

2016

Nom du bâtiment

N° matricule

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Partie I : Manuel de sécurité et de procédures

Partie II : Journal de sécurité

Table des matières

PARTIE I : MANUEL DE SÉCURITÉ.....	1
Sécurité de la pêche	2
Appel de détresse.....	3
Introduction	4
Liste de vérifications à la timonerie avant le départ	5
Liste de vérifications à la salle des machines avant le départ	6
Dernières étapes à faire avant de quitter le port	7
Durant le quart à la barre	8
Au moment du changement de quart.....	9
Ne jamais laisser le quart si :.....	9
Navigation dans les glaces	10
Navigation dans la brume.....	10
Navire à l’ancrage.....	11
Veille à l’ancre.....	11
Navigation par mauvais temps.....	12
Préparation à l’arrivée au port.....	13
Avertissement au capitaine	14
En cas de bris moteur	15
En cas d’abordage	15
En cas d’échouage.....	16
En cas de feu	16
Homme à la mer.....	17
Abandon du navire	17
Liste de vérifications de stabilité.....	18
Radeau de sauvetage pneumatique.....	19
PARTIE II : JOURNAL DE SÉCURITÉ.....	20
Règlements généraux d’urgence.....	21
Signaux d’avertissements	21
Poste d’abandon du navire.....	21
Situations d’urgence.....	22
Formation	23
Familiarisation du navire	24
Registre des formations.....	25
Équipements de sécurité : Système d’extinction CO2 et extincteurs portatifs	26
Équipements de sécurité : Signaux pyrotechniques	27
Équipements de sécurité : Radeau de sauvetage	28
Équipements de sécurité : Habits d’immersion et VFI	29

Partie I

MANUEL DE SÉCURITÉ

Résumé des vérifications à faire
et attitudes à adopter face à différentes situations

Sécurité de la pêche

Responsabilité du propriétaire et capitaine selon la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et le *Règlement sur le personnel maritime*.

À titre de propriétaire ou de capitaine, vous jouez un rôle crucial dans l'exploitation sécuritaire de votre navire de pêche. Lorsque vous engagez dans une exploitation de pêche commerciale, la loi vous tient responsable de la sécurité de toutes les personnes à bord.

Le propriétaire et le capitaine du navire doivent :

- Établir des procédures relatives à l'exploitation sécuritaire du navire dans les conditions opérationnelles et dans les situations d'urgence.
- Veiller à ce que l'équipage reçoive la familiarisation et la formation (à bord du navire) requises pour exécuter ses tâches avec compétence.
- S'assurer que chaque membre d'équipage :
 - d'une part, se familiarise avec ce qui suit :
 - le matériel de travail et de navigation;
 - les procédures d'exploitation du navire;
 - les tâches qui lui sont assignées.
 - d'autre part, peut s'acquitter efficacement des tâches qui lui sont assignées lorsqu'il exerce des fonctions essentielles à la sécurité ou à la prévention ou l'atténuation de la pollution.
- Maintenir à jour un registre simple de formation et de familiarisation.

La formation donnée à bord du navire peut être faite par le capitaine ou par un membre d'équipage qui connaît bien le navire.

Appel de détresse

Nom du bâtiment
N° matricule

Procédure à suivre en cas d'urgence imminente seulement

***** Vous devez passer un appel de détresse sur la voie 16 seulement lorsqu'il y a présence de danger pour votre vie et celle de votre équipage. Cet appel ne doit JAMAIS être fait dans d'autres situations.**

1. Envoyer un appel de détresse DSC :
 - veiller à ce que le VHF soit en marche;
 - activer le bouton de détresse rouge pendant 3 secondes.

2. Envoyer un appel de détresse sur la voie 16 :

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

Ici le navire de pêche

« Nom de votre navire » « Nom de votre navire » « Nom de votre navire »

Position :

Latitude 55° 55'55" N

Longitude 000° 00'00" W

3. Donner clairement la nature de la détresse.
4. Donner le nombre de personnes à bord ainsi que leur état et vos moyens de survie (gilet, habit d'immersion ou radeau de sauvetage).
5. Écouter les directives ou attendre la réponse d'un autre navire. Si aucune réponse, recommencer de nouveau les procédures d'appel de détresse.
6. Activer la balise de localisation de sinistre RLS.

