embarcation de plaisance ». ¹¹

Bâtiment à passagers :

« Bâtiment qui sert au transport de passagers ou qui transporte un ou plusieurs passagers. » ¹²

La famille des bâtiments commerciaux :

Dans la littérature réglementaire, les bateaux de travail, les bateaux de pêche et les bateaux à passagers sont régulièrement regroupés dans la famille des bateaux commerciaux.

Plusieurs normes et règlements utilisent ainsi une définition simplifiée pour désigner un bateau membre de la famille des bateaux commerciaux :

- « bateau à usage autre que la plaisance »,
ou encore :
- « bateau qui n'est pas une embarcation de plaisance ni un bateau de pêche ».

¹⁰ Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Définitions, art. 2;

¹¹ Règlement sur les petits bâtiments, Définitions, art. 1;

¹² Règlement sur les petits bâtiments, Définitions, art. 1;

Parfois, la réglementation fait référence à un « *petit bâtiment commercial* » pour désigner un bâtiment d'une jauge brute d'au plus 15 et qui peut être utilisé comme bateau de travail, ou s'il est utilisé pour le transport de personnes (passagers), il transporte 12 passagers au maximum.¹³

Ainsi, lorsque « *les bâtiments d'une ENP...* » servent « *à la formation sur l'eau* » et en présence d'un instructeur à bord, ils ne sont pas des « *embarcations de plaisance* », ils sont automatiquement classés dans la famille des bâtiments commerciaux¹⁴.

De plus, les personnes « *en formation* », ne sont pas des invités (comme sur un bateau de plaisance), mais des « *passagers* » au sens de la Loi.

DISTINCTIONS IMPORTANTES

Les « *écoles de navigation de plaisance* » à voile, homologuées par la Fédération de voile du Québec, utilisent deux catégories distinctes de « *petits bâtiments* » :

- des voiliers (dériveurs ou quillards) :
 - sur lesquels on retrouve les participants-stagiaires-étudiants accompagnés ou non d'un instructeur

et, selon les circonstances,

- un petit bateau à moteur accompagnateur :
 - avec l'instructeur à bord qui donne des instructions et qui assure la sécurité;¹⁵
 - Les étudiants peuvent, à l'occasion se retrouver à bord;
 - Ces bateaux accompagnateurs sont aussi parfois utilisés par le comité de course lors de régates.

Le bateau accompagnateur de l'instructeur (coach boat)

Qu'en est-il du statut des personnes à bord du bateau accompagnateur avec au moins un instructeur à bord?

¹³ *Règlement sur les petits bâtiments*, Partie 4 et 5;

¹⁴ *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux*, Transports Canada, TP 14070, Définitions.

¹⁵ *Règlements de la Fédération de voile du Québec*, Critères d'homologation, Annexe 2, Art. 4 - sécurité : au minimum une embarcation de sécurité à moteur pour dix (10) voiliers dériveurs.

Sur le bateau (à moteur) accompagnateur de l'instructeur d'une école de voile, on retrouve :

1. Toujours :

Une personne aux commandes du bateau : - Instructeur - Conducteur d'embarcation ;

Il est possible de retrouver deux instructeurs sur un même bateau ;

2. Parfois :

Des équipiers ;

3. Et parfois :

Des étudiants ou autres membres du club ou de l'école.

À NE PAS CONFONDRE

Puisque dans les écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec, il est fréquent qu'un petit bateau accompagnateur soit utilisé pour transporter des étudiants d'un lieu à un autre, sur de courtes distances ou encore pour l'enseignement des manœuvres de base autour d'un quai, ils sont ainsi dans la catégorie des bateaux à passagers (ce ne sont donc pas des bateaux de travail).

« ...une personne qui embauche un instructeur pour donner de la formation sur l'eau... »

Une personne peut retenir les services d'un instructeur détenteur de qualifications reconnues pour recevoir « ... de la formation sur l'eau » sur « ...un bâtiment... » qui est sa « propriété... » (son propre bateau qui est alors une « embarcation de plaisance ») sans être assujéti à la Norme.

« ... une personne qui embauche un instructeur... »

L'embauche « d'une personne », constitue un engagement avec cette personne peu importe les conditions de l'entente; il n'y a pas nécessairement d'obligation de rémunération, ce qui sous-entend que l'instructeur peut être rémunéré ou pas.

Interprétation et application - Voile légère

« De plus, cela ne comprend pas une école où les étudiants sont sur un bâtiment... »

La Norme utilise le terme « *étudiant* » pour désigner les clients de « *l'organisation qui donne la formation sur l'eau* » : au sens large, ce terme inclut les synonymes : stagiaires, élèves, apprentis, etc.

Dans le cadre de l'exploitation d'une école de navigation de plaisance à voile, lorsque les « *étudiants* » sont seuls aux commandes du voilier; ce bateau est alors considéré comme « *une embarcation de plaisance* ».

Sur certaines catégories de voiliers-dériveurs ou catamarans, on y retrouve deux ou trois « *étudiants* » qui font équipe et qui se partagent le commandement.

Puisque le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance s'applique « *à toute embarcation de plaisance munie d'un moteur qu'une personne conduit à des fins récréatives dans les eaux canadiennes* », ¹⁶ la « *Carte de conducteur d'embarcation de plaisance* » n'est pas requise pour la personne aux commandes d'un voilier-dériveur, monocoque ou catamaran, car normalement, ce type de bateau n'est pas motorisé.

« ...et l'instructeur sur un autre bâtiment sans étudiant (p. ex. : école de voile d'été) ».

« *L'autre bâtiment sans étudiant* » est le bateau accompagnateur de « *l'instructeur* » qui est alors « *un petit bateau commercial* » motorisé.

Prenons l'exemple d'un groupe de jeunes en formation sur des petits voiliers de classe « *Optimist* » (longueur de 2,36 m) : chacun des étudiants est sur son propre bateau, l'instructeur circule aux alentours du groupe à bord d'un petit bateau pneumatique (habituellement de longueur de moins de 8 m), il donne des conseils et il assure la sécurité des étudiants.

¹⁶ Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance, Application, art. 2 (1).

IMPORTANT

Les règlements de la Fédération de voile du Québec stipulent qu'une embarcation de sécurité à moteur par tranche de dix (10) voiliers dériveurs, est requise.¹⁷

Selon le nombre de voiliers et d'étudiants présents sur l'eau, il peut y avoir plusieurs bateaux accompagnateurs et plusieurs instructeurs travaillant en équipe.

« Note : Dans ce cas-là, le bâtiment de l'instructeur est considéré comme un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance et doit respecter les exigences applicables aux embarcations autres qu'une embarcation de plaisance en vertu de la Loi de 2001 de la marine marchande du Canada et de ses règlements d'application. »

Cette note s'appuie sur la différence entre la définition légale d'« une embarcation de plaisance » et celle d'un bateau commercial (aussi désigné dans la littérature réglementaire comme bateau de travail ou de bâtiment à passagers, s'il y a des étudiants à bord).

L'instructeur qui accompagne des « étudiants qui sont sur un autre bâtiment » à partir d'un petit bateau de service, doit détenir une certification conforme aux normes de Transports Canada, car il s'agit « ...d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance... ». Le niveau de qualification est à déterminer selon les circonstances suivantes :

1. Si le bateau accompagnateur est de jauge brute d'au plus 5 et d'au plus 8 m (26 pieds), pour des voyages en eaux abritées (distance de la rive de moins de 2,5 milles)¹⁸ ou des voyages à proximité du littoral (eaux avec marées : distance de la rive de moins de 2 milles)^{19 20},

¹⁷ Règlements de la Fédération de voile du Québec, Critères d'homologation, Annexe 2, Art. 4 - sécurité.

¹⁸ Eaux sans marée ou eaux avec marées selon le Règlement sur les certificats de bâtiments - Voir BSN No 08/2017;

¹⁹ Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux, Transports Canada TP 14070, chapitre 4;

²⁰ Règlement sur les certificats de bâtiment - Voyages en eaux abritées - BSN No 08/2017 - Définition : Un voyage effectué au Canada, sur un lac, un fleuve ou une rivière au-dessus des eaux à marée, ou un bâtiment ne peut jamais se trouver à plus de 2,5 milles marins de la rive (distance mesurée depuis la partie continentale ou à partir d'une île pouvant être utilisée comme refuge sûr contre le mauvais temps) ;

l'instructeur doit être détenteur d'une « *Carte de compétence de conducteur d'embarcation de plaisance* » (CCEP).²¹

2. Si le bateau accompagnateur est de jauge brute d'au plus 5 et de plus de 8 m (26 pieds), l'instructeur doit être détenteur d'un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments (CFCPB ou SVOP en anglais)²², être détenteur d'une certification de formation d'urgence en mer²³ et avoir des qualifications reconnues en premiers soins.^{24 25}

IMPORTANT A RETENIR

Pour les écoles homologuées et qui rencontrent « *les exigences techniques et opérationnelles minimales de la Norme* », la présente Norme reconnaît les brevets d'instructeurs émis par Voile Canada comme équivalents à « *un brevet, un certificat de formation ou autres documents équivalents en vertu du Règlement sur le personnel maritime.* »

Voir Articles 1.3, 4.6, 8.1 et 8.2 V

D'autres types de certificats de compétence en vigueur dans la marine commerciale (capitaine ou officier) peuvent être applicables pour l'exploitation des petits bâtiments commerciaux.²⁶

²¹ *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux*, Transports Canada TP 14070, voir tableau 4.1 annexe III;

²² *Cours de formation sur les compétences des conducteurs de petits bâtiments*, Transports Canada, TP 14 692 : Cette reconnaissance est obtenue moyennant une formation spécialisée d'une durée de 26 heures, qui répond aux besoins de la formation minimale spécifique aux conducteurs de petits bâtiments commerciaux d'une capacité de 5 TJB et moins et d'une longueur hors tout d'au plus 12 mètres;

²³ - *Cours de formation aux fonctions d'urgence en mer - FUM A 1, A 2 ou A 3*, Transports Canada, TP 4957;

²⁴ - *Formation en secourisme en mer*, Transports Canada, TP 13008;

²⁵ Note: La formation de secourisme élémentaire en mer est obligatoire en toutes circonstances pour la reconnaissance de la qualification des instructeurs de voile croisière par la Fédération de voile du Québec et par Voile Canada.

²⁶ *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux*, Transports Canada, TP 14070, voir tableau 4.1 en annexe III.

REGLE D'OR - CONSEIL

Un bateau de travail de 8 m et plus ne devrait pas être utilisé à titre de « bateau instructeur » par une école de navigation de plaisance homologuée par la Fédération de voile du Québec.

« ...et le bâtiment utilisé par les étudiants est considéré comme une embarcation de plaisance ».

«... le bâtiment utilisé » est toujours un voilier; cette situation est courante pour les programmes de formation de voile jeunesse qui utilisent des petits bateaux dériveurs.

Donc, dans l'exemple des jeunes en formation sur les « Optimists », ci-avant mentionné, la Norme ne s'applique pas, car l'instructeur n'est pas à bord de l'embarcation utilisée par « ...les étudiants »... de « ...l'école de navigation de plaisance... » qui est alors « ...considéré comme une embarcation de plaisance ».

À NOTER

Lors de l'implantation de la norme en 2014-2015 auprès des écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec, plusieurs personnes concernées ont compris que cette seule nuance excluait automatiquement les écoles de voile légère (tous les voiliers non-motorisés) de l'application de la Norme et qu'elle était donc seulement applicable aux écoles de voile croisière qui utilisent des bateaux motorisés identifiés par une immatriculation ou par un permis d'embarcation.

Cela pourrait être vrai, pour les écoles de petits dériveurs alors que les instructeurs ne sont jamais à bord; ce n'est pas le cas pour les dériveurs qui accueillent occasionnellement et même régulièrement les instructeurs à bord.

Doc de travail

2 - INTRODUCTION

2.1 La présente norme énonce les exigences techniques et opérationnelles minimales pour les bateaux à moteur et/ou à voile utilisés lors de la formation sur l'eau des plaisanciers dispensée par les ENP.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« ...énonce les exigences techniques et opérationnelles minimales... »

Rien ne peut être diminué, la Norme précise le minimum à atteindre.

À RETENIR

Cependant, il est possible pour une école de navigation ou même un organisme qui réglemente l'enseignement comme Voile Canada et la Fédération de voile du Québec, d'ajouter, selon les circonstances, d'autres exigences pour tenir compte des particularités des opérations.

« les exigences techniques ...pour les bateaux... utilisés lors de la formation sur l'eau des plaisanciers dispensée par les ENP. »

La Norme est donc constituée d'un ensemble « d'exigences »; ce sont des obligations, elle s'applique aux « bateaux » de toutes les « écoles de navigation de plaisance » sans exception.

2.2 La Sécurité et sûreté maritimes reconnaît les avantages de sécurité découlant de la formation des conducteurs d'embarcations de plaisance par les ENP.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« ... Sécurité et sûreté maritimes... »

Comprendre : Les services d'inspection de Transports Canada (Voir Article 1.4).

