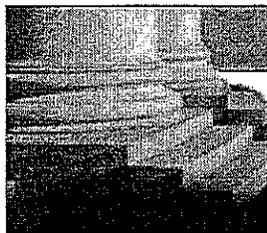




English	Contactez-nous	Aide	Recherche	Site du Canada
Justice accueil	Plan du site	Programmes et services	La justice et le droit	Lois



LOIS

Lois et règlements codifiés
 Loi habilitante : [Marine marchande du Canada, Loi sur la Désistements](#) : Les documents ne sont pas les versions officielles des Lois et Règlements du Canada (suite).
 Source : <http://lois.justice.gc.ca/fr/S-9/C.R.C.-ch.1416/90598.html>
 À jour jusqu'au 31 décembre 2001

Lois

- ▶ Page principale
- ▶ Glossaire
- ▶ Note importante
- ▶ Pour établir un lien
- ▶ Problèmes d'impression?

Accès

- ▶ Constitution
- ▶ Charte
- ▶ Lois par Titre
- ▶ Lois par Sujet

Recherche avancée

- ▶ Modèles pour recherche avancée

Jurisprudence

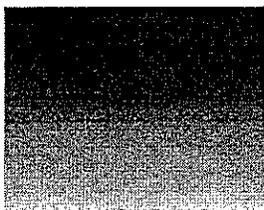
- ▶ Jurisprudences fédérale et provinciale

Autre

Lois annuelles



- ▶ Tableau des lois d'intérêt public et des ministres responsables
- ▶ Tableau des lois d'intérêt privé
- ▶ Index codifié de textes réglementaires



Règlement sur les abordages

C.R.C., ch. 1416

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur les abordages

RÈGLEMENT POUR PRÉVENIR LES ABORDAGES

TITRE ABRÉGÉ

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement sur les abordages*.

INTERPRÉTATION

2. (1) Dans le présent règlement,

«adopté par l'Organisation» [Abrogée, DORS/83-202, art. 1]

«appendice» désigne un appendice à l'annexe I; (*Annex*)

«Avis à la navigation» désigne un communiqué urgent du ministère destiné à fournir des renseignements relatifs à la navigation; (*Notice to Shipping*)

«Avis aux navigateurs» désigne une publication hebdomadaire et annuelle du ministère destinée à fournir des renseignements relatifs à la navigation; (*Notice to Mariners*)

«Bassin des Grands lacs» désigne les lacs Ontario, Érié, Huron (y compris la baie Georgienne), Michigan et Supérieur, leurs tributaires et les eaux qui les relient, ainsi que la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent et leurs tributaires s'étendant à l'est jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse Saint-Lambert; (*Great Lakes Basin*)

180
 Dragage d'entretien du chenal entre
 Hudson et Oka
DB2
 Lac des Deux-Montagnes 6211-02-104

- «bâtiment non privilégié» [Abrogée, DORS/83-202, art. 1(F)]
- «chaland» désigne un chaland, une péniche, une drague, une sonnette flottante, une marie-salope, un ponton ou un bateau-maison non autopropulsé; (*barge*)
- «chalutage» désigne toute pêche effectuée en tirant dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche; (*trawling*)
- «Convention» [Abrogée, DORS/83-202, art. 1]
- «directeur» [Abrogée, DORS/83-202, art. 1]
- «direction du trafic» désigne la direction du trafic sur une route indiquée par des flèches sur la carte de référence; (*direction of traffic flow*)
- «dispositif de séparation du trafic» désigne un dispositif d'organisation du trafic séparant les flots opposés de trafic par des moyens appropriés et par l'établissement de voies de circulation; (*traffic separation scheme*)
- «eaux canadiennes» désigne la mer territoriale et toutes les eaux intérieures du Canada; (*Canadian waters*)
- «hydravion» comprend un aéronef conçu pour manoeuvrer sur l'eau; (*seaplane*)
- «Loi» La *Loi sur la marine marchande de Canada*. (*Act*)
- «mille» désigne le mille marin international de 1 852 mètres; (*mile*)
- «ministère» désigne le ministère des Transports; (*Department*)
- «navire à coussin d'air» désigne un véhicule conçu pour se maintenir dans l'atmosphère principalement grâce à la réaction, sur la surface de la terre, de l'air expulsé par la machine; (*air cushion vessel*)
- «navire canadien» comprend
- a) un navire immatriculé au Canada ou faisant l'objet d'un permis délivré au Canada, et
 - b) un navire dont le propriétaire est canadien et qui n'est pas immatriculé dans un État étranger ou ne fait pas l'objet d'un permis ou d'un autre document officiel semblable délivré par un État étranger; (*Canadian vessel*)
- «navire d'exploration ou d'exploitation» Navire employé à des travaux d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles inanimées des fonds marins. (*exploration or exploitation vessel*)
- «navire non privilégié» désigne un navire tenu aux termes du règlement de s'éloigner de la route d'un autre navire; (*give-way vessel*)
- «navire ou objet peu visible, partiellement submergé» désigne un radeau ou tout autre objet flottant semblable, qui a peu de hauteur sur l'eau et est en général difficile à voir; (*inconspicuous, partly submerged vessel or object*)

«ODAS» désigne un système de rassemblement des données océanographiques qui consiste en un objet placé dans ou sur l'eau et conçu pour recueillir, emmagasiner ou transmettre des échantillons ou des données concernant le milieu marin ou l'atmosphère, ou l'usage qui en est fait; (*ODAS*)

«ODAS canadien» désigne un ODAS dont le propriétaire est

- a) un citoyen canadien ou un résident permanent du Canada, ou
- b) le gouvernement du Canada, le gouvernement d'une province, une entreprise établie au Canada ou une université canadienne; (*Canadian ODAS*)

«Organisation» désigne l'Organisation maritime internationale; (*Organization*)

«prescrit» [Abrogée, DORS/83-202, art. 1]

«preuve de conformité» Document ou étiquette qui porte une mention attestant que le feu, la marque, l'appareil de signalisation sonore ou le réflecteur radar satisfait aux normes visées à l'article 4 et qui est délivré par :

