



AMN
1^{re} édition
le 1^{er} février 1991

Gestion du spectre

Circulaire des lois et règlements

Règlement sur les appareils et le matériel de navigation

DORS/84-689

Also available in English - NAE

Établi par : DORS/84-689

Modifié par : DORS/87-175
DORS/87-353

On rappelle aux lecteurs que la présente codification n'a aucune sanction Parlementaire, que les modifications y ont été incorporées aux seules fins d'en faciliter la consultation. Lorsqu'il s'agit d'interpréter et d'appliquer la loi, c'est à la loi et aux modifications mêmes qu'il faut se reporter.

Les intéressés désireux de faire parvenir leurs observations ou propositions peuvent les adresser à :

Industrie Canada
Direction générale de la Réglementation
des radiocommunications
300, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 0C8

À l'attention de la DOSP

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA LOI SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ARCTIQUES

Règlement sur les appareils et le matériel de navigation

RÈGLEMENT CONCERNANT LES APPAREILS ET LE MATÉRIEL DE NAVIGATION

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement sur les appareils et le matériel de navigation*.

Définitions

2. (1) Dans le présent règlement,

«bien situé» signifie placé conformément au présent règlement et à la satisfaction d'un inspecteur; (*properly sited*)

«inspecteur» désigne un inspecteur de navires à vapeur nommé en vertu de l'article 366 de la Loi; (*inspector*)

«Loi» désigne la *Loi sur la marine marchande du Canada*; (*Act*)

«longueur» relativement à un navire, désigne sa longueur hors tout; (*length*)

«navire-citerne» désigne un navire dans lequel la plus grande partie de l'espace réservé à la cargaison est construite ou adaptée en vue du transport de liquides et qui est affecté au transport d'un polluant au sens de la Partie XX de la Loi ou d'un déchet au sens de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*; (*tanker*)

«navire existant» désigne un navire qui n'est pas un navire neuf; (*existing ship*)

«navire neuf» désigne un navire

a) dont la construction a commencé après l'entrée en vigueur du présent règlement, ou

b) qui devient un navire canadien après l'entrée en vigueur du présent règlement;

(*new ship*)

«président» désigne le président du Bureau d'inspection des navires à vapeur; (*Chairman*)

«remorqueur» désigne un navire servant à remorquer un autre navire ou un objet flottant à l'arrière ou le long de son bord, ou à pousser un autre navire ou un objet flottant à l'avant; (*towing ship*)

«tonneaux» désigne des tonneaux de jauge brute; (*tons*)

«transporteur de gaz» désigne un navire qui transporte, dans une citerne ou un récipient pressurisé faisant partie intégrante du navire, du gaz liquéfié ou une autre substance

a) qui a une pression de vapeur qui dépasse 275 kPa absolu à 37,8°C, ou

b) qui est visée au chapitre XIX du *Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, 1975*, ou au chapitre XIX

du *Recueil de règles applicables aux navires existants transportant des gaz liquéfiés en vrac, 1975*, publiés par l'Organisation maritime internationale,

et qui est chargé ou déchargé par un système de pompage permanent;
(*gas carrier*)

«transporteur de produits chimiques» désigne un navire spécialement construit ou adapté pour le transport de produits chimiques dangereux et affecté au transport de ces produits; (*chemical carrier*)

«vraquier» désigne un navire immatriculé comme tel conformément à la Loi; (*bulk carrier*)» (DORS/87-353)

«zone de contrôle de la sécurité de la navigation» désigne une zone des eaux arctiques prescrite comme zone de contrôle de la sécurité de la navigation dans le *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation*. (*shipping safety control zone*)

(2) Tout renvoi à une classe de voyage de cabotage, de voyage en eaux intérieures ou de voyage en eaux secondaires s'entend au sens du *Règlement sur les voyages de cabotage, en eaux intérieures et en eaux secondaires*.

Application

3. (1) Le présent règlement s'applique

a) aux navires canadiens autopropulsés, où qu'ils se trouvent; et

b) aux navires autopropulsés

(i) en eaux canadiennes,

(ii) qui se trouvent dans une zone de pêche du Canada prescrite conformément à la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*, ou

(iii) qui fréquentent une zone de contrôle de la sécurité de la navigation.