« ...reconnait les avantages de sécurité découlant de la formation des conducteurs d'embarcations de plaisance par les ENP. »

Selon l'esprit de la Norme et l'intention du législateur, il est donc admis par l'organisme de surveillance, « Sécurité et sûreté maritimes » de Transports Canada, que « la formation » donnée par « une école de navigation de plaisance » qui rencontre « les exigences techniques et opérationnelles minimales de la Norme » est acceptable et suffisante.

Interprétation et application - Voile croisière

« ...reconnait ... la formation des conducteurs d'embarcations de plaisance par les ENP. »

Donc, selon le niveau du cours de formation dispensé, une « école de navigations de plaisance » peut être reconnu comme « prestataire de cours » et être autorisé à émettre « une preuve de compétence » à la suite de la réussite d'un « examen » et ainsi à émettre une « carte de conducteur d'embarcation de plaisance ». ²⁷

À NOTER

Les instructeurs des écoles de voile croisière homologuées par la Fédération de voile du Québec peuvent obtenir une qualification particulière d'instructeur CCEP et ainsi être aptes à reconnaître les compétences de leurs stagiaires, pour ensuite faire émettre une carte, au nom du stagiaire, par Voile Canada à titre de prestataire de cours.

2.3 Les bâtiments de l'ENP ne sont pas des embarcations de plaisance. Les bâtiments de l'ENP sont utilisés lors d'une activité commerciale et en conséquence n'entrent pas dans la définition de la LMMC 2001 d'une « embarcation de plaisance ».

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« Les bâtiments de l'ENP ne sont pas des embarcations de plaisance ».

- S'applique à tous les voiliers, sauf si « les étudiants sont » seuls « sur un bâtiment... » Voir : Définitions - 1.6 ci-avant, « Bâtiments de l'école de navigation de plaisance ».

²⁷ Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance, Définitions, art. 1.

- S'applique à tous les bateaux accompagnateurs à moteur utilisés par les instructeurs.

2.4 En conséquence, le représentant autorisé (RA) de ces bâtiments doit s'acquitter de ses obligations en vertu de la partie 4 de la LMMC 2001. En particulier, le RA doit respecter les exigences de l'article 106(1) et les capitaines/instructeurs de ces bâtiments ont une obligation de diligence envers les étudiants à bord tel que décrit dans les articles 109 et 110 de la LMMC 2001.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« ...le représentant autorisé (RA) de ces bâtiments doit s'acquitter de ses obligations en vertu de la partie 4 de la LMMC 2001. »

Voir : Définitions - 1.1 « Représentant autorisé ».

« La partie 4 de la LMMC 2001 » traite de la sécurité qui « s'applique à l'égard des bâtiments canadiens, à l'exception des embarcations de plaisance... »²⁸

Ce sont des énoncés de portée générale et qui sont reprises en détails dans d'autres règlements²⁹ et dans d'autres articles de la Norme, ci-après analysés.

« ...le représentant autorisé doit respecter les exigences de l'article 106(1)... »

Article 106(1) de la LMMC 2001 :

Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien :

- a) veille à ce que le bâtiment ainsi que ses machines et son équipement satisfassent aux exigences prévues par les règlements d'application de la présente partie;*
- b) élabore des règles d'exploitation sécuritaire du bâtiment ainsi que la procédure à suivre en cas d'urgence;*

²⁸ Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (L.C. 2001, ch. 26), Partie 4, art. 105 ;

²⁹ BSN - 09/2018 (2018-06-25) Exploitation sécuritaire des bâtiments à passagers.

c) *veille à ce que l'équipage et les passagers reçoivent une formation en matière de sécurité.*

À NOTER

Une école de navigation de plaisance homologuée par la Fédération de voile du Québec doit adapter, selon les circonstances applicables, ses pratiques et ainsi être en mesure de démontrer concrètement que son mode d'exploitation tient compte de ces exigences.

« ... et les capitaines/instructeurs de ces bâtiments ont une obligation de diligence envers les étudiants à bord tel que décrit dans les articles 109 et 110 de la LMMC 2001. »

« ...les capitaines/instructeurs de ces bâtiments... »

La Norme précise donc, que dans « une école de navigation de plaisance » les « instructeurs » sont l'équivalent « du capitaine » au sens large, selon la LMMC 2001.

Article 109 de la LMMC 2001 :

(1) Le capitaine d'un bâtiment prend toutes les mesures utiles pour assurer la sécurité du bâtiment et des personnes qui sont à son bord ou qui le chargent ou déchargent lorsqu'elles utilisent l'équipement à bord.

(2) Lorsqu'on lui signale un danger pour la sécurité, le capitaine doit, sauf s'il est d'avis que celui-ci n'existe pas, prendre les mesures indiquées pour protéger le bâtiment et les personnes à bord contre le danger, notamment en l'éliminant si cela est possible. S'il ne peut l'éliminer, le capitaine d'un bâtiment canadien en avise le représentant autorisé.

À NOTER

Une école de navigation de plaisance homologuée par la Fédération de voile du Québec doit adapter, selon les circonstances applicables, ses pratiques et ainsi être en mesure de démontrer concrètement que son mode d'exploitation tient compte de ces exigences.

Article 110 de la LMMC 2001 :

(1) Le capitaine doit veiller à ce que le nombre de personnes à bord de son bâtiment n'excède pas celui qui est autorisé par tout certificat délivré sous le régime de la présente partie ou d'une convention internationale ou d'un protocole mentionné à l'annexe 1.

(2) Le capitaine doit veiller à ce que la ligne de charge applicable ne soit pas immergée.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux personnes transportées à bord du bâtiment en exécution de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter des naufragés ou des personnes en détresse.

À NOTER

Une école de navigation de plaisance homologuée par la Fédération de voile du Québec doit adapter, selon les circonstances applicables, ses pratiques et ainsi être en mesure de démontrer concrètement que son mode d'exploitation tient compte de ces exigences.

Doc de travail

3 - APPLICATION

3.1 La présente norme s'applique aux bateaux à moteur et/ou à voile utilisés par une ENP lors d'une formation sur l'eau des plaisanciers qui:

- i. mesurent au plus 15 mètres de longueur;**
- ii. transportent au plus 12 étudiants; et**

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« ...utilisés par une ENP lors d'une formation sur l'eau des plaisanciers... »

La Norme s'applique uniquement « *lors d'une formation sur l'eau* ». Certaines écoles de navigation de plaisance offrent un format de cours qui se limitent à la « *formation sur le l'eau* », d'autres écoles se spécialisent pour la formation en salle de cours, d'autres offrent une combinaison des deux formules.

« i. ...au plus 15 mètres de longueur; »

15 mètres et moins de longueur, c'est au plus 49 pieds.

À SAVOIR

Les écoles de navigation à voile homologuées par Voile Québec n'utilisent pas de bateau qui excède 15 mètres de longueur.

«ii. ...au plus 12 étudiants; »

Le maximum de « *12 étudiants à bord* » est en lien avec le Guide de sécurité des petits bâtiments qui précise son application pour : « *les bâtiments à passagers commerciaux d'une jauge brute d'au plus 15, qui ne transportent pas plus de 12 passagers* »³⁰.

³⁰ *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux*, Transports Canada, TP 14070, À qui s'adresse ce guide?

Il est établi que les « *étudiants* » sont des « *passagers* » et que la définition de « *passager* » précise qu'il est : « *Une personne se trouvant à bord d'un bâtiment qui n'est pas le capitaine ni un membre de l'équipage...* », ³¹ le « *capitaine/instructeur* » n'est donc pas inclus dans ce maximum de « *12 étudiants/passagers* » à bord.

Selon la Norme, il est possible d'y retrouver d'autres personnes à bord; l'article 6.5 ci-après indique que : « *Pendant un cours de formation, seuls les élèves, les instructeurs, les membres d'équipage, le personnel de l'ENP et les agents de Transports Canada peuvent être à bord du bâtiment* ».

Ce qui signifie, que le bateau devra transporter à bord les équipements de sécurité en quantité suffisante pour le nombre total de personnes embarquées.

Il faudra aussi tenir compte que : « *Les bâtiments doivent être utilisés selon les limites maximales liées à la capacité de poids, au nombre de personnes... et selon les conditions d'utilisation déterminées par le fabricant* » (Voir Article 5.4 i ci-après).

REMARQUE

Le nombre d'étudiants à bord des bateaux des écoles de navigation homologuées par la Fédération de voile du Québec est habituellement inférieur à douze; cette limite n'est donc pas atteinte.

³¹ *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux* - Transports Canada TP 14070 - Définitions.

- iii. effectuent un voyage en eaux abritées ou à proximité du littoral, classe 2, tels que défini dans le Règlement sur les certificats du bâtiment ou qui effectuent un voyage limité en eaux contigües tel que défini dans le Règlement sur le personnel maritime.**

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

«iii ... effectuent un voyage en eaux abritées... »

Définition : « voyage en eaux abritées »

« Voyage qui est effectué, au Canada sur un lac, ou sur un fleuve ou une rivière au-dessus des eaux à marée, où un bâtiment ne peut jamais se trouver à plus de 2,5 milles marins de la rive la plus proche (distance mesurée depuis la partie continentale ou à partir d'une île pouvant être utilisée comme refuge sûr contre le mauvais temps) »³²;

Sont exceptionnellement considérés « en eaux abritées », même en présence de marées, les voyages effectués sur : « Les eaux du fleuve Saint-Laurent entre Trois-Rivières et Saint-Jean, île d'Orléans, limitées à l'ouest par 72°40' de longitude O. et à l'est par 70°53' de longitude O ». Une disposition semblable est aussi en vigueur pour les eaux de : La Rivière Saguenay, l'Archipel de Mingan, la Baie de Sept-Îles, Îles de la Madeleine, le Havre de Percé, le Havre et la Baie de Gaspé, la Baie des Chaleurs.³³

Une distance de 2,5 milles marins « de la rive la plus proche » signifie une distance combinée de 5 milles entre les deux rives « d'un lac, d'un fleuve ou d'une rivière ».

À NOTER

Une distance de 2,5 milles marins « de la rive la plus proche » est suffisante pour l'ensemble des écoles de navigation homologuées par la Fédération de voile du Québec dont l'exploitation s'effectue « au-dessus des eaux de marée » et dans les zones exceptionnellement considérées sans marée.

³² Règlement sur les certificats de bâtiment, - Voyages en eaux abrités - BSN No 08/2017;

³³ Règlement sur les certificats de bâtiment, Annexe I, Partie 2 – Québec, alinéa 7 à 18 ;

Un voyage sur un plan d'eau (fleuve, lac ou rivière) qui, à un certain point, excède 5 milles de largeur, selon la définition ci-haut mentionnée, créera une situation où le bateau ne serait quand même en « *eaux abritées* », mais ne serait plus conforme aux limites stipulées à la définition de « *voyage en eaux abritées* ».

«iii. ...ou ... qui effectuent un voyage ... à proximité du littoral, classe 2, »

Définition : « voyage à proximité du littoral, classe 2 »

« *Voyage qui répond aux conditions suivantes :*

a) *ce n'est pas un voyage en eaux abritées;*

b) *au cours de celui-ci, le bâtiment qui effectue le voyage se trouve toujours à 25 milles marins ou moins du littoral dans des eaux contiguës au Canada. »*³⁴

Puisque le « *littoral* » fait référence à la zone de contact entre la terre et la mer (mesurée à partir de la ligne de base³⁵), par définition, la référence au « *littoral* » suppose que la navigation s'effectue sur des eaux à marées.

Une distance de « *25 milles marins ou moins du littoral* » fait aussi référence à la possibilité d'une distance relative avec une autre rive la plus proche, comme c'est le cas en eaux abritées. Donc, dans le Golfe, une distance de 25 milles marins « *du littoral* » signifie une distance combinée de 50 milles entre les deux rives.

Si, toutefois, à un certain point, la largeur excède le maximum de 50 milles, le bateau de l'école doit être autorisé pour des « *voyages limités en eaux contiguës* ».

³⁴ *Règlement sur les certificats de bâtiment*, Définitions 1 ;

³⁵ *Loi sur les Océans*, (L.C. 1996), ch. 31, Partie 1, Zones maritimes du Canada, art. 5.

« ...ou... qui effectuent un voyage limité en eaux contiguës tel que défini dans le Règlement sur le personnel maritime. »

Définition - Voyage limité, eaux contiguës

« Voyage à proximité du littoral, classe 1, limité aux eaux contiguës au Canada... »³⁶

Donc, il s'agit d'un voyage « à proximité du littoral classe 1 » mais avec une restriction de voyage qui est précisée : « limité aux eaux contiguës ».

Le terme « *eaux contiguës* » est synonyme « d'attentes » ou « d'accolées » à la zone de 25 milles (voyage à proximité du littoral, classe 2); ainsi, un bateau d'une école de croisière qui est autorisé pour des voyages en eaux contiguës, peut se rendre à 200 milles du littoral, comme pour les voyages de classe 1.

3.2 L'article 4.4 s'applique aux bâtiments décrits à l'article 3.1 qui ont aussi une jauge brute d'au plus 15.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

À NOTER

Ce sont les « *bâtiments d'une jauge brute d'au plus 15 et d'une longueur d'au plus 15 mètres* », l'article 4.4 de la Norme s'applique donc aux écoles de navigation homologuées par le Fédération de voile du Québec.