- a) soit un gouvernement qui est partie à la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer;
- b) soit une société ou association de classification et d'immatriculation des navires reconnue par un gouvernement visé à l'alinéa a);
- c) soit un établissement de vérification indépendant reconnu par le président ou par un gouvernement visé à l'alinéa a). (*proof of compliance*)

«radeau» désigne entre autres, une estacade flottante; (*raft*)

«règle» désigne l'une des dispositions de l'annexe I présentées sous une rubrique composée du mot «Règle» suivi d'un numéro; (*Rule*)

«règlement» [Abrogée, DORS/83-202, art. 1]

«route» désigne une zone à l'intérieur de laquelle le trafic s'écoule en tout point en une ou deux directions et qui est tracée des deux côtés avec des lignes pointillées colorées, mais la continuité de ces lignes ou zones peut être interrompue lorsque la route converge vers une autre route, s'en éloigne ou la croise; (*route*)

«signal approuvé» Signal de détresse reconnu internationalement par des organisations que les radiocommunications et la sécurité maritime intéressent. (*approved signal*)

«système d'organisation du trafic» désigne un système d'une ou plusieurs routes ou dispositifs d'organisation du trafic pouvant comprendre des dispositifs de séparation du trafic, des routes à deux sens, des axes de circulation recommandés, des zones à éviter, des zones de navigation côtières, des ronds-points, des zones dangereuses et des routes en eau profonde; (*routing system*)

«unité composite» désigne une unité à liaison rigide composée d'un pousseur

et du navire qu'il pousse, conçue comme une combinaison fixe et intégrée de remorqueur et chaland; (*composite unit*)

«visibilité effective nulle» [Abrogée, DORS/83-202, art. 1]

«voie de circulation» désigne une route sur laquelle le trafic s'écoule en une direction; (*traffic lane*)

«zone de navigation côtière» désigne un dispositif d'organisation du trafic qui est une zone désignée située entre la limite, vers la côte, d'un dispositif de séparation du trafic et la côte adjacente, et qui est destiné au trafic local; (*inshore traffic zone*)

«zone ou ligne de séparation» désigne une zone ou ligne séparant des routes sur lesquelles des navires circulent en direction opposée ou presque opposée, ou séparant une route de la zone de navigation côtière adjacente; (*separation zone or line*)

«zones de pêche» désigne les zones de pêche du Canada prescrites selon la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*. (*fishing zones*)

(2) Dans le présent règlement, toute mention d'un navire s'applique à un navire à coussin d'air lorsqu'il se trouve au-dessus de l'eau ou sur l'eau et à un hydravion lorsqu'il est sur l'eau. DORS/79-238, art. 1(F); DORS/83-202, art. 1; DORS/90-702, art. 1.

APPLICATION

3. (1) Sous réserve du paragraphe (4), le présent règlement s'applique

a) aux navires canadiens et aux ODAS canadiens, quelles que soient les eaux où ils se trouvent;

b) aux navires et aux ODAS autres que les navires canadiens et les ODAS canadiens, qui se trouvent dans

(i) les eaux ou les zones de pêche canadiennes, ou

(ii) une zone de contrôle de la sécurité de la navigation prescrite par la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*; et

c) aux navires d'exploration ou d'exploitation employés à des travaux d'exploration ou d'exploitation aux termes d'un permis délivré par le gouvernement du Canada.

(2) [Abrogé, DORS/90-702, art. 2]

(3) La partie des règles intitulée «modification(s) canadienne(s)» l'emporte sur les dispositions incompatibles de toute autre partie des règles.

(4) Les dispositions des lois d'un État autre que le Canada qui s'appliquent à un navire canadien ou à un ODAS canadien se trouvant dans la mer territoriale, les eaux intérieures ou les zones de pêche de cet État l'emportent sur les dispositions incompatibles du présent règlement.

(5) Lorsque des règles spéciales sont établies à l'égard des feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet supplémentaires

devant être utilisés par les bâtiments de guerre et les navires en convoi ou par les navires en train de pêcher et constituant une flotille de pêche, ces règles spéciales l'emportent sur les dispositions incompatibles des règles, et lesdits feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tout autre feu, marque ou signal autorisé ailleurs dans les règles.

(6) Les dispositions du présent article l'emportent sur les dispositions incompatibles de la règle 1. DORS/83-202, art. 2; DORS/90-702, art. 2.

NORMES

4. Les feux, marques, appareils de signalisation sonore et réflecteurs radar qu'un navire doit avoir à son bord ou doit montrer, aux termes du présent règlement, doivent satisfaire au moins aux normes figurant :

a) aux appendices I et III de l'annexe I;

b) dans la publication de Transports Canada intitulée *Normes concernant les feux de navigation, marques, appareils de signalisation sonore et réflecteurs radar*, 1983, TP 1861, compte tenu de ses modifications éventuelles. DORS/90-702, art. 3.

PREUVE DE CONFORMITÉ

5. (1) La preuve de conformité de chaque feu, marque, appareil de signalisation sonore et réflecteur radar à bord d'un navire doit :

a) lorsqu'il s'agit d'un document, être conservée à bord du navire;

b) lorsqu'il s'agit d'une étiquette, être fixée solidement sur l'équipement.

(2) La preuve de conformité délivrée dans une langue autre que l'anglais ou le français doit être accompagnée d'une traduction en anglais ou en français. DORS/90-702, art. 3.

CERTIFICATS D'INSPECTION

6. L'inspecteur des navires à vapeur peut refuser de délivrer un certificat d'inspection ou un certificat selon la Convention de sécurité dans l'une ou l'autre des circonstances suivantes :

a) l'équipement visé à l'article 5 ne satisfait pas aux exigences du présent règlement ou ne fait l'objet d'aucune preuve de conformité;

b) de l'avis de l'inspecteur, la preuve de conformité n'a pas été dûment délivrée ou contient des renseignements erronés. DORS/90-702, art. 3.