«(2) Le présent règlement s'applique à l'unité composite formée par un navire pousseur et un navire poussé, conçue en tant qu'unité intégrée spéciale remorqueur-chaland, comme s'ils constituaient un navire unique.» (DORS/87-175)

(3) Les dispositions du présent règlement qui s'appliquent à un navire d'une jauge donnée qui effectue un voyage dans des eaux particulières, visent également tout navire d'une jauge commensurable qui se trouve dans ces eaux mais qui n'effectue pas un tel voyage.

Conformité

4. (1) Le propriétaire d'un navire doit doter son navire des appareils et du matériel de navigation exigés par le présent règlement et s'assurer que ces appareils et ce matériel sont transportés à bord et installés de la façon voulue et à un endroit bien situé.

(2) Sauf dans les cas de force majeure ou pour sauver des personnes ou des biens, le capitaine d'un navire ne peut effectuer un voyage que si le navire est muni des appareils et du matériel exigés par le présent règlement.

(3) Si des appareils ou du matériel de navigation exigés à bord d'un navire en vertu du présent règlement deviennent défectueux, le capitaine du navire doit les remettre en état de fonctionnement dès que possible.

Normes

5. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), les appareils et le matériel de navigation exigés par le présent règlement doivent au moins être conformes :

- a) aux *Normes sur les appareils et le matériel de navigation*, 1983, publication TP 3668 F du ministère des Transports; ou
- b) aux normes de rendement établies par l'Organisation maritime internationale, si les appareils et le matériel en question sont installés ou transportés à bord d'un navire autre qu'un navire canadien.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), un pilote automatique qui est installé à bord d'un navire jaugeant plus de 1 000 tonneaux doit être conforme aux normes visées au paragraphe (1).

(3) Il n'est pas obligatoire que les appareils et le matériel de navigation qui étaient installés ou transportés à bord d'un navire au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement et qui étaient à ce moment conformes au *Règlement sur les appareils de navigation*, répondent aux normes spécifiées au paragraphe (1).

(4) Lorsque le président décide qu'une aide de pointage radar automatique installée à bord d'un navire avant le 1^{er} septembre 1984 satisfait essentiellement aux normes de rendement précisées au paragraphe (1) et qu'il n'est pas nécessaire, pour la sécurité du navire, de la remplacer par une aide de pointage radar automatique conforme en tous points à ces normes, le paragraphe (1) ne s'applique à l'aide en place qu'à compter du 1^{er} janvier 1991.

Compas magnétiques

«6. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), un navire, autre qu'un yacht de plaisance, qui effectue un voyage de long cours, un voyage de cabotage de classe I ou II ou un voyage en eaux intérieures de classe I doit être doté :»(DORS/87-353)

- a) d'un compas-étalon magnétique qui fournit au poste de gouverne principal des renseignements sur le cap, sous une forme clairement lisible par le timonier; ou
- b) d'un compas-étalon magnétique et d'un compas de route magnétique.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas

- a) à un navire de pêche construit avant le 1^{er} janvier 1975, mesurant moins de 45 m de longueur et jaugeant moins de 500 tonneaux, ni
- b) à un navire d'une jauge égale ou inférieure à 150 tonneaux

doté d'un compas de route magnétique et d'un dispositif qui permet de faire des relèvements azimutaux et des relèvements de points terrestres sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.

«(3) Le compas-étalon magnétique requis à bord d'un navire par le présent règlement peut être remplacé par un gyrocompas si le navire est équipé à la fois :

- a) d'un compas de route magnétique;
- b) d'un dispositif qui permet de faire des relèvements azimutaux et des relèvements de points terrestres sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.»
(DORS/87-353)

7. Un navire à passagers canadien qui effectue un voyage de long cours ou un voyage de cabotage de classe I doit être équipé d'un compas magnétique bien situé pour être utilisé au poste de gouverne arrière et qui, avec sa suspension à la cardan, est interchangeable avec le compas de route ou le compas-étalon.