3.3 L'article 4.5 s'applique aux bâtiments décrits à l'article 3.1 qui ont aussi une jauge brute de plus de 15.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

À NOTER

Les écoles de navigation homologuées par Voile Québec n'utilisent pas de bateau qui excède « *une jauge brute de plus de 15* ».

³⁶ Règlement sur le personnel maritime, Définitions;

Doc de travail

4 - EXIGENCES D'ÉLIGIBILITÉ

4.1 À l'exception des dispositions prévues dans le présent article, les bâtiments de l'ENP doivent se conformer aux dispositions de l'ensemble des normes et règlements découlant de la LMMC 2001.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« À l'exception des dispositions prévues dans le présent article, »

La présente section 4 de la Norme – qui s'intitule « exigences d'éligibilité », procède par « exceptions des dispositions prévues » en référence à plusieurs Règlements.

« ...les bâtiments de l'ENP doivent se conformer aux dispositions de l'ensemble des normes et règlements découlant de la LMMC 2001 ».

La Norme accorde aux écoles de navigation de plaisance le privilège de prendre avantage de certaines « exceptions » facilitantes, moyennant certaines conditions essentielles, cependant elle insiste sur la nécessité de conformité « aux dispositions de l'ensemble des (autres) normes et règlements découlant de la LMMC 2001 ».

4.2 Afin d'avoir droit aux exceptions décrites à la présente section, une ENP doit :

- i. satisfaire aux exigences de la présente norme, y compris l'Annexe I - Équipement et procédures de sécurité;**
- et**
- ii. s'inscrire au Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) en remplissant l'Annexe II de la présente norme, Rapport de l'école de navigation de plaisance**

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Les deux conditions stipulées à i) et ii) doivent être rencontrées avant de pouvoir bénéficier des « exceptions décrites... »; il s'agit d'un programme spécifique aux écoles de navigations de plaisance.

« i - satisfaire aux exigences de... l'Annexe - Équipement et procédures de sécurité »

L'Annexe 1 précise une liste d'équipements obligatoires qui s'ajoutent aux équipements de sécurité exigés par le Règlement sur les petits bâtiments - *Partie 2 - Équipement de sécurité pour les embarcations de plaisance.*

Voir Article 5.1 ci-après.

« ii - s'inscrire au Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB)... »

Ce programme n'est pas exclusif aux « écoles de navigation de plaisance »; tous les propriétaires de petits bâtiments à passagers ou de petits bâtiments de travail (petits bâtiments commerciaux) peuvent y adhérer, sans toutefois bénéficier des avantages que procurent les « exceptions » propre à l'adhésion de la Norme sur les écoles de navigation de plaisance.³⁷

Il s'agit d'un programme volontaire; cependant, tous les exploitants/propriétaires de petits bâtiments commerciaux, qui ne sont pas « inscrits au Programme de conformité des petits bâtiments », ont l'obligation de satisfaire aux exigences suivantes :

Règlement sur les petits bâtiments - Renseignements au ministre - Art. 405 - 406 et 502 - 503

405 -Il est interdit au propriétaire d'un bâtiment à passagers d'utiliser celui-ci ou d'en permettre l'utilisation à moins que, avant la première mise en service de celui-ci, il n'ait avisé le ministre, en la forme fixée par lui, des renseignements suivants :

- a) de son intention de l'utiliser ou d'en permettre l'utilisation ;*
- b) des caractéristiques physiques de celui-ci;*
- c) de la nature de son utilisation.*

³⁷ *Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) rapport de conformité détaillé et notes d'orientation, Transports Canada, TP 15111.*

406 Le propriétaire d'un bâtiment à passagers présente au ministre, à sa demande, des renseignements relatifs aux caractéristiques physiques de celui-ci et à la nature de son utilisation.

502 Il est interdit au propriétaire d'un bateau de travail d'utiliser celui-ci ou d'en permettre l'utilisation à moins que, avant la première mise en service de celui-ci, il n'ait avisé le ministre, en la forme fixée par lui, des renseignements suivants :

a) de son intention de l'utiliser ou d'en permettre l'utilisation;

b) des caractéristiques physiques de celui-ci;

c) de la nature de son utilisation.

503 Le propriétaire d'un bateau de travail présente au ministre, à sa demande, des renseignements relatifs aux caractéristiques physiques de celui-ci et à la nature de son utilisation.

IMPORTANT

Le « Programme de conformité des petits bâtiments » est donc très avantageux pour les écoles de navigation de plaisance homologuées par la Fédération de voile du Québec qui doivent se conformer à la Norme et ainsi « s'inscrire au Programme ». ³⁸

4.3 L'inscription au PCPB est confirmée quand l'ÉNP reçoit une Lettre de participation au Programme de conformité des petits bâtiments – école de navigation de plaisance. Si Sécurité et sûreté maritimes constate des problèmes, ceux-ci doivent être réglés à la satisfaction de Sécurité et sûreté maritimes avant qu'une ENP n'ait droit aux exceptions décrites à la section 4 de la présente norme.

³⁸ Règlements de la Fédération de voile du Québec, Critères généraux d'homologation, Annexe 2, Art. 2 - Critères d'homologation, alinéa 7: Répondre aux normes de sécurité du Ministère des Transports et de la Fédération de voile du Québec.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« L'inscription au PCPB est confirmée quand l'ÉNP reçoit une Lettre de participation au Programme de conformité des petits bâtiments – école de navigation de plaisance. »

« L'inscription » suppose obligatoirement une « participation au Programme de conformité des petits bâtiments » en tant qu' « école de navigation de plaisance ». Une école de navigation de plaisance ne peut donc pas prétendre adhérer à la Norme sans être inscrite au PCPB.

La demande d'« inscription » au « Programme de conformité des petits bâtiments » doit être soumise à l'aide du « Rapport de l'école de navigation de plaisance », formule 80-0028F (1405-01), et accepté par « Sécurité et sûreté maritimes » de Transports Canada.

Il s'agit d'une déclaration faite selon les exigences de la bonne foi qui fournit les informations qui permettent l'évaluation par le représentant de « Sécurité et sûreté maritimes »; il n'y a pas d'inspection systématique de validation par la suite. Toutefois, la Loi de 2001 de la marine marchande du Canada autorise un représentant du Ministre à procéder à une inspection de vérification en tout temps.³⁹ Lors d'un accident, selon la gravité de l'événement, une inspection peut être alors déclenchée au-delà de l'enquête du Bureau de la sécurité des transports (BST) ou même d'une enquête policière (Voir Article 1.4 « Sécurité et sûreté maritimes »).

« L'inscription » est complétée lorsque « Sécurité et sûreté maritime » émet une « lettre de participation au Programme de conformité des petits bâtiments ».

Les « bâtiments à passagers » et les « bateaux de travail »⁴⁰ sont regroupés dans la grande famille des « navires commerciaux » ou des « petits bâtiments commerciaux ».

³⁹ Loi de 2001 de la marine marchande du Canada, Partie 1- Inspection effectués par les inspecteurs de la Sécurité maritime et d'autres personnes, Article 11 (1) (2);

⁴⁰ Règlement sur les petits bâtiments, Partie 4 et Partie 5;

Les petits bateaux accompagnateurs utilisés par les instructeurs, sont des « *petits bâtiments commerciaux* »⁴¹; si les bateaux sont toujours à l'usage exclusif des instructeurs et qu'il n'y a jamais d'étudiant à bord, les bateaux sont des « *bateaux de travail* », ils peuvent être intégrés à l'école de voile et ainsi être inscrits dans cette catégorie au « *Programme de conformité des petits bâtiments* ».

Toutefois, si à l'occasion les étudiants peuvent être à bord, ils ont le statut de « *passagers* » et les bateaux sont alors des « *Bâtiments à passagers* »⁴². Ils doivent donc être inscrits au « *Rapport de l'école de navigation de plaisance* » dans cette catégorie et ainsi être inclus dans le « *Programme de conformité des petits bâtiments* ».

ASTUCE EFFICACE

Pour les écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec, il est suggéré d'inscrire tous les bateaux de l'école au « *Rapport de l'école de navigation de plaisance, Partie A – Liste des bâtiments de l'ENP* » comme suit :

- Individuellement, tous les voiliers identifiés par une immatriculation ou par un permis;
- Regroupés en nombre, selon le manufacturier et la longueur, les voiliers sans immatriculation ou sans permis (voile légère);
- Individuellement, tous les bateaux à moteur accompagnateurs (bateau instructeur) identifiés par une immatriculation ou un permis.

« Si Sécurité et sûreté maritimes constate des problèmes, ceux-ci doivent être réglés à la satisfaction de Sécurité et sûreté maritimes avant qu'une ENP n'ait droit aux exceptions décrites à la section 4 de la présente norme. »

C'est donc « *Sécurité et sûreté maritimes* » qui, pour donner suite à la déclaration faite de bonne foi par la direction de l'école de navigation (Voir Article 1.1 « *Représentant autorisé* » et Article 1.4 « *Sécurité et sûreté maritimes* »), valide les conditions requises pour « *régler les problèmes* » à

⁴¹ *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux*, Transports Canada, TP 14070, Définitions;

⁴² *Règlement sur les petits bâtiments*, Définitions, art. 1.

sa « *satisfaction* » et ainsi permettre à l'école d'« *avoir droit... aux exceptions décrites à la section 4 de la présente norme.* »

La Norme ne précise pas la durée de l'engagement de la « *participation* » au programme à la suite de la réception de la lettre; il n'y a donc pas de date d'expiration statutaire.

Cependant, considérant que le « *Rapport de l'école de navigation de plaisance* » reflète une situation factuelle à une date précise, une école de navigation de plaisance a l'obligation de tenir son dossier à jour, lorsqu'il y a des changements à la composition de sa flotte de bateaux, que des cours sont ajoutés au programme ou que des cours existants sont modifiés.

RÈGLE D'OR

Considérant que l'homologation des écoles de navigation de plaisance à voile par la Fédération de voile du Québec est valable pour un an ⁴³ et que, pour l'obtenir et la maintenir en vigueur, une école doit répondre aux normes de Transports Canada, la mise-à-jour de la « *participation au programme de conformité des petits bâtiments* » s'impose. ⁴⁴

Lorsque qu'une première participation au programme lui a été confirmée, il suffit pour une « *école de navigation de plaisance* » d'établir une discipline de gestion pour en faire la mise-à-jour annuellement, d'informer « *Sûreté et sécurité maritime* » des changements, s'il y a lieu, et ainsi assurer une qualité de gestion réglementaire impeccable.

⁴³ *Règlements de la Fédération de voile du Québec*, Critères généraux d'homologation, Annexe 2, Art. 3 - Procédures d'homologation, alinéa 4 -Droits et devoirs: L'homologation est renouvelable chaque année ;

⁴⁴ *Règlements de la Fédération de voile du Québec*, Critères généraux d'homologation, Annexe 2, Art. 2 - Critères d'homologation, alinéa 7: Répondre aux normes de sécurité du Ministère des Transports et de la Fédération de voile du Québec.

4.4 Bâtiments d'une jauge brute d'au plus 15 et d'une longueur d'au plus 15 mètres :

Si une ENP satisfait aux exigences de la présente norme, les bâtiments utilisés par cette ENP dans le but de donner de la formation sur l'eau aux plaisanciers ne sont pas tenus de satisfaire à ce qui suit :

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

TRÈS IMPORTANT

Toutes les écoles de navigation homologuées par Voile Québec sont assujetties à cette stipulation : elles doivent donc satisfaire « *aux exigences de la présente norme.* »

- i. les exigences en matière de transport d'équipement de sécurité de la partie 4 du Règlement sur les petits bâtiments (RPB), à l'exception des articles 402 et 403;**

« ...ne sont pas tenus de satisfaire... à l'exception des articles 402 et 403 » :

Donc, les articles de la « *PARTIE 4 du RPB* » qui s'intitule - « *Bâtiments à passagers d'une jauge brute d'au plus 15 qui transportent au plus 12 passagers* » - ne sont pas applicables, sauf les articles 402 et 403:

402 (1) *L'utilisateur d'un bâtiment à passagers communique, avant le départ, le nombre de personnes à bord à une personne à terre qu'il désignée à titre de responsable des communications avec les services de recherche et de sauvetage en cas d'urgence :*

(2) *Si le bâtiment à passagers est utilisé dans une région éloignée et qu'il n'est pas possible de communiquer le nombre de personnes à bord à une personne à terre, l'utilisateur de celui-ci laisse la mention de ce renseignement à un endroit connu à terre qui est accessible aux services de recherche et de sauvetage.*

403 *Si la température de l'eau est inférieure à 15 °C, toute personne qui utilise un bâtiment à passagers n'ayant pas à bord un radeau de sauvetage ou en permet l'utilisation veille à ce que de l'équipement soit à*

bord ou que des mesures soient établies pour protéger les personnes à bord contre les effets de l'hypothermie ou du choc dû au froid en cas d'invasion par le haut, de chavirement ou de chutes par-dessus bord.