ANNEXE I (articles 3 et 4)

[DORS/90-702, art. 4]

RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR

LES ABORDAGES EN MER, AVEC MODIFICATIONS CANADIENNES

PARTIE A--GÉNÉRALITÉS

Règle 1

Application--International

a) Les présentes règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer.

b) Aucune disposition des présentes règles ne peut restreindre l'exécution de règles spéciales édictées par une autorité compétente en matière de navigation dans les rades, ports, cours d'eau, lacs ou voies navigables intérieures attenantes à la haute mer et accessibles aux navires de mer, si ces règles spéciales se conforment d'aussi près que possible aux présentes règles.

c) Aucune disposition des présentes règles ne saurait entraver l'application des prescriptions spéciales édictées par le gouvernement d'un État en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet à utiliser par les bâtiments de guerre et les navires en convoi, ou en vue d'augmenter le nombre des feux de position, signaux lumineux ou marques à utiliser par les navires en train de pêcher et constituant une flotille de pêche. Ces feux de position, signaux lumineux, marques ou signaux au sifflet supplémentaires doivent, dans la mesure du possible, être tels qu'il soit impossible de les confondre avec tous autres marques ou signaux autorisés par ailleurs dans les présentes règles.

d) L'Organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes règles.

e) Lorsque le gouvernement en cause détermine qu'un navire de construction spéciale ou affecté à des opérations spéciales ne peut se conformer à l'une quelconque des présentes règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux ou des marques, ainsi que l'implantation et les caractéristiques des appareils de signalisation sonore, le navire doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou des marques, ainsi qu'à l'implantation et aux caractéristiques des appareils de signalisation sonore qui lui permettent, selon la détermination faite par le gouvernement, de se conformer d'aussi près que possible aux présentes règles.

Application--Modification canadienne

f) Il incombe au président, lorsqu'il y a lieu, de prendre toute décision visée à l'alinéa e) à l'égard d'un navire canadien.

g) La détermination visée à l'alinéa e) est évaluée pour veiller à ce que la sécurité ne soit pas réduite, compte tenu de facteurs tels que :

(i) en ce qui concerne les feux :

(A) la diminution de la portée lumineuse ou l'altération des caractéristiques distinctives des feux,

(B) la réflexion ou la rétrodiffusion de lumière dans les zones de navigation ou de travail,

- (C) la vulnérabilité des feux aux dommages,
 - (D) un accès difficile ou dangereux aux feux pour l'entretien,
- (ii) en ce qui concerne les appareils de signalisation sonore :
- (A) la diminution de la portée sonore ou l'altération d'autres caractéristiques des appareils,
 - (B) le risque de niveaux de pression acoustique excessifs aux postes d'écoute ou dans les zones de navigation ou de travail,
 - (C) la vulnérabilité des appareils aux dommages,
 - (D) un accès difficile ou dangereux aux appareils pour l'entretien.

Règle 2

Responsabilité

a) Aucune disposition des présentes règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

b) En interprétant et en appliquant les présentes règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes règles pour éviter un danger immédiat.

Règle 3

Définitions générales

Aux fins des présentes règles, sauf dispositions contraires résultant du contexte :

a) Le terme « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisés ou susceptible d'être utilisés comme moyen de transport sur l'eau.

b) L'expression « navire à propulsion mécanique » désigne tout navire mû par une machine.

c) L'expression « navire à voile » désigne tout navire marchant à la voile, même s'il possède une machine propulsive, à condition toutefois que celle-ci ne soit pas utilisée.

d) L'expression « navire en train de pêcher » désigne tout navire qui pêche avec des filets, lignes, chaluts ou autres engins de pêche réduisant sa capacité de manoeuvre, mais ne s'applique pas aux navires qui pêchent avec des lignes traînantes ou autres engins de pêche ne réduisant pas leur capacité de manoeuvre.

e) Le terme « hydravion » désigne tout aéronef conçu pour manoeuvrer sur l'eau.

f) L'expression « navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre » désigne un navire qui, en raison de circonstances exceptionnelles, n'est pas en mesure de manoeuvrer conformément aux présentes règles et ne peut donc pas s'écarter de la route d'un autre navire.

g) L'expression « navire à capacité de manoeuvre restreinte » désigne tout navire dont la capacité à manoeuvrer conformément aux présentes règles est limitée de par la nature de ses travaux, et qui ne peut par conséquent pas s'écarter de la route d'un autre navire.

L'expression « les navires à capacité de manoeuvre restreinte » comprennent, sans que cette liste soit limitative :

(i) les navires en train de poser ou de relever une bouée, un câble ou un pipe-line sous-marins ou d'en assurer l'entretien;

(ii) les navires en train d'effectuer des opérations de dragage, d'hydrographie ou d'océanographie, ou des travaux sous-marins;

(iii) les navires en train d'effectuer un ravitaillement ou de transborder des personnes, des provisions ou une cargaison et faisant route;

(iv) les navires en train d'effectuer des opérations de décollage ou d'appontage ou de récupération d'aéronefs;

(v) les navires en train d'effectuer des opérations de déminage;

(vi) les navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route.

h) L'expression « navire handicapé par son tirant d'eau » désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur et de la largeur disponibles des eaux navigables, peut difficilement modifier sa route.

i) L'expression « faisant route » s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué.

j) Les termes « longueur » et « largeur » d'un navire désignent sa longueur hors tout et sa plus grande largeur.

k) Deux navires ne sont considérés comme étant en vue l'un de l'autre que lorsque l'un d'eux peut être observé visuellement par l'autre.

l) L'expression « visibilité réduite » désigne toute situation où la visibilité est diminuée par suite de brume, bruine, neige, forts grains de pluie ou tempêtes de sable, ou pour toutes autres causes analogues.

PARTIE B--RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE

SECTION I--CONDUITE DES NAVIRES DANS TOUTES LES CONDITIONS DE VISIBILITÉ

Règle 4

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité.

Règle 5

Veille

Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage.