8. Un navire devant être doté d'un compas-étalon magnétique conformément au paragraphe 6(1), sauf un navire doté d'un compas de route visé à l'alinéa 6(1)b) ou d'un gyrocompas, doit avoir à bord un compas magnétique de rechange qui est interchangeable avec le compas-étalon magnétique.

9. Les compas exigés à l'alinéa 6(1)b) doivent, s'ils sont installés à bord d'un navire dont la construction a été entreprise

- a) le 16 janvier 1973 ou après cette date, être complètement interchangeables; ou
- b) avant le 16 janvier 1973, être complètement interchangeables lorsque l'un des compas ou les deux sont remplacés.

10. Un navire doit être doté d'un moyen de communication entre le poste du compas-étalon et le poste de commande normal de navigation.

11. Le compas-étalon magnétique prescrit par le présent règlement doit être pourvu d'un dispositif qui permet de faire des relèvements azimutaux et des relèvements de points terrestres sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.

12. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), un navire

- a) qui effectue un voyage non visé à l'article 6, ou
- b) qui est un yacht de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à 20 m

doit être doté d'un compas de route efficace.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un navire visé à l'alinéa (1)a)

- a) qui jauge moins de 5 tonneaux; et
- b) qui navigue en vue d'amers.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un yacht de plaisance qui navigue en vue d'amers.

13. Les compas magnétiques prescrits par le présent règlement doivent être correctement compensés, et leur table ou courbe des déviations résiduelles doit se trouver à bord du navire aux fins d'inspection.

14. (1) Lorsque les compas d'un navire font l'objet d'une inspection par un inspecteur, le capitaine doit

- a) présenter à l'inspecteur une attestation de compensation à peu près semblable à celle prévue à l'annexe I et signée par un spécialiste de la compensation des compas, ou une fiche des déviations signée et datée par un spécialiste de la compensation des compas; ou
- b) si le capitaine estime que les compas sont aptes à indiquer le cap, présenter à l'inspecteur une déclaration à cet effet portant sa signature et celle du second.

(2) Si l'inspecteur visé au paragraphe (1) a de bonnes raisons de croire que les compas ne sont pas satisfaisants, le capitaine du navire doit présenter à l'inspecteur les documents pertinents que celui-ci demande afin qu'il puisse déterminer l'état des compas.

(3) Si l'inspecteur visé au paragraphe (1) estime que les compas ne sont pas aptes à indiquer le cap, le capitaine du navire doit prendre les mesures correctives que prescrit l'inspecteur.

Gyrocompas

15. (1) Un seul gyrocompas doit être installé à bord

a) d'un navire de

(i) 1 600 tonneaux ou plus, s'il s'agit d'un navire existant, ou

(ii) 500 tonneaux ou plus, s'il s'agit d'un navire neuf,

qui effectue un voyage autre qu'un voyage de cabotage de classe IV ou un voyage en eaux secondaires;

b) d'un navire de 500 tonneaux ou plus qui effectue

(i) un voyage de long cours ou un voyage de cabotage au nord du soixantième parallèle de latitude nord, ou

(ii) un voyage en eaux intérieures de classe I; et

c) d'un remorqueur qui fait un voyage de long cours ou un voyage de cabotage de classe I.

(2) Deux gyrocompas doivent être installés à bord d'un navire

a) de 1 600 tonneaux ou plus qui navigue dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation 1, 2, 3, 5, 6, 7 ou 13;

b) de 5 000 tonneaux ou plus qui navigue dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation 4, 8, 9, 11 ou 16; et

c) de 50 000 tonneaux ou plus qui navigue dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation 10, 12, 14 ou 15.

(3) Un navire neuf de 1 600 tonneaux ou plus qui effectue un voyage autre qu'un voyage de cabotage de classe IV ou un voyage en eaux secondaires et un navire existant de 1 600 tonneaux ou plus qui effectue un voyage international doivent être dotés d'au moins un répéteur du gyrocompas placé de façon à permettre de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.

Renseignements sur la route au poste de gouverne d'urgence

16. Un navire de 150 tonneaux ou plus devant être doté d'un compas conformément au présent règlement doit disposer au poste de gouverne d'urgence, s'il en est, de renseignements sur la route.