À NOTER

Une école de navigation de plaisance homologuée par la Fédération de voile du Québec doit adapter, selon les circonstances applicables, ses pratiques et ainsi être en mesure de démontrer concrètement que son mode d'exploitation tient compte de ces exigences.

Interprétation et application - Voile croisière

IMPORTANT

Les voiliers des écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec qui naviguent sur le fleuve, dans le golfe et la Baie des Chaleurs doivent minimalement avoir à bord un radeau de sauvetage respectant la norme ISO 9650-2 de type II, conçus pour des conditions de navigation côtière.

Voir Article 5.2 i i) ci-après.

- ii. les exigences en matière de construction applicables aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance tel que décrit aux articles 706 à 708 du RPB;**

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Les articles 706, 707 et 708 font partie de « l'exemption »; ils ne sont donc pas applicables :

Ces articles traitent des exigences de construction et des obligations du propriétaire d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance.

Donc, tous les autres articles de la « PARTIE 7 - Exigences de construction » - sont applicables.

- iii. l'exigence de porter un avis de conformité applicable à un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance tel que décrit aux articles 805 et 806 du RPB;**

Interprétation et application

Les articles 805 et 806 font partie de « l'exemption »; ils ne sont donc pas applicables :

Ces articles traitent des avis de conformité aux exigences de construction d'un bâtiment à usage autre que la plaisance.

Donc, tous les autres articles de la « PARTIE 8 - Avis de conformité »- sont applicables.

- iv. l'exigence d'être immatriculée comme un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance en vertu de la LMMC 2001 et le Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des bâtiments si les bâtiments sont immatriculés comme embarcation de plaisance ou ont un permis d'embarcation de plaisance.**

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« l'exigence d'être immatriculée comme un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance... »

L'immatriculation obligatoire d'un bateau commercial :

« Au Canada, tous les bâtiments commerciaux doivent être immatriculés, peu importe leur taille... »⁴⁵.

L'article 4.4 – iv) de la Norme accorde une exception qui donne un deuxième choix aux écoles de navigation de plaisance : celui d'utiliser le « permis d'embarcation de plaisance »⁴⁶, qu'il s'agisse de « Bâtiments à passagers » ou de « Bateaux de travail ».⁴⁷

⁴⁵ Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux, Transports Canada TP 14070, chapitre 3 – La documentation – L'immatriculation;

⁴⁶ Règlement sur les petits bâtiments, Partie 1;

Donc, « l'immatriculation » est toujours possible, cependant, « l'exemption » autorise « un permis d'embarcation de plaisance » comme équivalence.⁴⁸

REGLE D'OR

Considérant que l'immatriculation est plus coûteuse et que la procédure est plus lourde, il est essentiel pour les écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec d'obtenir un permis d'embarcation pour tous les bateaux de l'école qui sont équipés d'un moteur de 10 HP et plus.

4.5 Bâtiments d'une jauge brute de plus de 15 mais d'au plus 15 mètres de longueur :

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

À SAVOIR

Ne s'applique pas, car les écoles de navigation homologuées par la Fédération de voile du Québec, n'utilisent pas de bateau qui excède « une jauge brute de plus de 15 » et « de plus de 15 mètres de longueur ».

4.6 En plus, si une ENP satisfait aux exigences de la présente norme, les membres d'équipage des bâtiments utilisés par l'ENP dans le but de donner la formation sur l'eau aux plaisanciers ne sont pas tenus de satisfaire aux exigences en matière de certification du personnel tel que décrit à l'article 212 du Règlement sur le personnel maritime (RPM) qui s'appliquent aux bâtiments autres que les embarcations de plaisance.

⁴⁷ Règlement sur les petits bâtiments, Parties 4 et 5;

⁴⁸ Règlement sur les petits bâtiments, Partie 1, art 100.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« ...si une ENP satisfait aux exigences de la présente norme, les membres d'équipage des bâtiments utilisés par l'ENP... »

À RETENIR

Sur un bateau d'une école homologuée par la Fédération de voile du Québec, la référence aux « *membres d'équipage* » tels que définis par la Loi de 2001 de la marine marchande du Canada, se limite à l'instructeur qui fait office de capitaine; il peut dans certaines circonstances être accompagné d'un instructeur-adjoint.

Les autres personnes à bord sont normalement des « *étudiants* » ou des « *élèves* » en formation pour éventuellement devenir des équipiers ou des chefs de bord sur un voilier de plaisance.

L'article 6.5 ci-après nous précise la nuance entre les différentes personnes et les différents rôles possibles : « *les élèves, les instructeurs, les membres d'équipage, le personnel de l'ENP et les agents de Transports Canada peuvent être à bord du bâtiment* ».

« ...ne sont pas tenus de satisfaire aux exigences en matière de certification du personnel tel que décrit à l'article 212 du Règlement sur le personnel maritime... »

L'article 212 du « *Règlement sur le personnel maritime* » présente la nomenclature des brevets requis pour le personnel maritime; le fait « *de satisfaire aux exigences de la présente norme* » constitue une reconnaissance d'équivalence et cet article du « *Règlement sur le personnel maritime (RPM)* » n'est pas applicable.

D'UNE TRÈS GRANDE IMPORTANCE

Pour les écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec, l'accréditation des instructeurs et l'émission des brevets d'enseignement accordent une crédibilité équivalente à la certification et aux brevets de navigation normalement exigés par le « *Règlement du personnel maritime* » pour des « *voyages en eaux abritées, à proximité du littoral, classe 2 ou en eaux contiguës* ».

Voir Articles 1.3, 8.1 et 8.2 V)

4.7 Si une ENP ne satisfait pas aux exigences de la présente norme il est entendu que les bâtiments utilisés par cette ENP dans le but de donner la formation sur l'eau aux plaisanciers seront conformes à toutes les exigences des règlements émis en vertu de la LMMC 2001 comme ils s'appliquent aux bâtiments à passagers et que la Sécurité et sûreté maritimes agira en conséquence.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« Si une ENP ne satisfait pas aux exigences de la présente norme ... »

Donc, l'article 212 du « Règlement sur le personnel maritime » qui détermine les brevets requis pour le personnel maritime et tous les autres règlements s'appliquent intégralement, sans exception.

DEUX CHOIX POSSIBLES POUR LES ÉCOLES DE NAVIGATION DE PLAISANCE.

1- Une école de navigation de plaisance peut choisir d'adhérer à l'ensemble des conditions de la Norme, ce qui pourra significativement simplifier ses opérations;

ou

2- Sinon, l'école de navigation de plaisance sera assujettie à toutes les exigences de la LMMC 2001, sans aucune exception, tout comme pour tous les autres armateurs et opérateurs de petits bâtiments commerciaux.

« Satisfaire aux exigences de la Norme... ainsi qu'au programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) » constitue donc deux conditions obligatoires.

4.8 Les bâtiments de l'ENP ne sont pas des embarcations de plaisance. Dans le cas d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance, tous les incidents maritimes à déclarer, tel que le définit le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports, doivent être signalés au Bureau de la sécurité des transports. Pour plus de détails sur la manière de signaler un incident au Bureau de la sécurité des transports visitez le <http://www.tsb.gc.ca/fra/incidents-occurrence/marine/index.asp> .

Interprétation et application - Voile croisière

« ... tous les incidents maritimes à déclarer... doivent être signalés... »

L'obligation de « déclarer... les incidents maritimes... » s'applique pour tous les bateaux de voile croisière.

Interprétation et application - Voile légère

« Les bâtiments de l'ENP ne sont pas des embarcations de plaisance. »

Un petit voilier avec un ou des étudiants à bord, sans la présence d'un instructeur est « une embarcation de plaisance ». Voir définition Article 1.6 ci-avant.

Les autres voiliers de l'école sont des « Bâtiments à passagers » ou des « Bateaux de travail »; l'obligation de « déclarer... les incidents maritimes... » s'applique en conséquence.

Interprétation et application - Voile croisière et voile légère

« Dans le cas d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance, tous les incidents maritimes à déclarer... »

Il est important de consulter le « Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports » pour connaître les « renseignements exigés » et les « délais de production du rapport ».

La liste « des incidents à déclarer... » est proposée pour les gros navires commerciaux; dans le cas de petits bâtiments exploités par une « école de navigation de plaisance », les rapports au BST doivent être adaptés pour tenir compte des circonstances de l'événement, de son degré de gravité et de sa répercussion.

Rapport au Bureau de la sécurité des transports ⁴⁹

Selon le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports, les événements suivants doivent être rapportés :

⁴⁹ Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports, Rapport obligatoire, art. 3 .

3 (1) *L'exploitant, propriétaire ou non, d'un navire autre qu'une embarcation de plaisance, le capitaine, le pilote et tout membre d'équipage du navire ainsi que le maître du port qui constatent personnellement un accident maritime, en font rapport au Bureau dans les cas suivants :*

a) *une personne subit une blessure grave ou décède du fait :*

- (i)** *soit, de monter à bord, d'être à bord ou de passer par-dessus bord,*
- (ii)** *soit, d'être en contact direct avec un élément du navire ou de sa cargaison ;*

b) *une personne passe par-dessus bord ;*

c) *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 ;*

d) *le navire :*

- (i)** *coule, sombre ou chavire,*
- (ii)** *est impliqué dans une collision ou un risque de collision,*
- (iii)** *subit un incendie ou une explosion,*
- (iv)** *s'échoue,*
- (v)** *talonne le fond de façon imprévue mais sans s'échouer,*
- (vi)** *subit des avaries qui compromettent son état de navigabilité ou le rendent inutilisable aux fins prévues,*
- (vii)** *est ancré, échoué ou à l'échouage afin d'éviter un accident,*
- (viii)** *est porté disparu ou est abandonné,*
- (ix)** *accroche une conduite ou un câble d'utilité publique, ou un pipeline sous-marin,*

(x) fait l'objet d'une défaillance totale :

(A) soit de ses appareils d'aide à la navigation, lorsque la défaillance compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement,

(B) soit de sa machine principale ou de ses auxiliaires,

(C) 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 ;

À NOTER

Une école de navigation de plaisance homologuée par la Fédération de voile du Québec doit adapter, selon les circonstances applicables, ses pratiques et ainsi être en mesure de démontrer concrètement que son mode d'exploitation tient compte de ces exigences.

5 - EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ ET DE CONSTRUCTION

5.1 L'annexe I de la présente norme énumère l'équipement de sécurité exigé à bord des bâtiments d'une ENP, ce qui comprend l'équipement exigé par le RPB, partie 2, en plus de l'équipement de sécurité approprié pour les activités de formation tenues. Ces exigences en matière d'équipement, ainsi que les exigences opérationnelles énoncées dans la présente norme, sont considérées comme offrant un niveau de sécurité équivalant aux exigences de la partie 4 du RPB.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« L'annexe I de la présente norme énumère l'équipement de sécurité exigé à bord des bâtiments d'une ENP... »

Obligatoire :

L'annexe I exige la présence d'équipement de sécurité supplémentaire.

« ...ce qui comprend l'équipement exigé par le RPB, partie 2,

Obligatoire :

« L'équipement exigé » par la Partie 2 : **« Équipement de sécurité pour les embarcations de plaisance ».**

« ...en plus de l'équipement de sécurité approprié pour les activités de formation tenues. »

Discretionnaire :

La direction des écoles de navigation de plaisance peut décider que certains équipements s'avèrent nécessaires,
(Voir -Article 1.1 « Représentant autorisé » ci-avant).

À RETENIR

Les écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec doivent aussi rencontrer les exigences en matière d'équipement de sécurité telles que stipulées aux différents programmes de formation de Voile Canada qui peuvent s'ajouter, selon les circonstances, au-delà des équipements mentionnés à la Partie 2 du Règlement sur les petits bâtiments et à l'Annexe I de la Norme.

« Ces exigences en matière d'équipement, ainsi que les exigences opérationnelles énoncées dans la présente norme, sont considérées comme offrant un niveau de sécurité équivalent aux exigences de la partie 4 du RPB. »

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« Partie 4 : Bâtiments à passagers d'une jauge brute d'au plus 15 qui transportent au plus 12 passagers ».

Ce qui signifie que les exigences de la « *Partie 2 - Équipement de sécurité pour les embarcations de plaisance* » s'appliquent sans distinction pour les voiliers, sans « *l'instructeur* » à bord (« *bateau de plaisance* ») et pour les voiliers alors que les « *étudiants* » sont à bord accompagnés de « *l'instructeur* » (« *bâtiments à passagers* ») qui sont « *considérées comme offrant un niveau de sécurité équivalent aux exigences de la partie 4 du RPB - Équipement de sécurité - Bâtiments à passagers* ».

Ce qui signifie que cette disposition s'applique exclusivement aux écoles de navigation de plaisance qui rencontrent « *les exigences techniques et opérationnelles minimales...* » de la Norme (Voir Article 2.1 ci-avant) et qui adhèrent au programme (Voir Article 4.2 i ci-avant).

Nous devons noter qu'il n'y a aucune mention à « *un niveau de sécurité équivalent* » accordé pour les bateaux accompagnateurs qui seraient exclusivement utilisés comme « *Bateaux de travail* » ; les exigences de la « *Partie 5 - Équipement de sécurité - Bateaux de travail d'une jauge brute d'au plus 15* » - s'appliquent donc intégralement.