Règle 6

Vitesse de sécurité--International

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

a) Par tous les navires :

(i) la visibilité;

(ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires;

(iii) la capacité de manoeuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;

(iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire;

(v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;

(vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

b) De plus, par les navires qui utilisent un radar :

(i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;

(ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;

(iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar;

(iv) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;

(v) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar;

(vi) le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

Vitesse de sécurité--Modifications canadiennes

c) Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie de navigation intérieure, tout navire qui dépasse un autre navire ou un ouvrage, y compris une drague, un train de remorque, un navire échoué ou une épave, doit passer prudemment à une vitesse qui n'aura pas d'effet néfaste sur le navire ou l'ouvrage dépassé et doit respecter les directives ou instructions applicables contenues dans tout Avis aux navigateurs ou Avis à la navigation.

d) Lorsque, aux fins de l'alinéa c), il est impossible de déterminer avec certitude que le passage d'un navire n'aura pas d'effet néfaste sur un autre navire ou sur un ouvrage décrit audit alinéa, le navire passant doit avancer prudemment à la vitesse minimale nécessaire pour le maintenir sur sa route.

e) Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie de navigation intérieure, tout navire doit naviguer prudemment et doit respecter les directives ou instructions applicables contenues dans tout Avis aux navigateurs ou Avis à la navigation, lorsqu'un niveau d'eau ou un état des glaces anormaux ou un sinistre subi par un navire ou par une aide à la navigation peuvent :

- (i) rendre la navigation difficile ou dangereuse,
- (ii) endommager des biens,
- (iii) bloquer le chenal servant à la navigation.

Règle 7

Risque d'abordage

a) Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe.

b) S'il y a à bord un équipement radar en état de marche, on doit l'utiliser de façon appropriée en recourant, en particulier, au balayage à longue portée afin de déceler à l'avance un risque d'abordage, ainsi qu'au «plotting» radar ou à toute autre observation systématique équivalente des objets détectés.

c) On doit éviter de tirer des conclusions de renseignements insuffisants, notamment de renseignements radar insuffisants.

d) L'évaluation d'un risque d'abordage doit notamment tenir compte des considérations suivantes :

- (i) il y a risque d'abordage si le relèvement au compas d'un navire qui s'approche ne change pas de manière appréciable;
- (ii) un tel risque peut parfois exister même si l'on observe une variation appréciable du relèvement, particulièrement lorsque l'on s'approche d'un très grand navire, d'un train de remorque ou d'un navire qui est à courte distance.

Règle 8

Manoeuvre pour éviter les abordages

a) Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

b) Tout changement de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, visant à éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être assez important pour être immédiatement perçu par tout navire qui l'observe visuellement ou au radar; une succession de changements peu importants de cap ou de vitesse, ou des deux à la fois, est à éviter.

c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manoeuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manoeuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation très rapprochée.

d) Les manoeuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manoeuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair.

e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

f) (i) Un navire qui, en vertu de l'une quelconque des présentes règles, est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage doit, lorsque les circonstances l'exigent, manoeuvrer sans tarder afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage.

(ii) Un navire qui est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage n'est pas dispensé de cette obligation s'il s'approche de l'autre navire de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage et il doit, lorsqu'il effectue sa manoeuvre, tenir dûment compte des manoeuvres qui pourraient être requises en vertu des règles de la présente partie.

(iii) Un navire dont le passage ne doit pas être gêné reste pleinement tenu de se conformer aux règles de la présente partie lorsque les deux navires se rapprochent l'un de l'autre de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage.

Règle 9

Chenaux étroits--International

a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

d) Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34d) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

e) (i) Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne

peut s'effectuer que si le navire rattrapé manoeuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34c)(i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34c)(ii) et manoeuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34d).

(ii) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.

f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34e).

g) Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

Chenaux étroits—Modifications canadiennes

h) Nonobstant l'alinéa d), dans les eaux du Bassin des Grands lacs, un navire qui ne peut naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès doit, si un navire en train de traverser ce chenal ou cette voie d'accès gêne son passage, utiliser les signaux sonores prescrits à la règle 34d), s'il doute des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

i) Nonobstant l'alinéa e), dans un chenal étroit ou une voie d'accès du Bassin des Grands lacs, un navire doit faire connaître son intention de dépasser ou donner son accord pour être dépassé, en émettant les signaux sonores au sifflet prescrits à la règle 34j).

j) Dans les eaux canadiennes d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès, un chaland ou un navire ou objet peu visible, partiellement submergé, ne doit pas être navigué, amarré ou ancré d'une façon qui empêcherait le passage en toute sécurité d'un autre navire ou objet empruntant ces eaux.

k) Nonobstant l'alinéa a) et la règle 14a), lorsqu'il y a un courant de marée ou autre courant dans les eaux canadiennes d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès où deux navires à propulsion mécanique naviguant en sens inverse se rencontrent de telle sorte qu'il y a risque d'abordage :

(i) le navire descendant le courant est le navire privilégié et il doit indiquer le lieu de passage et le côté sur lequel il entend passer en émettant le signal approprié prescrit à la règle 34a) ou g);

(ii) le navire remontant le courant doit s'écarter du passage du navire descendant le courant et ralentir au besoin de façon à permettre un passage en toute sécurité;

(iii) le navire remontant le courant doit promptement répondre à l'autre navire en émettant le signal visé au sous-alinéa (i) s'il est d'accord, et en émettant le signal de danger prescrit à la règle 34d) s'il a des doutes.

Règle 10

Dispositifs de séparation du trafic—International

a) La présente règle s'applique aux dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation et ne saurait dispenser aucun navire de ses obligations en vertu de l'une quelconque des autres règles.

b) Les navires qui naviguent à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic doivent :

(i) suivre la voie de circulation appropriée dans la direction générale du trafic pour cette voie;

(ii) s'écarter dans toute la mesure du possible de la ligne ou de la zone de séparation du trafic;

(iii) en règle générale, s'engager dans une voie de circulation ou en sortir à l'une des extrémités, mais lorsqu'ils s'y engagent ou en sortent latéralement, effectuer cette manoeuvre sous un angle aussi réduit que possible par rapport à la direction générale du trafic.

c) Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent le faire en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic.

d) (i) Les navires ne doivent pas naviguer dans une zone de navigation côtière lorsqu'ils peuvent en toute sécurité emprunter la voie de circulation appropriée se trouvant à l'intérieur du dispositif de séparation du trafic adjacent. Toutefois, les navires d'une longueur inférieure à 20 mètres, les navires à voile et les navires affectés à la pêche peuvent naviguer dans la zone de navigation côtière.