Radar de navigation

17. (1) Sous réserve du paragraphe (2), un seul radar de navigation doit être installé à bord

a) d'un navire existant de 500 tonneaux ou plus;

b) d'un navire neuf de 200 tonneaux ou plus;

c) d'un navire de 100 tonneaux ou plus naviguant dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation; et

d) d'un remorqueur de 5 tonneaux ou plus effectuant un voyage de cabotage de classe III, un voyage en eaux intérieures de classe I ou II, ou un voyage en eaux secondaires de classe I.

(2) Deux radars de navigation doivent être installés à bord

a) d'un navire de 10 000 tonneaux ou plus;

b) d'un navire-citerne, d'un transporteur de gaz ou d'un transporteur de produits chimiques de 1 600 tonneaux ou plus;

c) d'un navire de 1 600 tonneaux ou plus naviguant dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation; et

d) d'un remorqueur de 5 tonneaux ou plus effectuant un voyage de long cours ou un voyage de cabotage de classe I ou II.

18. Lorsque deux radars de navigation sont installés à bord d'un navire, chacun doit pouvoir fonctionner indépendamment de l'autre.

Moyens de pointage

19. (1) Tout radar de navigation exigé par le présent règlement doit être équipé de moyens de pointage à l'emplacement ou à proximité de chaque écran radar.

(2) Les moyens de pointage d'un radar installé après le 1^{er} septembre 1984 à bord d'un navire de 1 600 tonneaux ou plus doivent être au moins aussi efficaces qu'un appareil de pointage à réflecteur.

(3) Lorsqu'un appareil de pointage à réflecteur sert de moyen de pointage selon le paragraphe (1) à bord d'un navire sur lequel deux radars sont exigés et qui n'effectue pas un voyage international, les deux radars peuvent n'être équipés que d'un seul appareil de ce type,

a) si l'appareil peut servir aux deux radars; ou

b) si l'un des radars présente un degré élevé de définition et est spécialement conçu pour usage en eaux restreintes ou couvertes de glaces et qu'il ne serait ni possible ni nécessaire de doter ce radar d'un appareil de pointage à réflecteur.

Aides de pointage radar automatiques

«20. (1) Sous réserve des paragraphes (2), (3) et (5), un navire neuf d'au moins 10 000 tonneaux qui effectue un voyage de long cours ou un voyage de cabotage de classe I ou II doit être doté d'une aide de pointage radar automatique.» (DORS/87-353)

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique à un navire existant ou à un navire dont la quille a été posée ou qui se trouve à un stade comparable de construction avant le 1^{er} septembre 1984, qu'à compter

a) du 1^{er} janvier 1985, dans le cas d'un navire-citerne de 40 000 tonneaux ou plus;

b) du 1^{er} janvier 1986, dans le cas d'un navire-citerne de 10 000 tonneaux ou plus et de moins de 40 000 tonneaux;

c) du 1^{er} septembre 1986, dans le cas d'un navire de 40 000 tonneaux ou plus, autre qu'un navire-citerne;

d) du 1^{er} septembre 1987, dans le cas d'un navire de 20 000 tonneaux ou plus et de moins de 40 000 tonneaux, autre qu'un navire-citerne; et

e) du 1^{er} septembre 1988, dans le cas d'un navire de 15 000 tonneaux ou plus et de moins de 20 000 tonneaux, autre qu'un navire-citerne.

(3) Si le président estime qu'il n'est ni convenable ni nécessaire de doter un navire d'une aide de pointage radar automatique ou si le navire doit être mis hors service de façon permanente dans les deux ans de la date applicable d'entrée en vigueur prescrite au paragraphe (1) ou (2), le président peut exempter le navire de l'obligation d'avoir une aide

de pointage radar automatique s'il estime que cette exemption ne nuira pas à la sécurité du navire ou à celle des autres navires.

(4) Un navire de 10 000 tonneaux ou plus qui transporte en vrac des hydrocarbures ou des substances liquides dangereuses au cours d'un voyage en eaux intérieures de classe I doit être doté d'une aide de pointage radar automatique.