Introduction

Ce guide de formation sert à démontrer les préparatifs principaux à effectuer au départ et à l'arrivée du navire au port ainsi que les actions à entreprendre selon les situations rencontrées à bord au cours des voyages effectués en mer. Bien sûr les situations et opérations entourant la conduite et le travail sur le navire ne sont pas toutes décrites dans cet aide-mémoire. Donc, il en va aussi du bon jugement de l'équipage en fonction à prendre les meilleures décisions au bon moment tout en gardant en tête que la sécurité de tous et celle du bâtiment doivent être prioritaires.

Pour compléter ce guide, vous pouvez vous référer au TP10038F qui fait référence au document intitulé « Petits bateaux de pêche : Manuel de sécurité » disponible à l'adresse suivante :

<https://www.tc.gc.ca/Publications/fr/tp10038/pdf/hr/tp10038f.pdf>. Vous y trouverez des informations de base sur :

- la sécurité à la navigation;
- la stabilité;
- la sécurité au travail;
- les équipements et installations;
- les équipements de sauvetage;
- les renseignements météorologiques;
- les urgences;
- les signaux de détresse.

Merci de prendre connaissance des prochaines pages et si vous avez des questions ou des suggestions, veuillez en faire part au capitaine ou au second officier qui dirige habituellement le navire.

Liste de vérifications à la timonerie avant le départ

- Lumière timonerie et pont.
- Lumière de secours en cas de problème électrique majeur.
- Lumière de navigation et de signal :
 - o lumière de recherche;
 - o lumière de navigation.
- Corne de brume et cloche.
- Équipements de sécurité :
 - o signaux pyrotechniques;
 - o balise RLS;
 - o panneau d'alarmes;
 - o gilets de sauvetage en nombre suffisant;
 - o pompe d'urgence et système CO2;
 - o embarcation de sauvetage.
- VHF en fonction (test radio si nécessaire).
- Pilote automatique en bon état.
- Carte électronique à jour.
- Carte papier à jour et corrigée.
- GPS à jour et position vérifiée entre les instruments.
- Compas magnétique en lien avec le pilote automatique.
- Radar testé et en état de recevoir les informations.
- Contrôle des machines non obstrué et facile à utiliser.
- Jumelles.
- Certificats d'inspection du navire, certificats d'opérateur radio, permis de pêche et certification des marins à bord tous les jours.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Liste de vérifications à la salle des machines avant le départ

- Vérifier les niveaux d'huiles et d'antigel dans le moteur principal, les auxiliaires et la transmission.
- Vérifier s'il y a des fuites apparentes (entrées d'eau, conduits d'huile, d'antigel, de carburant).
- Vérifier le matériel de rechange ou de dépannage (huiles, antigel, pièces de rechange, conduits de caoutchouc).
- Vérifier les clapets de suction et la pompe à incendie.
- Vérifier les vannes de fermeture d'urgence des réservoirs à combustible et des entrées d'air.
- Vérifier le niveau de carburant disponible à bord.
- Vérifier les accumulations (état général).
- Donner un coup d'œil général sur les fonds et la salle des machines et sécuriser tous les objets qui pourraient être en mouvement selon l'état de la mer.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Dernières étapes à faire avant de quitter le port

- Avoir une veille radio 15 minutes avant le départ.
- Prendre connaissance des conditions météo présentes et à venir et ainsi choisir des endroits de refuge en cas de temps trop violent.
- Écrire au journal de bord l'heure de départ, les positions à atteindre au cours du voyage et la date et l'heure de retour au port. Communiquer ensuite ces informations de plan de route à la station de radio côtière.
- S'informer et noter le trafic rapporté dans le secteur de navigation.
- Vérifier que le pont est sécurisé pour le trajet (équipement de travail attaché, amarres rangées, trou d'homme, portes et cales fermés).
- Voir à ce que tous les membres d'équipage soient à bord, en sécurité et en état de travailler.
- Vérifier que les lumières de navigation appropriées sont en marche.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Durant le quart à la barre