(ii) Nonobstant le sous-alinéa (i), les navires peuvent naviguer dans une zone de navigation côtière s'ils gagnent ou quittent un port, une installation ou structure extracôtière, une station de pilotage ou tout autre endroit se trouvant à l'intérieur de la zone de navigation côtière, ou pour éviter un danger immédiat.

e) Un navire autre qu'un navire qui coupe un dispositif ou qu'un navire qui s'engage dans une voie de circulation ou qui en sort ne doit normalement pas pénétrer dans une zone de séparation ou franchir une ligne de séparation sauf :

(i) en cas d'urgence, pour éviter un danger immédiat; ou

(ii) pour pêcher dans une zone de séparation.

f) Les navires qui naviguent dans des zones proches des extrémités d'un dispositif de séparation du trafic doivent le faire avec une vigilance particulière.

g) Les navires doivent éviter, dans toute la mesure du possible, de mouiller à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou dans les zones proches de ses extrémités.

h) Les navires qui n'utilisent pas un dispositif de séparation du trafic doivent s'en écarter aussi largement que possible.

i) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des navires qui suivent une voie de circulation.

j) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres ou les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.

k) Un navire qui a une capacité de manoeuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération destinée au maintien de la sécurité de la navigation dans un dispositif de séparation du trafic est dispensé de satisfaire à la présente règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération.

l) Un navire qui a une capacité de manoeuvre restreinte lorsqu'il effectue une opération en vue de poser, de réparer ou de relever un câble sous-marin à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic, est dispensé de satisfaire à la présente règle dans la mesure nécessaire pour effectuer l'opération.

Dispositifs de séparation du trafic--Modifications canadiennes

m) Les dispositifs de séparation du trafic adoptés par l'Organisation doivent être décrits dans les Avis aux navigateurs ou dans les Avis à la navigation.

m.1) Sous réserve des alinéas o) et p), les alinéas a) à l) s'appliquent à tout système d'organisation du trafic décrit dans les Avis aux navigateurs ou dans les Avis à la navigation.

n) Tout navire à propulsion mécanique de longueur supérieure à 20 mètres doit emprunter la route à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou d'un système d'organisation du trafic par laquelle il peut se rendre à destination en toute sécurité.

o) Les alinéas b), c) et h) ne s'appliquent pas à un navire en train de pêcher avec des filets, des lignes, des chaluts, des lignes traînantes ou avec tout autre engin de pêche, à l'intérieur ou à proximité d'un système d'organisation du trafic situé dans les eaux ou les zones de pêche canadiennes.

p) Les alinéas b), c), e) et h) ne s'appliquent pas à un navire en train d'installer, d'entretenir ou de repêcher une marque de navigation, un câble sous-marin ou un pipe-line, d'effectuer un dragage, des relevés ou des activités sous-marines, ou lorsque le décollage ou l'appontage d'un aéronef s'effectue depuis ce navire, à l'intérieur ou à proximité d'un système d'organisation du trafic dans les eaux ou zones de pêche canadiennes, lorsque ce navire

(i) n'empêche pas les navires utilisant cette route de naviguer en toute sécurité;

(ii) s'identifie aux navires qui approchent et les informe de l'emplacement et de la nature de son activité et ses intentions;

(iii) informe le ministère, le plus tôt possible avant le début de l'activité;

(A) de la nature, de l'emplacement et de la durée de l'activité, et

(B) de tout avertissement nécessaire concernant l'activité.

q) Un navire effectuant un voyage transatlantique doit, dans la mesure du possible, éviter de traverser les Grands bancs de Terre-Neuve, au nord de 43° de latitude nord.

SECTION II--CONDUITE DES NAVIRES EN VUE LES UNS DES AUTRES

Règle 11

Champ d'application

Les règles de la présente section s'appliquent aux navires qui sont en vue

les uns des autres.

Règle 12

Navires à voile

a) Lorsque deux navires à voile s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre un abordage, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme suit :

(i) quand les navires reçoivent le vent d'un bord différent, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

(ii) quand les deux navires reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

(iii) si un navire qui reçoit le vent de bâbord voit un autre navire au vent et ne peut pas déterminer avec certitude si cet autre navire reçoit le vent de bâbord ou de tribord, le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

b) Aux fins d'application de la présente règle, le côté d'où vient le vent doit être considéré comme étant celui du bord opposé au bord de brassage de la grand-voile ou, dans le cas d'un navire à phares carrés, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique (ou triangulaire).

Règle 13

Navire qui en rattrape un autre—International

a) Nonobstant toute disposition des règles des sections I et II de la partie B, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manoeuvrer en conséquence.

d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

Navire qui en rattrape un autre—Modification canadienne

e) Nonobstant l'alinéa b), dans les eaux du Bassin des Grands lacs, un navire est réputé en rattraper un autre lorsqu'il se trouve dans une position telle que, de nuit, il pourrait voir

(i) le feu de poupe de l'autre navire, ou

(ii) dans le cas d'un navire à propulsion mécanique doté des feux visés à la règle 23c) ou e), le ou les feux blancs de l'autre navire visibles sur tout l'horizon,

mais aucun de ses feux de côté.

Règle 14

Navires qui font des routes directement opposées

a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'autre.

b) On doit considérer qu'une telle situation existe lorsqu'un navire en voit un autre devant lui ou pratiquement devant lui, de sorte que, de nuit, il verrait les feux de mât de l'autre navire, l'un par l'autre ou presque et/ou ses deux feux de côté et que, de jour, il verrait l'autre navire sous un angle correspondant.

c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude si une telle situation existe, il doit considérer qu'elle existe effectivement et manoeuvrer en conséquence.

Règle 15

Navires dont les routes se croisent--International

a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci et, si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant.

Navires dont les routes se croisent--Modification canadienne

b) Par dérogation à l'alinéa a), dans les eaux canadiennes, un navire traversant un cours d'eau, sauf le fleuve Saint-Laurent au nord-est d'Île Rouge, doit s'écarter de la route d'un navire à propulsion mécanique remontant ou descendant ce cours d'eau.