À NOTER

Puisque que la coutume implantée dans les écoles de voiles homologuées par la Fédération de voile du Québec suppose que les petits bateaux accompagnateurs utilisés par les instructeurs peuvent à l'occasion prendre des étudiants à bord, ils sont donc dans la famille des « *Bâtiments à passagers* »⁵⁰. Ils doivent alors être inscrits au « *Rapport de l'école de navigation de plaisance* » et être ainsi inclus au « *Programme de conformité des petits bâtiments* ».

⁵⁰ Règlement sur les petits bâtiments, Définitions, art. 1.

5.2 - Il convient de noter que malgré les exemptions énoncées à la partie 4 de cette norme, chaque bâtiment de l'ENP doit être conforme aux exigences suivantes prévues par la partie 4 du Règlement sur les petits bâtiments (RPB):

i. décompte des passagers - RPB article 402, visant le décompte des passagers et la communication à terre.

402- (1) L'utilisateur d'un bâtiment à passagers communique, avant le départ, le nombre de personnes à bord à une personne à terre qu'il a désignée à titre de responsable des communications avec les services de recherche et de sauvetage en cas d'urgence.

(2) Si le bâtiment à passagers est utilisé dans une région éloignée et qu'il n'est pas possible de communiquer le nombre de personnes à bord à une personne à terre, l'utilisateur de celui-ci laisse la mention de ce renseignement à un endroit connu à terre qui est accessible aux services de recherche et de sauvetage.

À NOTER

Une école de navigation de plaisance homologuée par la Fédération de voile du Québec doit adapter, selon les circonstances applicables, ses pratiques et ainsi être en mesure de démontrer concrètement que son mode d'exploitation tient compte de ces exigences.

ii. opérations en eaux froides - RPB section 403, visant les opérations où la température de l'eau est inférieure à 15°C.

Interprétation et application - Voile croisière

403 Si la température de l'eau est inférieure à 15 °C, toute personne qui utilise un bâtiment à passagers n'ayant pas à bord un radeau de sauvetage ou en permet l'utilisation veille à ce que de l'équipement soit à bord ou que des mesures soient établies pour protéger les personnes à bord contre les effets de l'hypothermie ou du choc dû au froid en cas d'envahissement par le haut, de chavirement ou de chutes par-dessus bord.

IMPORTANT

Les voiliers des écoles homologuées par la FVQ qui naviguent sur le fleuve, dans le Golfe et la Baie des Chaleurs doivent minimalement avoir à bord un radeau de sauvetage respectant la norme ISO 9650-2 de type II, conçus pour des conditions de navigation côtière.

Voir article 4.4 i) ci-avant.

5.3 Les bâtiments des ENP doivent se conformer à toutes les exigences en matière de construction de la partie 7 du RPB en tant qu'embarcation de plaisance, de même qu'à toutes les exigences énoncées dans la présente norme. Ces exigences, en plus des exigences opérationnelles énoncées dans la présente norme, sont considérées comme offrant un niveau de sécurité équivalent aux exigences en matière de construction énoncées à la partie 7 du RPB relativement à un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Ainsi, pour les écoles de navigation de plaisance participantes :

La conformité aux « *exigences en matière de construction de la partie 7 du RPB - Exigences de construction - en tant qu'embarcation de plaisance, »*

+

La conformité aux « *exigences opérationnelles énoncées dans la présente norme,* »

=

« *...un niveau de sécurité équivalent aux exigences en matière de construction énoncées à la partie 7 du RPB relativement à un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance. »*

Donc, la Norme accorde aux écoles de navigation de plaisance inscrites via le « *Rapport de l'école de navigation de plaisance* » (annexe II), au « *Programme de conformité des petits bâtiments* » un statut d'exception qui permet d'éviter la lourdeur de certaines exigences applicables aux autres petits bateaux commerciaux.

5.4 Limites du bâtiment en matière de capacité et de conception

i. Les bâtiments doivent être utilisés selon les limites maximales liées à la capacité de poids, au nombre de personnes et à la puissance pour un moteur hors-bord et selon les conditions d'utilisation déterminées par le fabricant.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Les normes de constructions des petits bâtiments obligent les « fabricants/constructeurs » de bateau de série à fournir ces informations à l'utilisateur.⁵¹

À NOTER

Actuellement, aucune école homologuée par la Fédération de voile du Québec, n'utilise des bateaux de fabrication artisanale.

ii. Les bâtiments d'une longueur d'au plus six mètres doivent être utilisés selon les limites maximales de sécurité recommandées qui sont indiquées sur l'avis de conformité canadien.

Interprétation et application - Voile légère

Les normes de constructions des petits bâtiments obligent les fabricants/constructeurs à fournir ces informations aux propriétaires.

iii. Les bâtiments évalués selon les normes ISO 12217 doivent être utilisés selon leur capacité maximale et leur catégorie de conception attribuée (p. ex., A, B, C ou D).

Interprétation et application - Voile croisière et voile légère

La norme ISO - 12217 (de l'OMI)⁵² s'applique pour les petites embarcations de « 6 mètres » et plus; donc, les plus petits bateaux de voile légère des écoles de navigation sont alors exclus.

⁵¹ Normes de construction pour les petits bâtiments, Transports Canada TP 1332;

La catégorie de conception évaluée selon la norme ISO 12217 est déterminée à partir d'une grille de A à D, selon la vitesse et la force du vent et la hauteur des vagues (échelle de Beaufort).

iv. Les bâtiments pour lesquels aucune limite maximale liée à la capacité de poids, au nombre de personnes ou à la puissance pour les moteurs hors-bords et aucune condition d'utilisation n'a été déterminée par le fabricant doivent être évalués afin de déterminer ces limites à l'aide de pratiques et de normes recommandées appropriées.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Si des écoles de navigation de plaisance utilisaient des bateaux de construction artisanale, ils devraient obtenir les informations, à leur frais, en retenant les services de personnes professionnellement qualifiées (Exemple : architecte naval).

BON À SAVOIR

Actuellement, aucune école homologuée par la Fédération de voile du Québec, n'utilise des bateaux de fabrication artisanale.

⁵² Organisation internationale de normalisation - 12217-2 Petits navires -- Évaluation et catégorisation de la stabilité et de la flottabilité -- Partie 2: Bateaux à voiles d'une longueur de coque supérieure ou égale à 6 m .

6 - NORME DE FORMATION

6.1 L'ENP doit préparer un plan de cours écrit et/ou un plan de leçon écrit doit être préparé pour chaque cours offert par l'ENP. Le plan de cours et/ou le plan de leçon doit être facilement accessible et utilisé lors de la formation.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« L'ENP doit préparer un plan de cours écrit et/ou un plan de leçon écrit... »

« *Un plan de cours... et/ou de leçon écrit...* » La Norme ne précise pas jusqu'à quel point ce plan doit être détaillé; il doit donc être suffisamment explicite pour être facilement compréhensible pour rencontrer les exigences de l'article 6.2 ci-après.

À SAVOIR

Pour obtenir l'homologation de la Fédération de voile du Québec, toutes les écoles de navigation doivent suivre les curriculums de cours de Voile Canada dans l'élaboration de leur programme d'enseignement.⁵³

« Le plan de cours et/ou le plan de leçon doit être facilement accessible et utilisé lors de la formation. »

Les « *étudiants* » et tous les intéressés doivent donc pouvoir y avoir accès « *facilement* » en tout temps.

À SAVOIR

Les contenus des cours des programmes menant aux brevets de Voile Canada sont disponibles sur le site web de Voile Canada.

⁵³ *Règlements de la Fédération de voile du Québec*, Critères généraux d'homologation, Annexe 2, Art. 2 - Critères d'homologation, alinéa 8: Proposer et déposer pour approbation des programmes d'enseignement en accord avec le « contenu d'apprentissage » de la Fédération et s'assurer au moment de l'inscription que les étudiants (stagiaires) satisfassent aux conditions préalables.

6.2 Les renseignements ci-après devraient au moins être inclus dans le plan de cours et/ou le plan de leçon de l'ENP pour chaque cours :

i. La visée et la nature de la formation:

- ***Énoncé général sur la nature et la visée globales de la formation qui sera donnée pour chaque niveau de cours;***
- ***Cheminement d'apprentissage pour les élèves;***

ii. Formation requise ou conditions préalables:

- ***Expérience, formation et cours préalables qu'un élève doit avoir réussis avant d'entreprendre le cours;***
- ***Toute exigence annuelle ou périodique qu'un élève doit remplir pour continuer à être certifié au niveau de formation particulier***

iii. Durée et format du cours:

- ***Durée minimale et format du cours, y compris l'aperçu du cours;***
- ***Conditions environnementales (la vitesse du vent, l'état de la mer, l'heure de la journée, la visibilité, etc.) en fonction desquelles on s'attend à ce que l'élève démontre ses compétences;***
- ***Caractéristiques des bâtiments et milieu de formation préférés ou requis dans lequel l'élève sera formé;***

iv. Critères d'évaluation et note de passage:

À SAVOIR

Pour obtenir l'homologation de la Fédération de voile du Québec, toutes les écoles de navigation doivent démontrer leur capacité d'appliquer le système de certification établis par la Fédération de voile du Québec et Voile Canada.⁵⁴

⁵⁴ *Règlements de la Fédération de voile du Québec, Critères généraux d'homologation, Annexe 2, Art. 2 - Critères d'homologation, alinéa 9: Appliquer le système de certification des participants selon les politiques établies par la Fédération de voile du Québec.*

- **Énoncés des connaissances et compétences particulières qu'un élève doit démontrer;**
- **Critères d'évaluation pour juger si un élève a atteint les objectifs d'apprentissage et a démontré le niveau de compétence attendu;**
- **Méthode d'évaluation des connaissances et des compétences de l'élève;**
- **Note de passage du cours ou autre moyen d'identifier si l'élève a réussi le niveau du cours;**

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Un plan de cours qui tient compte des éléments de i) à iv) doit être préparé et disponible durant le cours.

À RETENIR

Toutes les écoles de navigation de plaisance homologuées par la Fédération de voile du Québec utilisent les contenus de cours spécifiés par les programmes de Voile Canada.

6.3 Le niveau du cours doit être adapté au voyage prévu.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

À RETENIR

Pour toutes les écoles de navigation de plaisance homologuées par la Fédération de voile du Québec, les cours sont adaptés selon les encadrements prévus aux différents programmes de Voile Canada.

6.4 Des certificats de cours doivent être délivrés par l'école à tous les élèves ayant réussi la formation.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

À SAVOIR

Pour toutes les écoles de navigation de plaisance homologuées, les certificats (brevets) sont émis par la Fédération de voile du Québec selon les normes de Voile Canada.

6.5 Pendant un cours de formation, seuls les élèves, les instructeurs, les membres d'équipage, le personnel de l'ENP et les agents de Transports Canada peuvent être à bord du bâtiment.

Interprétation et application - Voile croisière

La présence d'observateurs ou autres invités spéciaux au-delà des personnes mentionnées à l'article 6.5 est donc interdite, sauf s'ils ont un mandat spécifique de l'école, ils sont alors considérés comme membres de l'équipage.

7 - NORME RELATIVE AUX ÉLÈVES

7.1 L'ENP doit établir une norme relative aux élèves ou adopter une norme relative aux élèves établit par une association nationale ou internationale de navigation de plaisance.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

IMPORTANT

Les écoles de navigation de plaisance homologuées doivent « *appliquer le système de certification des participants selon les politiques établies par la Fédération de voile du Québec* »⁵⁵ qui est assujetties aux normes de Voile Canada.

7.2 La norme de l'ENP relative aux élèves doit décrire le niveau d'activité physique attendu pour chaque niveau du cours.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Selon les normes de Voile Canada.

7.3 La norme de l'ENP relative aux élèves, ainsi que la norme de formation décrit à la partie 6 de la présente norme, doivent être communiqués à l'élève.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Selon les normes de Voile Canada et de la Fédération de voile du Québec.

⁵⁵ Règlements de la Fédération de voile du Québec, Annexe 2 - Critères d'homologation, Art 2, alinéa 9.

Doc de travail

8 - NORME RELATIVE AUX INSTRUCTEURS

8.1 Chaque ENP doit établir une norme relative aux instructeurs ou adopter une norme relative aux instructeurs établit par une association nationale ou internationale de navigation de plaisance.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« ...adopter une norme relative aux instructeurs établit par une association nationale ou internationale de navigation de plaisance ».

La Norme fait ainsi référence à « *un organisme dirigeant* », tel que défini au « *Règlement sur les petits bâtiments* ».

Définition : *Organisme dirigeant*⁵⁶:

Organisme national de réglementation d'un sport nautique qui :

a) *d'une part, publie des règles et des critères relatifs aux exigences visant le déroulement et la sécurité dans le cas de démonstrations de compétences, de l'entraînement officiel ou de compétitions officielles ;*

b) *d'autre part, selon le cas :*

(i) *agrée les entraîneurs et les programmes d'entraînement,*

(ii) *agrée les officiels et les programmes qui leur sont destinés,*

(iii) *recommande des lignes directrices relatives à la formation et à la sécurité à l'intention des entraîneurs ou officiels agréés.*

Cette définition telle que spécifiée au « *Règlement sur les petits bâtiments* », suppose que l'agrément « *des entraîneurs* » est en vigueur pour une période définie « *par les ligne directrices relatives à la formation... de l'organisation national de réglementation* » et qu'une mise à niveau périodique est requise pour assurer son maintien en vigueur.