- Garder une veille visuelle et auditive adéquate et constante.
- Toujours garder en vue les appareils de navigation et les cadrans des moteurs et auxiliaires.
- Si vous êtes seul à la timonerie, avertir une personne compétente de l'équipage de rester prête à intervenir en toute situation.
- Ne jamais dormir.
- Toujours tenir une veille radio constante sur les canaux 16 et 9.
- Garder un œil sur le pont au cas où les équipements de travail bougeraient.
- Surveiller les changements des conditions de la mer et de la météo.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Au moment du changement de quart

- Donner à la personne qui vient prendre le quart les informations sur la situation du navire :
 - position;
 - cap;
 - vitesse;
 - tirant d'eau;
 - trafic rapporté;
 - prochain point tournant ou point d'appel.
- Expliquer les événements qui se sont produits au cours de votre quart (alarmes, conversations radio, trafic, etc.).
- Informer des conditions météo à venir ou situation à surveiller prochainement.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Ne jamais laisser le quart si :

- La personne qui vous relève n'est pas en état ou en mesure d'assurer une période de travail sécuritaire.
- Vous êtes en train d'effectuer une manœuvre.

- Vous devez rester en poste à la timonerie tant que la personne à votre relève n'est pas arrivée ou prête à prendre le quart.
- Laisser le temps à la personne d'habituer sa vision à la quantité de lumière disponible.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Navigation dans les glaces

- Réduire la vitesse du navire.
- Garder en vue les gros morceaux de glace.
- Garder les machines prêtes à répondre à tout moment.
- Rechercher les endroits libres de glace ou clairsemés.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Navigation dans la brume

- Réduire la vitesse.
- Activer la corne de brume.
- Mettre les feux de navigation nécessaires selon les opérations du navire.
- Garder une veille radar et auditive appropriée et constante.
- Informer la station côtière de la position du navire et de la situation.
- Mettre une personne de plus en veille à la timonerie pour avoir une pleine appréciation de la situation et ainsi déceler rapidement des événements rapprochés ou dangereux.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Navire à l'ancrage

Préparer un plan d'ancrage et vérifier les points suivants :

- Nature du fond.
- Direction et force du vent.
- Direction et force du courant.
- Météo à venir.
- Profondeur d'eau disponible et amplitude de la marée.
- Préparer le ou les ancres et stopper le navire au moment de mouiller les ancres.
- Préparer les lumières et les marques d'ancrage.
- Mettre sur la carte la position d'ancrage.
- _____.
- _____.
- _____.

Veille à l'ancre

- Transmettre à la station côtière la position d'ancrage et le temps que l'on prévoit rester à cette position.
- Garder une veille visuelle sur le ou les câbles d'ancrage.
- Garder une veille radio constante.
- Surveiller les changements de météo.
- Vérifier à intervalles réguliers la position du navire.
- Être prêt à toute éventualité (changement de météo, rupture des câbles, les ancres chassent).
- Veiller à ce que les machines soient toujours prêtes à être mises en opération.
- Surveiller le trafic autour du navire.
- _____.
- _____.
- _____.

Navigation par mauvais temps

- Garder une veille radio constante.
- Veiller à ce que tout sur le pont soit sécurisé et que les portes et voies d'eau soient fermées.
- Ajuster la vitesse et le cap en fonction de l'état de la mer.
- Veiller à ce que l'équipage soit en sécurité.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Préparation à l'arrivée au port

- Informer les autorités portuaires ou la station radio côtière de l'arrivée prochaine au port ainsi que l'heure approximative d'arrivée (ETA).
- S'informer sur le trafic avant l'entrée dans le chenal d'accès.
- Si le port ne vous est pas commun, prendre des informations auprès des autorités portuaires ou dans les instructions nautiques de la région.
- Veiller à ce que tous soient à leur poste et que les amarres et défenses soient en place pour l'amarrage.
- Vérifier que les contrôles des machines fonctionnent correctement et librement.
- Garder une veille visuelle, auditive et radio constante.
- Toujours surveiller l'épaisseur d'eau disponible en-dessous de la quille selon le tirant d'eau.
- Dans la brume, effectuer un signal sonore avant l'arrivée au port pour avertir les navires sortants.
- Lorsque le navire est attaché et sécurisé à quai, avertir la station côtière que le chenal d'accès est libre et que le navire est amarré au port.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Avertissement au capitaine