Règle 16

Manoeuvre du navire non privilégié

Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manoeuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

Règle 17

Manoeuvre du navire privilégié

a) (i) Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse.

(ii) Néanmoins, ce dernier peut manoeuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manoeuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manoeuvre appropriée prescrite par les présentes règles.

b) Quand, pour une cause quelconque, le navire qui est tenu de maintenir son cap et sa vitesse se trouve tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manoeuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit de son côté faire la manoeuvre qui est la meilleure pour aider à éviter l'abordage.

c) Un navire à propulsion mécanique qui manoeuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a)(ii) de la présente règle ne doit pas, les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui.

d) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui doit laisser la route libre de l'obligation de s'écarter de la route de l'autre navire.

Règle 18

Responsabilités réciproques des navires

Sauf dispositions contraires des règles 9, 10 et 13 :

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit s'écarter de la route :

(i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;

(ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte;

(iii) d'un navire en train de pêcher;

(iv) d'un navire à voile.

b) Un navire à voile faisant route doit s'écarter de la route :

(i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;

(ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte;

(iii) d'un navire en train de pêcher.

c) Un navire en train de pêcher et faisant route doit, dans la mesure du possible, s'écarter de la route :

(i) d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre;

(ii) d'un navire à capacité de manoeuvre restreinte.

d) (i) Tout navire autre qu'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre ou qu'un navire à capacité de manoeuvre restreinte doit, si les circonstances le permettent, éviter de gêner le libre passage d'un navire handicapé par son tirant d'eau, qui montre les signaux prévus à la règle 28.

(ii) Un navire handicapé par son tirant d'eau doit naviguer avec une prudence particulière, en tenant dûment compte de sa situation spéciale.

e) Un hydravion amerri doit, en règle générale, se tenir largement à l'écart de tous les navires et éviter de gêner leur navigation. Toutefois, lorsqu'il y a risque d'abordage, cet hydravion doit se conformer aux règles de la présente partie.

SECTION III--CONDUITE DES NAVIRES PAR VISIBILITÉ RÉDUITE

Règle 19

Conduite des navires par visibilité réduite

a) La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite.

b) Tout navire doit naviguer à une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances existantes et aux conditions de visibilité réduite. Les navires à propulsion mécanique doivent tenir leurs machines prêtes à manoeuvrer immédiatement.

c) Tout navire, lorsqu'il applique les règles de la section I de la présente partie, doit tenir dûment compte des circonstances existantes et des conditions de visibilité réduite.

d) Un navire qui détecte au radar seulement la présence d'un autre navire doit déterminer si une situation très rapprochée est en train de se créer et/ou si un risque d'abordage existe. Dans ce cas, il doit prendre largement à temps des mesures pour éviter cette situation; toutefois, si ces mesures consistent en un changement de cap, il convient d'éviter, dans la mesure du possible, les manoeuvres suivantes :

(i) un changement de cap sur bâbord dans le cas d'un navire qui se trouve sur l'avant du travers, sauf si ce navire est en train d'être rattrapé;

(ii) un changement de cap en direction d'un navire qui vient par le travers ou sur l'arrière du travers.

e) Sauf lorsqu'il a été établi qu'il n'existe pas de risque d'abordage, tout navire qui entend, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un autre navire, ou qui ne peut éviter une situation très rapprochée avec un autre navire situé sur l'avant du travers, doit réduire sa vitesse au minimum nécessaire pour maintenir son cap. Il doit, si nécessaire, casser son erre et, en toutes circonstances, naviguer avec une extrême précaution jusqu'à ce que le risque d'abordage soit passé.

[Suivant]

Ministère de la Justice
CanadaDepartment of Justice
Canada

Canada

English	Contactez-nous	Aide	Recherche	Site du Canada
Justice accueil	Plan du site	Programmes et services	La justice et le droit	Lois

LOIS



Lois et règlements codifiés

Loi habilitante : Marine marchande du Canada, Loi sur laRèglement sur les abordagesRÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PRÉVENIR LES
ABORDAGES EN MER, AVEC MODIFICATIONS CANADIENNESDésistements : Les documents ne sont pas les versions officielles des Lois et
Règlements du Canada (suite).Source : <http://lois.justice.gc.ca/fr/S-9/C.R.C.-ch.1416/93589.html>

À jour jusqu'au 31 août 2002

[\[Précédent\]](#)

PARTIE C--FEUX ET MARQUES

Règle 20

Champ d'application

a) Les règles de la présente partie doivent être observées par tous les temps.

b) Les règles concernant les feux doivent être observées du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être confondu avec les feux prescrits par les présentes règles et pouvant gêner la visibilité ou le caractère distinctif de ceux-ci ou pouvant empêcher d'exercer une veille satisfaisante.

c) Les feux prescrits par les présentes règles, lorsqu'ils existent, doivent également être montrés du lever au coucher du soleil par visibilité réduite et peuvent être montrés dans toutes les autres circonstances où cette mesure est jugée nécessaire.

d) Les règles concernant les marques doivent être observées de jour.

e) Les feux et les marques prescrits par les présentes règles doivent être conformes aux dispositions de l'appendice I du présent règlement.

Règle 21

Définitions--International

a) L'expression «feu de tête de mât» désigne un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal du navire, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.

b) L'expression «feu de côté» désigne un feu vert placé à tribord et un feu rouge placé à bâbord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et disposés de manière à

Lois

- Page principale
- Classeur
- Note importante
- Pour établir un lien
- Problèmes d'impression?

Accès

- Constitution
- Charte
- Lois par Titre
- Lois par Sujet

Recherche avancée

- Modèles pour recherche avancée

Jurisprudence

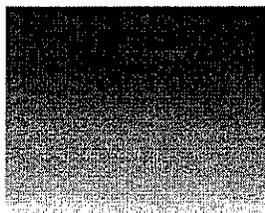
- Jurisprudence fédérale et provinciale

Autre

Lois annuelles



- Tableau des lois d'intérêt public et des ministres responsables
- Tableau des lois d'intérêt privé
- Index corollaire de textes réglementaires



projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de leur côté respectif. À bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal du navire.

c) L'expression «feu de poupe» désigne un feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et disposé de manière à projeter cette lumière sur un secteur de 67,5 degrés de chaque bord à partir de l'arrière.

d) L'expression «feu de remorquage» désigne un feu jaune ayant les mêmes caractéristiques que le feu de poupe défini au paragraphe c) de la présente règle.

e) L'expression «feu visible sur tout l'horizon» désigne un feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés.

f) L'expression «feu à éclats» désigne un feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute.