⁵⁶ *Règlement sur les petits bâtiments*, définitions, art. 1.

TRÈS IMPORTANT : VOILE CANADA, UN ORGANISME DIRIGEANT D'UNE GRANDE RIGUEUR

La Fédération de voile du Québec accorde l'homologation ⁵⁷ aux écoles de navigation à voile et accrédite les instructeurs en conformité avec les normes de Voile Canada qui est « une association nationale de navigation de plaisance »; ce qui correspond à un « organisme dirigeant » :

- L'homologation des écoles est valide pour un an; pour être en règle, les écoles doivent payer une cotisation annuelle à Voile Canada;
- L'accréditation des instructeurs et le brevet d'enseignement sont valides pour trois ans; pour être en règle, les instructeurs doivent payer une cotisation annuelle à Voile Canada;
- À l'expiration de la période de trois ans, les instructeurs doivent, à leur frais :
 - Suivre une formation de mise-à-jour;
 - Suivre une formation de mise-à-jour de premiers soins;
 - Passer l'examen médical maritime approuvé par Transports Canada.⁵⁸

8.2 Les renseignements ci-après devraient au moins être inclus dans la norme de l'ENP relative aux instructeurs :

i. Une description du niveau d'activité physique attendu pour chaque niveau du cours;

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

Selon les normes de Voile Canada et de la Fédération de voile du Québec.

ii. Formation requise ou conditions préalables :

- **Expérience que doit détenir un demandeur pour devenir un instructeur;**

⁵⁷ Règlements de la Fédération de voile du Québec, Annexe 2, article 2 Critères généraux d'homologation, alinéa 6 : Les écoles doivent opérer avec des enseignants accrédités et en règle avec la Fédération de voile du Québec;

⁵⁸ Pour les brevets de formation pour les cours qui n'impliquent pas de séjours à bord, une équivalence est acceptée lorsque le candidat démontre qu'il rencontre les exigences physiques dans le cadre d'une évaluation (communément identifié de : stage embarqué).

Selon les normes de Voile Canada et de la Fédération de voile du Québec.

- ***Formations ou certificats préalables qui doivent être reçus avant la séance de formation d'instructeur ou au cours d'une période de temps établie par la suite;***

Selon les normes de Voile Canada et de la Fédération de voile du Québec.

- ***Durée et format du processus de certification;***

Selon les normes de Voile Canada et de la Fédération de voile du Québec.

- ***Énoncés des connaissances et des compétences particulières qu'un instructeur doit démontrer;***

Selon les normes de Voile Canada et de la Fédération de voile du Québec.

- ***Critères d'évaluation pour juger si un instructeur possède les connaissances et les compétences requises***

Selon les normes de Voile Canada et de la Fédération de voile du Québec.

- ***Niveau de rendement attendu exigé pour un instructeur***

Selon les normes de Voile Canada et de la Fédération de voile du Québec.

- ***Toute exigence annuelle ou périodique qu'un instructeur doit remplir pour que l'école continue de lui permettre de donner la formation en son nom;***

Selon les normes de Voile Canada et de la Fédération de voile du Québec.

- iii. Compétences pratiques pertinentes requises pour enseigner le cours :***

- **Niveaux de connaissances pratiques attendus qu'un instructeur doit démontrer relativement au matériel didactique enseigné, à la planification de la leçon et aux méthodes d'enseignement utilisées;**

Selon les normes de Voile Canada et de la Fédération de voile du Québec.

iv. Activités autorisées :

- **Activités que les instructeurs peuvent effectuer au nom de l'école;**

Selon les normes de Voile Canada et de la Fédération de voile du Québec.

- v. Les instructeurs doivent posséder un brevet de marine approprié pour la formation ou les compétences d'instructeur en navigation appropriées pour la formation.**

D'UNE TRÈS GRANDE IMPORTANCE

Pour les écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec, l'accréditation des instructeurs et l'émission des brevets d'enseignement accordent une crédibilité équivalente à la certification et aux brevets de navigation normalement exigés par le « Règlement du personnel maritime » pour des « voyages en eaux abritées, à proximité du littoral, classe 2 ou en eaux contiguës ».

Voir Articles 1.3, 4.6, 8.1 et 8.2 ci-avant.

vi. Les instructeurs doivent être au moins titulaires d'une carte de conducteur d'embarcation de plaisance, posséder une carte de réussite d'un cours de sécurité nautique ou toute autre preuve écrite à cet effet en conformité avec l'article 4 du Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance ou être titulaires d'un brevet de capacité, d'un certificat de formation ou d'autres documents équivalents acceptés qui sont énumérés au site web suivant : <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-bsn-cours-ccep-liste-certif-securite-maritime-1323.htm>

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« Les instructeurs doivent être au moins titulaires d'une carte de conducteur d'embarcation de plaisance, »

La « *Carte de conducteur d'embarcation de plaisance* » est donc un minimum.

vii. Les instructeurs doivent aussi être titulaires d'un certificat de secourisme général au sens de l'article 16.1 du Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

À NOTER

Tous les instructeurs accrédités par la Fédération de voile du Québec doivent être détenteurs d'une certification de secourisme émise par un organisme national reconnu.

Doc de travail

9 - EXIGENCES OPÉRATIONNELLES

9.1 Tel qu'exigé à l'article 106 de la LMMC 2001, l'ENP veille à ce que l'équipage et les passagers reçoivent une formation en matière de sécurité (voir aussi l'article 2.4 de cette Norme).

Interprétation et application - Voile croisière

Il s'agit d'une obligation du « Représentant autorisé » (Voir articles 1.1 et 2.4 ci-avant).

106 (1) Le représentant autorisé d'un bâtiment canadien :

- a) veille à ce que le bâtiment ainsi que ses machines et son équipement satisfassent aux exigences prévues par les règlements d'application de la présente partie;**
- b) élabore des règles d'exploitation sécuritaire du bâtiment ainsi que la procédure à suivre en cas d'urgence ;**
- c) veille à ce que l'équipage et les passagers reçoivent une formation en matière de sécurité.**

À NOTER

Une école de navigation de plaisance homologuée par la Fédération de voile du Québec doit adapter, selon les circonstances applicables, ses pratiques et ainsi être en mesure de démontrer concrètement que son mode d'exploitation tient compte de ces exigences.

9.2 Tel qu'exigé à l'article 205(1) du RPM, avant tout départ pour une séance de formation, l'instructeur doit s'assurer que toutes les personnes à bord reçoivent la familiarisation et la formation sur la sécurité à bord. Au lieu des exigences du TP 4957 (Cours de formation d'urgence en mer), cette familiarisation et formation doit traiter au moins les points suivants :

Interprétation et application - Voile croisière

« Tel qu'exigé à l'article 205(1) du RPM... »

Le « *RPM* » est le Règlement sur le personnel maritime.

Formation et familiarisation

205 (1) *Le capitaine et le représentant autorisé d'un bâtiment veillent à ce que toute personne affectée à une fonction à bord de ce bâtiment reçoive, avant de commencer à s'acquitter d'une tâche à bord de ce bâtiment, la familiarisation et la formation sur la sécurité à bord prévues dans la TP 4957.*

À NOTER

Le curriculum de de chaque cours de Voile Canada spécifie les mesures de sécurité appropriées.

Une école de navigation de plaisance homologuée par la Fédération de voile du Québec doit adapter, selon les circonstances applicables, ses pratiques et ainsi être en mesure de démontrer concrètement que son mode d'exploitation tient compte de ces exigences.

« ...l'instructeur doit s'assurer que toutes les personnes à bord reçoivent la familiarisation et la formation sur la sécurité à bord. »

Ainsi, l'article 9.2 reconnaît implicitement les qualifications de « *l'instructeur* » quant à sa compétence pour donner « *la familiarisation et la formation sur la sécurité à bord* ».

« Au lieu des exigences du TP 4957 (Cours de formation d'urgence en mer), »

La Norme TP 4957 exige que toutes les personnes qui travaillent à bord d'un navire commercial doivent suivre une formation reconnue (certifiée) sur les fonctions d'urgence en mer (FUM), selon certains niveaux d'exigences et certaines circonstances de navigation applicables.

À CONSIDÉRER TRÈS AU SÉRIEUSEMENT :

Pour les écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec, l'accréditation des instructeurs et l'émission des brevets d'enseignement accordent une crédibilité équivalente à la certification normalement exigés pour l'application des urgences en mer (TP 4957); ainsi la Norme reconnaît que « *l'instructeur* » accrédité par la Fédération de voile du Québec est apte à donner « *cette familiarisation et formation qui doit traiter au moins les points suivants* » :

Voir Articles 1.3, 4.6, 8.1 et 8.2 V)

- i. familiarisation avec les dispositifs du bâtiment;***
- ii. séance d'information sur les dangers connus des eaux qui seront parcourues;***
- iii. règles générales de sécurité à bord du bâtiment;***
- iv. avertissement que les conditions pourraient ne pas convenir aux enfants ou aux personnes ayant des conditions de santé particulières (p. ex., grossesse, problème cardiaque, etc.);***
- v. instructions sur la façon de porter le gilet de sauvetage ou vêtement de flottaison personnel (VFI) et quand les porter;***
- vi. emplacement des passe-coques et démonstration de leur fonctionnement, s'il y a lieu;***
- vii. emplacement et fonctionnement de l'équipement de sûreté à bord (p. ex., survie, lutte contre les incendies, etc.);***
- viii. renseignements sur les procédures d'urgence, y compris le traitement médical des blessures corporelles, le sauvetage d'un homme à la mer, la lutte contre les incendies et le déploiement de l'équipement de sauvetage.***

À NOTER

Une école de navigation de plaisance homologuée par la Fédération de voile du Québec doit adapter, selon les circonstances applicables, ses pratiques et ainsi être en mesure de démontrer concrètement que son mode d'exploitation tient compte de ces exigences.

Interprétation et application - Voile croisière

Une fiche contrôle (check list) qui reprend chacun des thèmes énumérés de i) à vii) ci-avant doit être préparée pour chacun des bateaux, selon ses particularités et ses caractéristiques; cette fiche doit être disponible à bord de chacun des bateaux de l'école de formation.

« ...avant tout départ pour une séance de formation, »

À l'aide de la fiche contrôle, « l'instructeur » doit donner les instructions de sécurité et s'assurer qu'elles sont comprises par « toutes les personnes à bord ».

9.3 Chaque personne doit porter un gilet de sauvetage ou un vêtement de flottaison individuel (VFI) en tout temps en route à moins de se trouver sous le pont d'un bâtiment de construction fermée.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« ...doit porter... en tout temps...en route... »

C'est donc une obligation réglementaire, lorsque le bateau fait « route »⁵⁹, ce qui signifie qu'il n'est pas « à quai, échoué ou à l'ancre »; le port du VFI est exigé en tout temps, sauf à l'intérieur d'une cabine fermée.

9.4 Les bâtiments de l'ENP doivent transporter un maximum de 12 élèves à la fois. Le nombre total de passagers ne doit jamais dépasser la capacité du bâtiment.

Interprétation et application - Voile croisière

« Les bâtiments de l'ENP doivent transporter un maximum de 12 élèves à la fois. »

Voir article 3.1 ii) ci-avant.

« Le nombre total de passagers ne doit jamais dépasser la capacité du bâtiment. »

« La capacité » telle qu'indiquée au certificat émis par le constructeur du bateau qui peut excéder le nombre de 12 personnes.

⁵⁹ Règlement sur les abordages, Définitions générales, Règle 3 i).

9.5 L'ENP doit tenir des registres de toutes les formations pour une période de trois ans et doivent comprendre les éléments suivants:

i. nom des instructeurs des cours;

ii. nom des élèves;

iii. cours donnés, y compris la date et le lieu;

iv. comptes rendus des séances d'orientation de sécurité; et

v. certificats de formation émis.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

« L'ENP doit tenir des registres de toutes les formations... »

La Norme oblige les « écoles de navigation de plaisance » à démontrer une grande rigueur professionnelle; les « registres » contenant les informations indiquées de i) à v), constituent la mémoire de l'école de navigation et de l'enseignement donné qui « doit » être conservé pour « une période de trois ans ».

9.6 Chaque école doit avoir un système en place pour le service à la clientèle et avoir un processus pour gérer les plaintes des clients.

Interprétation et application - Voile légère et voile croisière

La Norme insiste sur le sérieux de l'enseignement des « écoles de navigation de plaisance », en précisant l'importance de l'obligation d'avoir un « système en place » pour assurer la qualité des relations avec « les clients ».

Interprétation et application - Voile légère

ATTENTION PARTICULIÈRE

Plus particulièrement dans le cas des cours de voile jeunesse offerts par les écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec, « les clients » sont à la fois les jeunes étudiants et aussi les parents.