«(5) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas à un vraquier qui, jusqu'à une date donnée au cours d'une année civile :

a) d'une part, n'a effectué que des voyages en eaux intérieures et des voyages de cabotage de classe II au Canada;

b) d'autre part, a consacré autant de temps à effectuer des voyages de cabotage de classe II au Canada que des voyages en eaux intérieures au cours de l'année civile précédente.» (DORS/87-353)

Radiogoniomètre

21. (1) Un navire de 1 600 tonneaux ou plus qui effectue un voyage international doit être doté d'un radiogoniomètre dont la capacité et la sensibilité correspondent à celles que prescrit le *Règlement technique sur les stations (radio) de navires*, et qui est installé et entretenu conformément aux exigences dudit règlement.

(2) Un navire de 1 600 tonneaux ou plus dont la construction a été entreprise le 25 mai 1980 ou après cette date et qui effectue un voyage international doit être doté de matériel radioélectrique permettant le radioralliement sur la fréquence radiotéléphonique de détresse.

Matériel électronique servant à faire le point

22. Un navire de 1 600 tonneaux ou plus et un remorqueur qui effectue un voyage de long cours, un voyage de cabotage de classe I ou II ou un voyage en eaux intérieures de classe I doivent, lorsqu'ils se trouvent dans une zone visée à l'annexe II, être dotés de l'un des types de matériel électronique servant à faire le point qui convient, selon ladite annexe, à la zone d'opérations.

Appareils de sondage

23. (1) Un sondeur à ultrasons doit être installé à bord

a) d'un navire de 100 tonneaux ou plus qui navigue dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation;

b) d'un navire neuf de 300 tonneaux ou plus qui effectue un voyage autre qu'un voyage de cabotage de classe IV ou un voyage en eaux secondaires;

c) d'un navire de 500 tonneaux ou plus dont la construction a été entreprise le 16 janvier 1973 ou après cette date et qui effectue un voyage autre qu'un voyage de cabotage de classe IV ou un voyage en eaux secondaires;

d) d'un navire de 1 600 tonneaux ou plus dont la construction a été entreprise avant le 16 janvier 1973 et qui effectue un voyage de cabotage de classe I ou II ou un voyage en eaux intérieures de classe I;

e) d'un navire de 1 600 tonneaux ou plus qui effectue un voyage international;

f) d'un navire de 15 000 tonneaux ou plus; et

g) d'un remorqueur effectuant un voyage de long cours ou un voyage de cabotage de classe I ou II, après le 1^{er} janvier 1984.

(2) Un navire de 1 600 tonneaux ou plus qui navigue à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 1 à 13 doit être doté de deux sondeurs à ultrasons.

24. Un navire de 500 tonneaux ou plus qui effectue un voyage de long cours ou un voyage de cabotage de classe I ou II doit, à moins d'être équipé d'un sondeur à ultrasons, être doté d'un sondeur mécanique efficace fonctionnant au moyen d'un plomb de sonde et d'une ligne.

25. (1) Un navire d'une longueur égale ou supérieure à 20 m qui effectue un voyage autre qu'un voyage en eaux secondaires doit avoir à bord une ligne de petite sonde.

(2) Un navire d'une longueur égale ou supérieure à 20 m qui n'est pas doté d'un sondeur à ultrasons et qui effectue un voyage de long cours, un voyage de cabotage de classe I ou II ou un voyage en eaux intérieures de classe I doit avoir à son bord deux lignes de petite sonde.

(3) Chaque ligne de petite sonde prescrite par le présent article doit mesurer au moins 46 m de longueur et porter des marques nettes et précises pour indiquer la profondeur de l'eau.

(4) Le plomb de chaque ligne de petite sonde prescrite par le présent article doit peser au moins 3,2 kg et pouvoir être garni.

Indicateurs de vitesse et de distance

26. Un navire neuf de 500 tonneaux ou plus construit le 1^{er} septembre 1984 ou après cette date, qui effectue un voyage de long cours, un voyage de cabotage de classe I ou II ou un voyage en eaux intérieures de classe I, et un navire devant être doté, selon l'article 20, d'une aide de pointage radar automatique, doivent être munis d'un dispositif donnant la vitesse et la distance sur l'eau.