Définitions--Modification canadienne

g) L'expression «feu à éclats spécial» désigne un feu jaune à éclats réguliers, dont le rythme est de 50 à 70 éclats par minute, placé aussi en avant que possible et aussi près que possible de l'axe longitudinal du remorqueur, projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon non inférieur à 180 degrés ni supérieur à 225 degrés, disposé de manière à dispenser cette lumière depuis l'avant jusqu'au travers, et sans dépasser 22,5 degrés en arrière du travers de chaque côté du navire.

h) L'expression «feu bleu à éclats» désigne un feu bleu, visible sur tout l'horizon, présentant des éclats réguliers, dont le rythme est de 50 à 70 éclats par minute.

Règle 22

Portée lumineuse des feux--International

Les feux prescrits par les présentes règles doivent avoir l'intensité spécifiée à la section 8 de l'appendice I du présent règlement, de manière à être visibles aux distances minimales suivantes :

a) Pour les navires de longueur égale ou supérieure à 50 mètres :

--feu de tête de mât : six milles;

--feu de côté : trois milles;

--feu de poupe : trois milles;

--feu de remorquage : trois milles;

--feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : trois milles.

b) Pour les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 50 mètres :

--feu de tête de mât : cinq milles; si la longueur du navire est inférieure à 20 mètres : trois milles;

- feu de côté : deux milles;
- feu de poupe : deux milles;
- feu de remorquage : deux milles;
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : deux milles.

c) Pour les navires de longueur inférieure à 12 mètres :

- feu de tête de mât : deux milles;
- feu de côté : un mille;
- feu de poupe : deux milles;
- feu de remorquage : deux milles;
- feu blanc, rouge, vert ou jaune visible sur tout l'horizon : deux milles.

d) Pour les navires ou objets remorqués qui sont partiellement submergés et difficiles à apercevoir :

- feu blanc visible sur tout l'horizon : trois milles.

Portée lumineuse des feux--Modification canadienne

e) Pour les navires poussés en avant, quelle que soit leur

- un feu à éclats spécial : deux milles.

f) Pour les navires du gouvernement ou de la police :

- un feu bleu à éclats : deux milles.

Règle 23

Navires à propulsion mécanique faisant route--International

a) Un navire à propulsion mécanique faisant route doit montrer :

- (i) un feu de tête de mât à l'avant;
- (ii) un second feu de tête de mât à l'arrière du premier et plus haut que celui-ci; toutefois, les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
- (iii) des feux de côté;
- (iv) un feu de poupe.

b) Un aéroglisseur exploité sans tirant d'eau doit, outre les feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, montrer un feu jaune à éclats visible sur tout l'horizon.

c) (i) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut, au lieu des feux prescrits à l'alinéa a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon et des feux de côté.

(ii) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à sept mètres et

dont la vitesse maximale ne dépasse pas sept noeuds peut, au lieu des feux prescrits à l'alinéa a) de la présente règle, montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon; il doit, si possible, montrer en outre des feux de côté.

(iii) Le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon à bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut ne pas se trouver dans l'axe longitudinal du navire s'il n'est pas possible de l'installer sur cet axe à condition que les feux de côté soient combinés en un seul fanal qui soit disposé dans l'axe longitudinal du navire ou situé aussi près que possible de l'axe longitudinal sur lequel se trouve le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon.

Navires à propulsion mécanique faisant route--Modifications canadiennes

d) La règle 23c)(ii) ne s'applique pas à un navire canadien à propulsion mécanique, quelles que soient les eaux où il se trouve, ni à un navire étranger qui se trouve dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure.

e) Un navire à propulsion mécanique faisant route dans les eaux du Bassin des Grands lacs peut porter, au lieu du deuxième feu de tête de mât et du feu de poupe prescrits à l'alinéa a), un seul feu blanc visible sur tout l'horizon ou deux feux du même genre placés l'un près de l'autre à une distance horizontale ne dépassant pas 800 millimètres, un sur chaque côté de la quille, et disposés de façon que l'un ou l'autre, ou les deux, puissent être visibles par tous les angles d'approche et pour la même distance minimale que les feux de tête de mât.

Règle 24

Remorquage et poussage--International

a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer :

(i) au lieu du feu prescrit par la règle 23a)(i) ou par la règle 23a)(ii), deux feux de tête de mât superposés. Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés;

(ii) des feux de côté;

(iii) un feu de poupe;

(iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe;

(v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.

c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer :

(i) au lieu du feu prescrit par la règle 23a)(i) ou par la règle 23a)(ii), deux feux de tête de mât superposés;

(ii) des feux de côté;

(iii)un feu de poupe.

d)Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des alinéas a) ou c) de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23a)(ii).

e)Un navire ou objet remorqué autre que ceux mentionnés à l'alinéa g) de la présente règle doit montrer :

(i) des feux de côté;

(ii)un feu de poupe;

(iii)à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

f)Étant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couple ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,

(i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant des feux de côté;

(ii)un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.

g)Un navire ou objet remorqué qui est partiellement submergé et difficile à apercevoir, ou un ensemble de ces navires ou objets remorqués, doit montrer :

(i) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celle-ci, exception faite des dracones, qui ne sont pas tenues de montrer un feu à leur extrémité avant ou à proximité de celle-ci;

(ii)lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres, deux feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon aux extrémités de sa largeur ou à proximité de celles-ci;

(iii)lorsque sa longueur est supérieure à 100 mètres, des feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon entre les feux prescrits aux sous-alinéas (i) et (ii) de telle sorte que la distance entre les feux ne soit pas supérieure à 100 mètres;