Le responsable du quart DOIT avertir le capitaine immédiatement dans les situations suivantes :

- Si la visibilité devient réduite à nulle.
- Si le mouvement ou la densité du trafic devient dangereuse ou incertaine.
- Si vous avez de la difficulté à maintenir le cap ou la vitesse.
- Si vous apercevez des amers, des marques, des bouées ou des niveaux d'eau que vous ne devriez pas percevoir.
- Si vous n'apercevez pas des amers, des marques, des bouées ou des niveaux d'eau que vous devriez percevoir.
- En cas de bris de moteur, auxiliaire, appareil à gouverner, instrument de navigation ou dans le cas de déclenchement d'une alarme.
- Par mauvais temps, s'il y a risque pour l'équipage ou pour l'équipement.
- Dans tout doute, urgence ou situation dont l'homme de quart n'est pas certain de la décision à prendre ou de la manœuvre à effectuer.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

En cas de bris moteur

- Informer le capitaine.
- Manœuvrer autant que possible le navire à l'écart du danger.
- Préparer l'ancre au cas où il faudrait s'en servir.
- Mettre les feux de navigation non-maître de sa manœuvre.
- Signaler la panne et la situation du navire à la station de radio côtière.
- Aller prendre connaissance du problème à la salle des machines.
- Régler le problème si possible, sinon demander de l'assistance.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

En cas d'abordage

- Sonner l'alarme générale et regarder pour le personnel blessé.
- Manœuvrer le navire dans une position sécuritaire.
- Si de nuit, allumer les lumières de pont et de recherche.
- Vérifier les dommages sur le navire et s'il y a incendie.
- Communiquer avec la station de radio côtière ou déclencher les signaux de détresse selon la gravité de la situation.
- Si le navire n'est pas en danger, aller au secours de l'autre navire.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

En cas d'échouage

- Arrêter les moteurs.
- Sonner l'alarme générale et vérifier la condition de l'équipage.
- Utiliser l'ancre si nécessaire.
- Prendre connaissance des dommages sur la coque et inspecter tous les compartiments susceptibles d'être endommagés.
- Garder les pompes d'urgence prêtes à être utilisées.
- Transmettre la situation et la position du navire à la station de radio côtière.
- Si le navire n'est pas endommagé, trouver un moyen de se libérer de cette situation (marées, courants, vents).
- Déterminer la nature du fond à l'endroit de l'échouage et celle des alentours.
- Demander de l'assistance si nécessaire.
- _____.
- _____.
- _____.

En cas de feu

- Sonner l'alarme de feu.
- Stopper le navire.
- Localiser la source et déterminer la nature de l'incendie.
- Prendre les extincteurs appropriés et combattre.
- Fermer toute ventilation ou apport en oxygène dans le compartiment attaqué.
- Informer la station de radio côtière de la position du navire et de l'incendie à bord.
- Garder un membre d'équipage en contact constant avec la station côtière.
- _____.
- _____.
- _____.

Homme à la mer

- Crier : Un homme à la mer!
- Garder toujours un contact visuel avec la victime et lancer une bouée de sauvetage munie d'une lumière flottante en sa direction.
- Tourner immédiatement le navire pour aller récupérer la victime.
- Activer le GPS sur la MOB.
- Avancer lentement vers la victime et préparer le système de remontée pour un homme à la mer ou une embarcation de sauvetage.
- Récupérer la victime et commencer à la traiter aussitôt contre l'hypothermie.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Abandon du navire