27. Un navire canadien de 50 000 tonneaux ou plus qui effectue un voyage de long cours, un voyage de cabotage de classe I ou II ou un voyage en eaux intérieures de classe I doit être doté, avant le 1^{er} septembre 1984, d'un dispositif apte à donner la vitesse sur le fond en toutes circonstances, même à faible vitesse et en eau peu profonde.

Indicateur de giration

28. Un navire de 100 000 tonneaux ou plus construit le 1^{er} septembre 1984 ou après cette date, qui effectue un voyage de long cours ou un voyage de cabotage de classe I ou II, doit être doté d'un indicateur de giration.

Indicateurs et appareils de manoeuvre

29. (1) Un navire canadien neuf de 200 tonneaux ou plus et un navire existant de 1 600 tonneaux ou plus doivent être dotés

a) d'un axiommètre indiquant la position exacte du gouvernail;

b) d'un appareil efficace et sûr pour transmettre les ordres aux machines et en accuser réception;

c) d'un tachymètre pour chaque hélice à pas fixe;

- d) d'un indicateur de pas et d'un tachymètre pour chaque hélice à pas variable; et
 - e) si le navire est muni d'un dispositif auxiliaire destiné à faciliter la manoeuvre du navire, d'un répéteur qui indique la marche de ce dispositif.
- (2) Un navire-citerne, un transporteur de gaz et un transporteur de produits chimiques de 10 000 tonnes ou plus doivent être dotés
- a) d'un axiomètre indiquant, indépendamment du dispositif de commande à distance de l'appareil à gouverner, la position angulaire exacte du gouvernail;
 - b) de signaux sonores d'alarme qui se font entendre en cas de défaillance de n'importe quel élément de l'appareil à gouverner; et
 - c) de sources d'alimentation électrique de l'appareil à gouverner qui peuvent être mises en service automatiquement ou manuellement à partir de la passerelle de navigation.
- (3) Un navire canadien d'une jauge égale ou supérieure à 100 tonnes mais inférieure à 1 600 tonnes doit être doté
- a) d'un axiomètre indiquant la position exacte du gouvernail, si le navire jauge 500 tonnes ou plus; et
 - b) d'un appareil efficace pour
 - (i) indiquer la position angulaire du gouvernail, si le navire jauge moins de 500 tonnes,
 - (ii) transmettre les ordres à la machine et en accuser réception, et
 - (iii) indiquer le mode de fonctionnement des machines de propulsion.
- (4) Les appareils visés aux paragraphes (1) à (3) doivent
- a) être installés de façon à pouvoir être facilement lus et entendus à partir du poste de commandement principal; et
 - b) être convenablement éclairés pour les opérations de nuit.

Fanaux de signalisation

30. Un navire de plus de 150 tonnes qui effectue un voyage international doit être doté d'un fanal de signalisation de jour approuvé qui est capable de fonctionner indépendamment de la source principale d'électricité du navire.

Systèmes de communications intérieures

31. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), un navire canadien neuf de 200 tonnes ou plus et un navire existant de 1 600 tonnes ou plus doivent avoir un système de communications phoniques qui comprend des postes émetteurs et récepteurs utilisables dans des conditions normales de bruit et situés
- a) au poste de commandement principal;
 - b) près des commandes de la machine principale, dans la salle des machines;
 - c) aux postes d'amarrage avant et arrière;
 - d) au poste de gouverne d'urgence;
 - e) dans le compartiment de l'appareil à gouverner, s'il s'agit d'un navire-citerne, d'un transporteur de produits chimiques ou d'un transporteur de gaz de 10 000 tonnes ou plus;

f) dans chaque salle de communications radio; et

g) aux endroits suivants, s'il en est :

(i) la cabine du capitaine,

(ii) la cabine du chef mécanicien, et

(iii) la cabine de chacun des opérateurs radio, sauf si elle est adjacente à la salle de communications radio.

(2) Un système de communications phoniques portatif comprenant des postes émetteurs et récepteurs peut être substitué au système prescrit à l'alinéa note de service (1)c), à la condition que ce système portatif puisse assurer des communications phoniques efficaces entre le poste de commandement principal et les postes d'amarrage avant et arrière.