Doc de travail

10 - PLANS D'URGENCE

10.1 Tel qu'exigé à l'article 106 de la LMMC 2001, l'ENP doit élaborer des procédures pour l'exploitation sécuritaire du bâtiment et pour gérer les situations d'urgence. Des procédures doivent être en place pour gérer les situations d'urgence potentielles ci-après susceptibles de survenir lors de la formation :

- i. conditions météorologiques défavorables au-delà du niveau du cours;***
- ii. panne d'équipement électrique, électronique ou de communications;***
- iii. défaillance du moteur, de la transmission ou du gouvernail;***
- iv. incendie;***
- v. échouage, inondation ou collision;***
- vi. dommage ou défaillance touchant la coque, l'équipement, la voilure et le gréement;***
- vii. contrôle des avaries en cas de défaut des passe-coques;***
- viii. homme à la mer;***
- ix. choc thermique froid et hypothermie;***
- x. urgence médicale;***
- xi. ravitaillement, déversements d'hydrocarbures et intervention environnementale;***
- xii. recherche et sauvetage (SAR) et aide aux autres bâtiments.***

Interprétation et application - Voile croisière

Un plan d'urgence général qui reprend chacun des thèmes énumérés de i) à xii) ci-avant et qui tient compte des caractéristiques du bateau et de la zone de navigation de l'école doit être préparé; les instructeurs doivent en maîtriser l'application et le document doit être disponible, sur demande.

Interprétation et application - Voile légère

Un plan d'urgence doit être préparé en adaptant les différents thèmes énumérés de i) à xii) ci-avant tout en tenant compte des différences lorsque l'instructeur est sur un autre bateau dans la zone immédiate de navigation.

À NOTER

Une école de navigation de plaisance homologuée par la Fédération de voile du Québec doit adapter, selon les circonstances applicables, ses pratiques et ainsi être en mesure de démontrer concrètement que son mode d'exploitation tient compte de ces exigences.

La formation de l'instructeur en voile légère inclue la préparation d'un plan d'urgence adapté à son école.

ANNEXE I – ÉQUIPEMENT ET PROCÉDURES DE SÉCURITÉ

Chaque bâtiment utilisé par une ENP doit transporter à son bord applicable pour une embarcation de plaisance de la même taille, y compris la partie 2 du Règlement sur les petits bâtiments (RPB).

De plus, la présente annexe présente l'équipement de sécurité supplémentaire à transporter à bord des bâtiments utilisés pour la formation. Cette liste d'équipement est basée sur les pratiques communes utilisées par les organismes qui donnent à l'heure actuelle la formation sur l'eau au Canada.

Voir TP 15136 Annexe I pour le tableau des équipements.

Doc de travail

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ – VOILIERS ET BATEAUX INSTRUCTEURS

DISTINCTIONS IMPORTANTES

Pour les écoles homologuées par la Fédération de voile du Québec et qui rencontrent les exigences d'éligibilité de la Section 4 de la Norme, les équipements de sécurité exigés à la Section 5 de la Norme sont les équipements « *exigés par le Règlement sur les petits bâtiments, partie 2, en plus de l'équipement de sécurité approprié pour les activités de formation tenues* ».

AVERTISSEMENT

Les textes officiels du Règlement sur les petits bâtiments (RPM) et de l'Annexe I de la Norme sur les écoles de navigation de plaisance (NEMP-TP 15136) ont préséance sur les énoncés ci-après.

GROUPE:

**VOILIERS NON MOTORISÉS ET NON ÉQUIPÉS POUR SÉJOURNER À BORD,
BATEAUX INSTRUCTEURS MOTORISÉS,**

FAMILLE :

VOILE LÉGÈRE :

- D'AU PLUS 6 M (19'8"),
- D'AU PLUS 9 M (29'7").

BATEAUX D'AU PLUS 6 M (19'8")

Exception

- Toute embarcation de plaisance de course, autre qu'un canot, un kayak ou une yole, qui participe à un entraînement officiel, à une compétition officielle ou aux derniers préparatifs de celle-ci et qui est utilisée par bonne visibilité et accompagnée d'un véhicule de secours peut avoir à bord, au lieu de l'équipement de sécurité exigé par la présente partie, celui exigé par les règles de l'organisme dirigeant.

RPB Partie 2, Article 216 – Exceptions générales pour les embarcations de plaisance

Note: Une école de voile est aussi une école qui enseigne la course selon le Règle de Voile Canada.

La mission première du bateau instructeur est d'assurer la sécurité des étudiants.

<p>Trousse de premiers soins</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tout bateau instructeur transporte à bord une trousse de premiers soins. 	<p>NENP Annexe, Art 2.1;</p> <p>Note : Aucune exigence réglementaire selon le RPB Partie 2,</p>
<p>Engins de sauvetage individuel</p> <ul style="list-style-type: none"> • S'ils sont portés par une personne de moins de 16 ans, les vêtements de flottaison individuels ou les gilets de sauvetage exigés à bord d'une embarcation de plaisance sont d'un matériel insubmersible • Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord ; • Les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage exigés par le présent règlement ne peuvent être modifiés de manière à compromettre leur intégrité structurelle d'origine ou diminuer l'intégrité ou la lisibilité des marques figurant dans les normes les concernant. • Un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord de l'embarcation de plaisance ne soit d'au plus 0,5 m; • Une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; • Tout bateau instructeur transporte à bord une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur 	<p>RPB Partie 2, Article 202;</p> <p>RPB Partie 2, Article 204;</p> <p>RPM Partie 2, Article 9;</p> <p>Note : La hauteur verticale pour remonter à bord de tous les bateaux de moins de 6 m est normalement inférieure à 0.5 m.</p> <p>Note : Non requise pour les petits voiliers accompagnés par un bateau instructeur.</p> <p>RPM Partie 2, Article 204;</p>

<p>Signaux visuels</p> <ul style="list-style-type: none"> • Non requis à bord des voiliers qui sont d'au plus 6 m de longueur <u>et qui ne sont pas équipés d'un moteur.</u> • Tout bateau instructeur transporte : <ul style="list-style-type: none"> a) D'une part, une lampe de poche étanche à l'eau; <p>et</p> <ul style="list-style-type: none"> b) d'autre part, trois signaux de détresse pyrotechniques dont au plus un signal fumigène. 	<p>RPB Partie 2, Article 205 et Article 213 (1) - Exceptions générales pour les embarcations de plaisance;</p> <p>RPB Partie 2, Article 205;</p> <p>Note : Selon les exigences de Voile Canada.</p>
<p>Matériel de lutte contre l'incendie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Non requis à bord des embarcations de plaisance qui sont d'au plus 6 m de longueur <u>et qui ne sont pas équipés d'un moteur.</u> • Tout bateau instructeur transporte : <ul style="list-style-type: none"> Un extincteur portatif 5B :C 	<p>RPB Partie 2, Article 208;</p> <p>RPB Partie 2, Article 208;</p> <p>Note : Selon les exigences de Voile Canada.</p>
<p>BATEAUX D'AU PLUS 9 M (29'7") : Tous les équipements requis pour les bateaux d'au plus 6 m (19'8") : avec l'ajout des équipements suivants :</p>	
<p>Engins de sauvetage individuel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; <p>ou</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur comportant une masse flottante à une extrémité qui appuie la portée de la ligne lorsqu'elle est lancée. 	<p>RPM Partie 2, Article 204;</p>

<p>Signaux visuels</p> <p>a) D'une part, une lampe de poche étanche à l'eau</p> <p>b) D'autre part, six signaux de détresse pyrotechniques dont aux plus deux signaux fumigènes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des signaux de détresse pyrotechniques ne sont pas exigés à bord des embarcations de plaisance dans les cas suivants : <ul style="list-style-type: none"> a) Les embarcations de plaisance sont utilisées sur un fleuve, une rivière, un canal ou un lac où elles ne peuvent jamais se trouver à plus d'un mille marin de la rive. • À bord d'une embarcation de plus de 6 m de longueur, le nombre de signaux de détresse pyrotechniques... peut être réduit d'au plus cinquante pour cent, à condition que la nombre de signaux fumigènes ne dépasse pas la moitié du nombre de signaux fumigènes prévu, si l'embarcation est équipée d'un : <p style="margin-left: 40px;">Un système de communication radio bidirectionnelle.</p> 	<p>RPB Partie 2, Article 205;</p> <p>RPB Partie 2, Article 213 (2) - Exceptions générales pour les embarcations de plaisance;</p> <p>Note : Un mille de chaque côté des rives, c'est une distance de 2 milles; plusieurs écoles homologuées par la FVQ peuvent prendre avantage de cette disposition.</p> <p>RPB Partie 2, Article 213 (3) - Exceptions générales pour les embarcations de plaisance;</p>
<p>Équipement de sécurité du bâtiment</p> <p>a) l'un ou l'autre des articles suivants :</p> <p>(i) un dispositif de propulsion manuelle,</p> <p>ou</p> <p>(ii) une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 15 m de longueur;</p> <p>b) Une écope manuelle ou une pompe de cale</p>	<p>RPB Partie 2, Article 206;</p> <p>Note : Pour tous les petits voiliers non motorisés, en absence de vent, le gouvernail et/ou la voile agités manuellement dans un mouvement de va-et-vient sont utilisés comme dispositif de propulsion.</p>

<ul style="list-style-type: none"> Il n'est pas exigé d'avoir d'écopes ou de pompes de cale manuelles à bord d'une embarcation de plaisance qui ne peut retenir suffisamment d'eau pour chavirer ou dont les compartiments sont scellés et ne sont pas facilement accessibles. 	<p>RPB Partie 2, Article 214 - Exceptions générales pour les embarcations de plaisance</p> <p>Note : Les petits voiliers des écoles sont auto-videurs, avec des compartiments étanches qui assurent la flottabilité; ils peuvent chavirer sans couler; les étudiants sont donc formés pour redresser le voilier et remonter à bord.</p>
<p>Équipement de navigation</p> <ul style="list-style-type: none"> Un compas magnétique si plus de 8 m (26'4"). Il n'est pas exigé d'avoir de compas magnétique à bord d'une embarcation de plaisance d'au plus 8 m (26'4") de longueur qui navigue en vue d'amers. 	<p>RPB Partie 2, Article 207;</p> <p>RPB Partie 2, Article 215 - Exceptions générales pour les embarcations de plaisance.</p> <p>Note : Les petits bateaux des écoles de voile naviguent toujours en vue d'amers.</p>
<p>Équipement de navigation</p> <p>a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i> ou un dispositif de signalisation sonore;</p> <p>b) Si l'embarcation de plaisance est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, des feux de navigation conformes aux exigences du <i>Règlement sur les abordages</i>;</p>	<p>RPB Partie 2, Article 207</p> <p>Note : Les bateaux des écoles de voile ne sont pas utilisés dans les conditions mentionnées.</p>
<p>Matériel de lutte contre l'incendie</p> <p>a) Un extincteur 5B :C, si l'embarcation de plaisance est un bâtiment à propulsion mécanique.</p>	<p>RPB Partie 2, Article 208;</p> <p>Note : applicable au bateau instructeur si plus de 6 m.</p>

GROUPE:

VOILIERS MOTORISÉS, ÉQUIPÉS POUR SÉJOURNER À BORD.

FAMILLE :

VOILE CROISIÈRE :

DE PLUS DE 8.5 M (27'11'')

DE PLUS DE 9 M (29'7'') ET D'AU PLUS 12 M (39'4'')

DE PLUS DE 12 M (39'4'') MAIS MOINS DE 24 M (78'8'')

1 : Voiliers – Cours de navigation de base/introduction – Eaux abritées, et les eaux à pas plus de 10 milles de la côte et à pas plus de 25 milles d'un endroit de refuge – les cours de navigation sont habituellement donnés dans des conditions modérées pendant les heures de clarté (aucune condition préalable);

Voir article 3.1 iii ci-avant.

BATEAUX DE :

PLUS DE 8.5 M (27'11'') (selon les exigences de l'annexe I de la Norme)

PLUS DE 9 M (29'7'') ET D'AU PLUS 12 M (39'4'')

Engins de sauvetage /équipement de protection individuel

- Un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage de la bonne taille pour chaque personne à bord ;
- Les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage exigés par le règlement ne peuvent être modifiés de manière à compromettre leur intégrité structurelle d'origine ou diminuer l'intégrité ou la lisibilité des marques figurant dans les normes les concernant.
- Les vêtements de flottaison individuels et les gilets de sauvetage exigés par le présent règlement ne peuvent être modifiés de manière à compromettre leur intégrité structurelle d'origine ou diminuer l'intégrité ou la lisibilité des marques figurant dans les normes les concernant.