- Envoyer un dernier message de détresse avec la position du navire, le nombre de membres d'équipage et leurs conditions, les équipements de survie et annoncer l'abandon du navire.
- Veiller à ce que tous les membres d'équipage portent une veste de flottaison ou d'immersion ainsi que des vêtements chauds.
- Déployer les embarcations de sauvetage et embarquer les signaux pyrotechniques et les balises de repérage.
- Vérifier que tous soient embarqués à bord des embarcations et qu'ils soient en sécurité.
- Éloigner l'embarcation de sauvetage du navire en train de sombrer pour éviter d'être heurté par des débris.
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Liste de vérifications de stabilité

- Est-ce que toutes les conditions météorologiques sont sécuritaires pour toute la durée du voyage?
- Est-ce que tous les équipements et les chargements sont sécurisés sur le pont et dans les cales?
- Est-ce que les trous d'hommes et le panneau de cale sont fermés, barrés et étanches?
- Est-ce que la porte de la salle des machines est fermée?
- Est-ce que les sabords de décharge sont libres de laisser passer l'eau?
- Est-ce que toutes les alarmes de haut niveau et d'incendie sont en bon état de marche?
- Avez-vous minimisé les surfaces de carène liquide (cale et réservoirs)?
- Est-ce que le navire est bien balancé et droit?
- Avez-vous un franc-bord acceptable et adéquat?
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Radeau de sauvetage pneumatique

Nom du bâtiment
N° matricule

Procédure de mise à l'eau

Étape 1 : Garder en tête que le radeau de sauvetage n'est peut-être pas toujours rangé au meilleur emplacement pour le déployer. Regarder pour un endroit où le radeau peut être facilement lancé et qui facilitera l'embarquement. Si vous déplacez le radeau sur le pont de travail (de préférence), veiller à détacher la bosse du ber du radeau et la rattacher solidement au garde-corps sur le pont.

Étape 2 : Avec l'aide d'un autre matelot, balancer le radeau sur le côté du navire et tirer complètement la bosse (100 à 150') et donner 2 coups secs et francs sur la bosse pour activer la bombonne qui gonflera le radeau.

Étape 3 : Attendre le gonflement complet du radeau avant d'y prendre place. De préférence, passer du sec au sec (navire au radeau) pour éviter l'hypothermie. Embarquer les fusées de détresse, balise RLS, provisions et autres équipements de survie si possible. ***Lors du gonflement complet du radeau, un sifflement peut se faire entendre même si l'embarcation est complètement gonflée. Il s'agit de la valve de surpression qui laisse échapper le surplus d'air restant dans le système.

Étape 4 : Vérifier que tous soient à bord avant de couper la bosse qui retient le radeau. Activer la balise RLS et quelques signaux pyrotechniques. Gonfler le fond du radeau pour plus de confort et pour former une barrière contre la fraîcheur de l'eau.

Étape 5 : Vérifier l'état de chacun à bord. Rationner les provisions en prévision que vous pouvez passer beaucoup de temps à bord si les secours ne parviennent pas à vous rapidement. Garder votre calme en attendant les secours.

NOTES :

Partie II

JOURNAL DE SÉCURITÉ

RÔLE D'APPEL

Nom du bâtiment – N° matricule

Règlements généraux d'urgence

- a) Les exercices d'urgence doivent être exécutés selon les règlements du bord.
- b) Au son de l'alarme générale, tout le personnel doit se rendre au poste de rassemblement qui leur est assigné muni de son gilet de sauvetage.
- c) Tous les signaux d'urgence doivent être transmis au moyen du sifflet du navire.
- d) Le personnel doit débiter les fonctions d'urgence à son poste jusqu'à ce qu'il soit relevé.
- e) Le second officier doit vérifier l'effectif et en informer le capitaine.
- f) Chaque membre d'équipage se voit attribuer une ou des fonctions selon ses compétences.
- g) L'abandon du navire ne se fera uniquement que sur l'ordre du capitaine ou de celui qui le seconde si ce dernier est dans l'incapacité d'exercer ses fonctions.
- h) À chaque exercice, le canot, la balise et l'équipement d'urgence doivent être vérifiés.
- i) HOMME À LA MER : Lancer une bouée de sauvetage et avertir la personne à la timonerie aussitôt.