(3) Les postes émetteurs et récepteurs visés au paragraphe (1) ne sont pas exigés à bord d'un navire de moins de 1 600 tonnes, si les communications phoniques peuvent être poursuivies efficacement malgré le bruit ambiant.

(4) Les postes émetteurs et récepteurs requis dans les endroits visés aux alinéas (1)a) et b) doivent pouvoir fonctionner indépendamment de la source d'électricité principale du navire pendant au moins 12 heures.

(5) Un navire existant de moins de 1 600 tonnes doit être doté de dispositifs de communications phoniques efficaces entre

a) le poste de commandement principal et la tranche des machines; et

b) le poste de commandement principal et les postes d'amarrage avant et arrière.

Projecteurs

32. (1) Sous réserve du paragraphe (3),

a) un navire de plus de 5 tonnes construit ou transformé afin de tirer ou de pousser un objet flottant,

b) un navire de pêche neuf mesurant plus de 24 m de longueur et jaugeant plus de 150 tonnes, et

c) un navire canadien de plus de 150 tonnes qui navigue dans des glaces susceptibles de l'endommager au point de le rendre non navigable,

doivent être dotés de deux projecteurs conformes à l'article 33.

(2) Un navire de pêche existant mesurant plus de 24 m de longueur et jaugeant plus de 150 tonnes doit être doté d'au moins un projecteur.

(3) L'alinéa (1)a) ne s'applique pas à un navire qui tire ou qui pousse des objets flottants dans le seul but de récupérer des billes.

33. (1) Les projecteurs prescrits au paragraphe 32(1) doivent être montés solidement en un point qui permet

a) à l'un des projecteurs de balayer en entier l'arc de 180° de l'avant à l'arrière sur bâbord;

b) à l'autre projecteur de balayer en entier l'arc de 180° de l'avant à l'arrière sur tribord; et

c) à chacun des projecteurs de balayer en entier l'arc de 180° en avant du travers.

(2) Chacun des projecteurs prescrits à l'article 32 doit être doté

- a) d'un circuit électrique distinct connecté au tableau de distribution principal ou de secours; et
- b) sous réserve du paragraphe (3), de deux ampoules de rechange et des pièces de rechange électriques nécessaires au projecteur dans les conditions normales de service.

(3) Lorsque les deux projecteurs prescrits au paragraphe 32(1) sont du même type, il suffit d'avoir à bord deux ampoules de rechange et les pièces de rechange électriques nécessaires à un seul projecteur dans les conditions normales de service.

Autres appareils de navigation

34. (1) Un navire de plus de 150 tonneaux qui effectue un voyage de long cours ou un voyage de cabotage de classe I ou II doit avoir à son bord un jeu de pavillons du Code international des signaux, suffisamment grands pour les besoins de la signalisation.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le paragraphe (1) ne s'applique pas à un navire de pêche construit avant le 1^{er} janvier 1975, si ce navire a au moins les pavillons :

- a) «NC» pour indiquer qu'il est en détresse;
- b) «V» pour indiquer qu'il a besoin d'aide;
- «c) «O» pour indiquer qu'un homme est tombé à la mer;» (DORS/87-175)
- d) «P» pour indiquer que ses filets sont retenus par un obstacle;
- e) «T» pour indiquer, s'il y a lieu, qu'il chalute avec un autre navire; et
- f) «G» et «Z» pour indiquer qu'il hale ou qu'il jette ses filets, lorsqu'il effectue ces manoeuvres à proximité d'autres navires de pêche.

(3) Les pavillons de signalisation visés à l'alinéa (2)f) ne sont pas requis à bord d'un navire si celui-ci se sert du radiotéléphone pour informer les autres navires de ses manoeuvres.

35. Tout navire à bord duquel des cartes sont requises conformément au *Règlement sur les cartes et publications* doit être muni

- a) des accessoires nécessaires
 - (i) à l'usage convenable de ces cartes, et
 - (ii) à la détermination
 - (A) de la position du navire, et
 - (B) des erreurs des compas requis à bord du navire; et
- b) d'au moins une paire de jumelles.