RPB Partie 2, Article 204;
NENP Annexe I, Art. 2.1 :

RPB Partie 2, Article 9;

RPB Partie 2, Article 10;

<ul style="list-style-type: none"> • Un sifflet fixé à chaque VFI/gilet de sauvetage; • Feu pour VFI/gilet de sauvetage (nuit); • Un dispositif de remontée à bord, à moins que la hauteur verticale pour remonter à bord de l'embarcation de plaisance ne soit d'au plus 0,5 m ; • D'une part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur; <p>et</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'autre part, une bouée de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur. 	<p>NENP - Annexe 1, Art. 5.4;</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 5.5 (Recommandé);</p> <p>NENP - Annexe 1, art. 3.5; RPB Partie 2, Article 204;</p> <p>RPB Partie 2, Article 204;</p>
<p>Trousse de premiers soins</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une trousse de premiers soins et un guide d'utilisation; 	<p>Trousse de premiers soins, Article 8; NENP - Annexe 1, Art. 2.1;</p>
<p>Signaux visuels</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'une part, une lampe de poche étanche à l'eau avec ampoule et piles de rechange; <p>et</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'autre part, douze signaux de détresse pyrotechniques dont aux plus six signaux fumigènes. <ul style="list-style-type: none"> • À bord d'une embarcation de plus de 6 m de longueur, le nombre de signaux de détresse pyrotechniques... peut être réduit d'au plus cinquante pour cent, à condition que la nombre de signaux fumigènes ne dépasse pas la moitié du nombre de signaux fumigènes prévu, si l'embarcation est équipée d'un : <ul style="list-style-type: none"> a) Un système de communication radio bidirectionnelle. <p>Ou</p>	<p>RPB Partie 2, Article 205; NENP - Annexe 1, Art. 2.3;</p> <p>RPB Partie 2, Article 213 (3) - Exceptions générales pour les embarcations de plaisance;</p>

<p>b) Une balise de localisation personnelle fonctionnant sur la fréquence de 406 MHz approuvée et portée par l'utilisateur de l'embarcation de plaisance,</p> <p>ou</p> <p>c) Une balise de localisation fonctionnant sur la fréquence 406 MHz.</p>	
<p>Équipement de sécurité du bâtiment</p> <p>a) D'autre part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 30 m de longueur;</p> <p>b) D'autre part, une pompe de cale manuelle ou des installations d'épuisement de cale.</p>	<p>RPB Partie 2, Article 206;</p>
<p>Équipement/matériel de navigation</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'équipement suivant : <ul style="list-style-type: none"> a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du Règlement sur les abordages ou un dispositif de signalisation sonore; et b) des feux de navigation conformes aux exigences du Règlement sur les abordages; et c) un compas magnétique; <ul style="list-style-type: none"> • Cartes marines (à jour); <ul style="list-style-type: none"> • Liste des feux, bouées et signaux de brume; 	<p>RPB Partie 2, Article 207;</p> <p>RPB Partie 2, Article 207, Article 215; RSN, (Règlement sur les stations de navire (radio)- Articles 40 à 43; NENP - Annexe 1, Art. 4.3;</p> <p>RCMPN (Règlement sur les cartes marines et publications nautiques) Articles 4 à 7; NENP - Annexe 1, art. 4.5;</p> <p>RCMPN (Règlement sur les cartes marines et publications nautiques) Articles 4 à 7; NENP - Annexe 1, Art. 4.6;</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Journal de bord du bâtiment; • Radio VHF avec appel sélectif numérique (ASN); • À l'extérieur d'une zone VHF, équipement de radiocommunication ou autre moyen efficace de communications bidirectionnelles; • GPS; 	<p>NENP - Annexe 1, Article 4.7;</p> <p>RSNR (Règlement sur les stations de navire (radio) - Article 9.1; NENP - Annexe 1, art. 4.8;</p> <p>RSNR (Règlement sur les stations de navire (radio)- Article 7.1;</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 4.9 (Recommandé);</p>
<p>Matériel de lutte contre l'incendie</p> <p>a) d'une part, un extincteur portatif 10B :C, si l'embarcation de plaisance est un bâtiment à propulsion mécanique;</p> <p>et</p> <p>b) d'autre part, un extincteur portatif 10B :C, si elle est équipée d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au combustible.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un moyen (ex. un orifice d'incendie) pour décharger un extincteur portatif dans le compartiment moteur <p>Ou</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un système fixe d'extinction d'incendie; 	<p>RPB Partie 2, Article 208;</p> <p>RPB Article 741; NENP - Annexe 1, Art. 2.10;</p>
<p>Équipement D'urgence</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barre de gouvernail d'urgence; • Moyen de réduire le foc; • Marqueur d'homme à la mer (marquer pole) • Équipement de récupération d'homme à la mer - élingue de sauvetage ou collet de sauvetage; • Réduction de grand-voile (minimum deux ris si possible); 	<p>NENP - Annexe 1, Art. 3.1;</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 3.3;</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 3.4; (Recommandé);</p> <p>RPB Partie 2, Engins de sauvetage, Article 204; NENP - Annexe 1, Art. 3.5; (Recommandé);</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 3.6;</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Protection pour homme à la mer (filins de secours et échelle); 	RPB Partie 2, Protection contre les chutes, Article 712; NENP - Annexe 1, Art. 3.8;
DE PLUS DE 12 M (39'4'') MAIS MOINS DE 24 M (78'8'')	
<p>Engins de sauvetage /équipement de protection individuel</p> <ul style="list-style-type: none"> a) D'une part, une ligne d'attrape flottante d'au moins 15 m de longueur ; b) D'autre part, une bouée de sauvetage munie d'un appareil lumineux à allumage automatique ou attachée à une ligne flottante d'au moins 15 m de longueur. 	RPB Partie 2, Article 204 ;
<p>Équipement de sécurité de bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> a) D'une part, une ancre et un câble, un cordage, une chaîne ou une combinaison de ceux-ci d'au moins 50 m de longueur. b) D'autre part, des installations d'épuisement de cale. 	RPB Partie 2, Article 206 ;
<p>Équipement de navigation</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'équipement suivant : <ul style="list-style-type: none"> a) un appareil de signalisation sonore conforme aux exigences du Règlement sur les abordages; <p>et</p> <ul style="list-style-type: none"> b) des feux de navigation conformes aux exigences du Règlement sur les abordages; <p>et</p> <ul style="list-style-type: none"> c) un compas magnétique conforme aux exigences du Règlement sur la sécurité de la navigation; 	RPB Partie 2, Article 207;

Matériel de lutte contre l'incendie

- Le matériel suivant :
 - a) Un extincteur portatif 10B :C aux endroits suivants :
 - (i) à chaque accès à l'espace où est installé un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au combustible,
 - (ii) à l'entrée des locaux d'habitation,
 - (iii) à l'entrée de la tranche des machines.
 - b) Une hache,
 - c) deux seaux.

RPB Partie 2, Article 208;

Doc de travail

2 : Voiliers - Cours de navigation intermédiaire - Voyage à proximité du littoral, classe 2 – les cours de navigation sont donnés lors de vents modérés à violents pendant les heures de clarté (condition préalable : la personne doit avoir suivi le cours de base/d'introduction ou avoir une expérience équivalente confirmée)

Voir article 3.1 iii) ci-avant.

DE PLUS DE 8.5 M (27'11")	
<p>Engins de sauvetage</p> <ul style="list-style-type: none"> Un ou plusieurs radeaux de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord, <p>Ou</p> <ul style="list-style-type: none"> Un radeau de sauvetage qui est conforme à la norme ISO 9650 Petits navires - Radeaux gonflable et entretenue selon les normes du fabricant. 	<p>NENP - Annexe 1, Art. 1.1; RPB : Radeaux de sauvetage, Article 411 (1) (2);</p> <p>P - Annexe 1, art. 1.1;</p> <p><u>Note</u> : Les voiliers des écoles homologuées par la FVQ qui naviguent sur le fleuve, dans le Golfe et la Baie des chaleurs doivent minimalement avoir à bord un radeau de sauvetage respectant la norme ISO 9650-2, de type II, conçu pour des conditions de navigation côtière.</p>
BATEAUX DE PLUS DE 9 M (29'7") ET D'AU PLUS 12 M (39'4")	
<p>Équipement supplémentaire requis</p> <p>Tous les équipements obligatoires pour : 1 : Cours de navigation de base/introduction, ci-avant, plus :</p>	
<p>Équipement de sécurité du bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> Détecteur d'incendie dans le compartiment moteur avec une alarme visuelle et sonore à distance; 	<p>NENP - Annexe 1, Art. 2.6;</p>

<p>Équipement D'urgence</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marqueur d'homme à la mer (marquer pole) 	<p>NENP - Annexe 1, Art. 3.4;</p>
<p>Équipement/matériel de navigation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jumelles; • Baromètre; • Échosondeur; 	<p>NENP - Annexe 1, Art. 4.1;</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 4.2 (Recommandé);</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 4.4;</p>
<p>Engins de sauvetage /équipement de protection individuel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Harnais, laisse et couteau; • Lignes de sauvetage disponibles à bord; • Lignes de sauvetage installées; • Feu pour VFI/gilet de sauvetage (nuit); 	<p>NENP - Annexe 1, Art. 5.1;</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 5.2;</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 5.3 (Recommandé);</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 5.5;</p>

3 : Voiliers – Cours de navigation avancée - Voyage limité en eaux contiguës – les cours de navigation sont donnés dans toutes les conditions météorologiques de jour ou de nuit (condition préalable : la personne doit avoir suivi le cours intermédiaire ou avoir une expérience équivalente confirmée)

Voir article 3.1 iii ci-avant.

BATEAUX DE PLUS DE 8.5 M (27'11"),	
Équipement supplémentaire requis	
<p>Tous les équipements obligatoires pour : 1 : Cours de navigation de base/introduction, 2 : Cours de navigation intermédiaire, ci-avant, plus :</p>	
Équipement de sécurité du bâtiment	
<ul style="list-style-type: none"> Eau et rations alimentaires d'urgence; 	NENP - Annexe 1, Art. 2.7 (Recommandé);
Équipement D'urgence	
<ul style="list-style-type: none"> Foc de gros temps; Radio balise de localisation des sinistres (RLS) Sac d'abandon en cas d'urgence; 	<p>NENP - Annexe 1, Art. 3.7 (Recommandé);</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 3.9;</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 3.10;</p>
Équipement/matériel de navigation	
<ul style="list-style-type: none"> Récepteur de télécopie météorologique ou modem SSB/ programme météo, ou méthode approuvée d'obtention des données météo (nécessaire en cas de portée supérieure au VHF); Baromètre; Radar; 	<p>NENP - Annexe 1, article 4.10 (Recommandé);</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 4.2;</p> <p>NENP - Annexe 1, Art. 4.11 (Recommandé);</p>

4 : Voiliers – Cours de navigation au large - voyage limité en eaux contiguës – les cours de navigation sont donnés sans restriction basées sur la période du jour ou les conditions météorologiques (condition préalable : la personne doit avoir suivi le cours avancé ou avoir une expérience équivalente confirmée).

Équipement de sécurité - Navigation au large - Bâtiment à passagers - avec instructeur à bord

BATEAUX DE PLUS DE 8.5 M (27'11"),	
Équipement supplémentaire requis Tous les équipements obligatoires pour : 1 : Cours de navigation de base/introduction, - 2 : Cours de navigation intermédiaire, 3 : Cours de navigation avancé, ci-avant, plus :	
Équipement de sécurité du bâtiment <ul style="list-style-type: none"> • Eau et rations alimentaires d'urgence; 	NENP - Annexe 1, Art. 2.7;
Équipement D'urgence <ul style="list-style-type: none"> • Foc de gros temps; 	NENP - Annexe 1, Art. 3.7;
Équipement/matériel de navigation <ul style="list-style-type: none"> • Récepteur de télécopie météorologique ou modem SSB/ programme météo, ou méthode approuvée d'obtention des données météo (nécessaire en cas de portée supérieure au VHF); • Sextant (navigation astronomique); • Éphémérides; • Tables de conversion; 	NENP - Annexe 1, article 4.10; NENP - Annexe 1, Art. 4.12; NENP - Annexe 1, Art. 4.13 NENP - Annexe 1, Art. 4.14;

Annexe III - Exigences pour la compétence de l'opérateur TP 14070
 + Formation aux fonctions d'urgence en mer (FUM) -

Bâtiment		Voyages à proximité du littoral, classe 1 - Deux cents milles nautiques du littoral ou moins	Voyages à proximité du littoral, classe 2 - 25 milles nautiques du littoral ou moins		Voyages en eaux abritées - 2.5 milles nautiques de la rive ou moins
			Plus de deux milles du littoral	Deux milles nautiques du littoral ou moins	
Bâtiments à passagers	JB (jauge brute) de plus de 5	*Capitaine JB (jauge brute) 150 (navigation intérieure) *(si accompagné d'un visa de voyage limité en eaux contiguës) + FUM de base STCW	Capitaine avec restrictions – JB < 60 + FUM (Fonctions d'urgence en mer) A1, A2 or A3		
	JB (jauge brute) d'au plus 5 et de plus de 8 m : Bâtiment de plus de six passagers et ne dépassant pas 8 m		*CFCPB (Certification de formation de conducteur de petits bâtiments) + FUM A1, A2 ou A3	*CFCPB (Certification de formation de conducteur de petits bâtiments) + FUM A1, A2 ou A3	*CFCPB (Certification de formation de conducteur de petits bâtiments) + FUM A1, A2 ou A3
	Bâtiment d'au maximum six passagers et ne dépassant pas 8 m		CCEP (Carte de conducteur d'embarcation de plaisance)		