Signaux d'avertissements

Alarme générale7 sons brefs et un son long au sifflet

Ralliement au poste d'abandon.....3 sons brefs au sifflet

Abandon du navire.....6 sons brefs au sifflet

Poste d'abandon du navire

**Le poste d'abandon est situé du côté tribord, au milieu du navire,
au poste de relevé des casiers et des contrôles de gouverne extérieur.**

Situations d'urgence

En cas d'incendie :

Capitaine : Dirige l'urgence et communique avec la station radio de l'état de l'urgence, fermeture des combustibles.

Second : Dirige les matelots, combat l'incendie.

Matelot 1 : Ferme la ventilation, prépare le radeau et équipement de sauvetage.

Matelot 2 : Assiste tel qu'ordonné.

En cas d'envahissement par les fonds :

Capitaine : Dirige l'urgence et communique avec la station radio de l'état de l'urgence, démarre les pompes.

Second : Vérifie l'état d'envahissement et la source, sélectionne et contrôle le système de pompage.

Matelot 1 : Prépare le radeau et l'équipement de sauvetage.

Matelot 2 : Assiste tel qu'ordonné et surveille les niveaux d'eau dans le ou les fonds impliqués.

En cas d'abandon du navire :

Capitaine : Donne l'ordre à l'équipage d'abandonner le navire, communique l'abandon à la station radio, s'assure que tous ont abandonné le navire.

Second : Prépare et déclenche le radeau de sauvetage, est responsable de la balise RLS.

Matelot 1 : Est responsable des fusées de détresse, distribue et s'assure que tous portent un gilet de sauvetage.

Matelot 2 : Assiste le second pour le radeau, rassemble des éléments de survie supplémentaires (couverture, eau potable, etc.).

Exercices d'urgence et incendie

Date	Exercices pratiqués	Signature des participants

Familiarisation du navire

Nom du bâtiment
N° matricule

Première visite à bord d'un(e) nouvel(le) employé(e)

Ce document est une liste des éléments de sauvetage et de combat d'incendies, ainsi que des points et endroits importants à remarquer à bord. Lors de l'embarquement d'un(e) nouvel(le) employé(e), peu importe son rôle au sein de l'équipage, le capitaine ou le second doit faire une visite du navire avec cette personne pour la familiariser avec le bateau. Il en va ainsi de la sécurité de tous à bord ainsi que de la facilité à pouvoir agir en cas d'urgence qu'elle soit critique ou non.

- Lecture et explication du rôle d'appel
- Attribution d'un poste au rôle d'appel
- Emplacement et fonctionnement des signaux pyrotechniques
- Emplacement de la trousse de premiers soins
- Emplacement et essai des vestes de flottaison
- Emplacement et fonctionnement des embarcations de sauvetage
- Emplacement et explication de la balise RLS
- Vannes de fermeture manuelle des combustibles
- Emplacement des conduits de ventilation
- Emplacement du poste de rassemblement
- Emplacement des entrées d'eau du navire
- Sorties de secours
- Système d'extinction des feux de la salle des machines
- Emplacement des différents extincteurs et leur capacité d'extinction
- Description et explication des équipements de travail sur le pont
- Visite des quartiers d'équipage
- Visite de la timonerie
- Visite de la salle des machines
- _____.
- _____.
- _____.
- _____.

Signature du représentant :		Date :	
Signature de l'employé(e) :		Date :	

Registre des formations

Nom du bâtiment
N° matricule

Connaissances et qualifications des membres d'équipage

Nom :

Formation(s)	Date d'expiration (si applicable)
Brevet(s) et/ou certificat(s)	Date d'expiration (si applicable)

Équipements de sécurité

Nom du bâtiment
N° matricule

Système d'extinction CO2 et extincteurs portatifs

Date	Description de l'entretien effectué	Effectué par

Équipements de sécurité

Nom du bâtiment
N° matricule

Signaux pyrotechniques

Date	Description de l'entretien effectué	Effectué par

Équipements de sécurité

Nom du bâtiment
N° matricule

Radeau de sauvetage

Date	Description de l'entretien effectué	Effectué par

Équipements de sécurité

Nom du bâtiment
N° matricule

Habits d'immersion et VFI

Date	Description de l'entretien effectué	Effectué par