Données sur les manoeuvres

36. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), un navire de 1 600 tonneaux ou plus doit avoir à bord les données sur les manoeuvres établies à son égard ou à l'égard d'un navire jumeau, placées à un endroit facilement accessible au personnel de la passerelle.

(2) Lorsqu'il n'est pas possible de compléter les données sur les manoeuvres avant l'entrée en service du navire, ces données doivent

- a) être établies sous forme préliminaire avant l'entrée en service du navire;
- b) être établies sous forme définitive le plus tôt possible après l'entrée en service du navire; et

c) être vérifiées sous leur forme définitive dans les 18 premiers mois de service réel en mer.

(3) Le présent article ne s'applique pas à un navire de 1 600 tonneaux ou plus et de moins de 10 000 tonneaux avant le 1^{er} janvier 1985.

Manuels et pièces de rechange

37. (1) Un navire effectuant un voyage de long cours, un voyage de cabotage de classe I ou II ou un voyage en eaux intérieures de classe I doit avoir à bord

a) les manuels d'emploi et d'entretien du fabricant relatifs aux appareils et au matériel de navigation prescrits par le présent règlement; et

b) les pièces de rechange que le fabricant ou les manuels d'emploi et d'entretien mentionnés à l'alinéa a) recommandent d'avoir à bord.

(2) Un navire effectuant un voyage non visé au paragraphe (1) doit avoir à bord les manuels d'emploi et d'entretien du fabricant relatifs aux appareils et au matériel de navigation que prescrit le présent règlement, ainsi que les pièces, les fusibles et les lampes pouvant servir de pièces de rechange et être installés par le personnel non technique.

Équivalences

38. (1) Lorsque, dans le cas d'un navire ressortissant à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 1^{er} novembre 1974, le propriétaire du navire ou son représentant autorisé demande l'autorisation de remplacer une pièce d'équipement, une méthode, une unité de mesure ou une norme par une autre qui n'est pas conforme au présent règlement et qu'il en donne les raisons et le détail, le président peut autoriser le remplacement s'il estime que la pièce d'équipement, la méthode, l'unité de mesure ou la norme de remplacement, selon le cas, est au moins équivalente à celle prévue par le présent règlement.

(2) Le propriétaire ou le représentant visé au paragraphe (1) qui obtient l'autorisation d'effectuer un remplacement aux termes de ce paragraphe est réputé, en ce qui concerne le remplacement, s'être conformé au présent règlement.

Annexe I

(art. 14)

ATTESTATION DE COMPENSATION

J'atteste par les présentes que le(s) compas magnétique(s) du n.v./n.m., n° matricule, a(ont) fait l'objet de réglages qui compensent les forces magnétiques du navire. Des tables indiquant les déviations résiduelles ont été placées à bord aujourd'hui. Ces déviations ont été mesurées pour les différents caps alors que tous les circuits électriques dans le voisinage du(des) compas étaient tantôt «fermés», tantôt «ouverts».

Les déviations ainsi mesurées sont presque identiques dans les deux cas et concordent avec les tables fournies aujourd'hui au navire.

Attesté à
le 19

.....
(signature)

Annexe II

(art. 22)

ZONES D'OPÉRATIONS OÙ CONVIENT LE MATÉRIEL
ÉLECTRONIQUE SERVANT À FAIRE LE POINT

1. Le SATNAV convient
 - a) dans les zones décrites aux articles 2 et 3 ci-après; et
 - b) dans les zones de contrôle de la sécurité de la navigation 1 à 13.
2. Le LORAN-C convient dans les zones de couverture à l'intérieur des eaux des Grands Lacs et des eaux au large des côtes est et ouest du Canada, qui sont indiquées dans les diagrammes présentés dans les publications TP 145 F (Pacifique) et TP 146 F (Atlantique et Grands Lacs) du ministère des Transports et dans toutes les autres eaux où la couverture est assurée.
3. Le DECCA NAVIGATOR convient dans les eaux du fleuve Saint-Laurent et dans celles au large de la côte est du Canada, qui sont indiquées dans les diagrammes présentés dans la publication TP 146 F (Atlantique et Grands Lacs) du ministère des Transports, ainsi que dans toutes les autres eaux où la couverture est assurée.