(iv)une marque biconique à l'extrémité arrière ou près de l'extrémité arrière du dernier navire ou objet remorqué et, lorsque la longueur du train de remorque est supérieure à 200 mètres, une marque biconique supplémentaire à l'endroit le plus visible et le plus à l'avant possible.

h)Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux ou les marques prescrits aux alinéas e) ou g) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence d'un tel navire ou objet.

i)Si, pour une raison suffisante, un navire qui n'effectue pas ordinairement des opérations de remorquage est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits aux alinéas a) ou c) de la présente règle, ce navire n'est pas tenu de montrer ces feux lorsqu'il procède au remorquage d'un autre navire en détresse ou ayant besoin d'une assistance pour d'autres raisons. Toutes les

mesures possibles doivent être prises pour indiquer de la manière autorisée par la règle 36, notamment en éclairant le câble de remorquage, le rapport entre le navire remorqueur et le navire remorqué.

Remorquage et poussage--Modifications canadiennes

j) Nonobstant les alinéas e) et h), dans les eaux ou les zones de pêche canadiennes, lorsqu'il est impossible pour un chaland se faisant tirer de se conformer à l'alinéa e), le chaland doit allumer les lumières prescrites aux alinéas k) à m).

k) Sous réserve des alinéas l) à n), un chaland doit être doté à chaque extrémité d'un feu blanc visible sur tout l'horizon.

l) Il est permis, lorsque deux chalands ou plus sont groupés, de les éclairer comme un chaland unique.

m) Sous réserve de l'alinéa n), lorsque deux chalands ou plus sont groupés, que la longueur totale du groupe dépasse 100 mètres et que le groupe est éclairé comme un chaland unique, le groupe doit être doté, en plus des feux prescrits à l'alinéa k), d'un feu blanc visible sur tout l'horizon, placé aussi près que possible du centre du groupe.

n) Un chaland poussé en avant doit être doté, au lieu des feux blancs visibles sur tout l'horizon visés aux alinéas k) et m), de feux blancs projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et disposés de manière à projeter cette lumière depuis l'avant jusqu'à 22,5 degrés sur l'arrière du travers de chaque bord.

o) Nonobstant l'alinéa c), un navire à propulsion mécanique qui dans les eaux du Bassin des Grands lacs, pousse en avant ou remorque à couple doit montrer deux feux de remorquage superposés plutôt que le feu de poupe visé à l'alinéa c).

p) Dans les eaux du Bassin des Grands lacs, un ou plusieurs des navires poussés en avant doivent montrer à l'avant un feu à éclats spécial, en plus des feux visés aux alinéa f) et n).

Règle 25

Navires à voile faisant route et navires à l'aviron--International

a) Un navire à voile qui fait route doit montrer :

(i) des feux de côté;

(ii) un feu de poupe.

b) À bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 20 mètres, les feux prescrits à l'alinéa a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente règle.

d) (i) Un navire à voile de longueur inférieure à sept mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

(ii) Un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

Navires à voile faisant route et navires à l'aviron--Modification canadienne

f) Nonobstant l'alinéa e), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un navire d'une longueur inférieure à 12 mètres naviguant à la voile, s'il utilise également une propulsion mécanique, n'est pas tenu de montrer une marque conique, pointe en bas.

Règle 26

Navires de pêche--International

a) Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est au mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente règle.

b) Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer :

(i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe;

(ii) un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci; les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;

(iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer :

(i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe;

(ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;

(iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

d) Les signaux supplémentaires décrits à l'appendice II du présent règlement s'appliquent à un navire en train de pêcher à très peu de distance d'autres

navires en train de pêcher.

e) Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur.

Navires de pêche--Modification canadienne

f) Nonobstant l'alinéa d), un navire en train de pêcher dans les eaux ou zones de pêche canadiennes, à proximité d'autres navires en train de pêcher :

(i) peut, s'il mesure moins de 20 mètres de longueur ou s'il pêche au moyen d'une seine à coulisse, et

(ii) doit, s'il mesure 20 mètres de longueur ou plus et s'il pêche au moyen d'un autre engin qu'une seine à coulisse,

émettre les signaux visuels et sonores décrits à l'appendice II.

Règle 27

Navires qui ne sont pas maîtres de leur manoeuvre et navires à capacité de manoeuvre restreinte

a) Un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre doit montrer :

(i) à l'endroit le plus visible, deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;

(ii) à l'endroit le plus visible, deux boules ou marques analogues superposées;

(iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

b) Un navire à capacité de manoeuvre restreinte, autre qu'un navire effectuant des opérations de déminage, doit montrer :

(i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;

(ii) à l'endroit le plus visible, trois marques superposées, les marques supérieure et inférieure étant des boules, celle du milieu un bïcône;

(iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au sous-alinéa (i), du feu ou des feux de tête de mât, des feux de côté et un feu de poupe;

(iv) lorsqu'il est au mouillage, outre les feux ou marques prescrits aux alinéas (i) et (ii), les feux ou marques prescrits par la règle 30.

c) Un navire à propulsion mécanique en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier leur route doit, outre les feux ou marques prescrits par la règle 24a), montrer les feux ou marques prescrits aux sous-alinéas b)(i) et (ii) de la présente règle.

d) Un navire à capacité de manoeuvre restreinte en train de draguer ou d'effectuer des opérations sous-marines doit montrer les feux et marques prescrits aux sous-alinéas b)(i), (ii) et (iii) de la présente règle et, lorsqu'il existe une obstruction, doit montrer en outre :

- (i) deux feux rouges visibles sur tout l'horizon ou deux boules superposés pour indiquer le côté où se trouve l'obstruction;
- (ii) deux feux verts visibles sur tout l'horizon ou deux bâtons superposés pour indiquer le côté sur lequel un autre navire peut passer;
- (iii) lorsqu'il est au mouillage, au lieu des feux ou de la marque prescrits par la règle 30, les feux ou marques prescrits dans le présent alinéa.
- e) Un navire participant à des opérations de plongée qui ne peut, en raison de ses dimensions, montrer tous les feux et marques prescrits à l'alinéa d) de la présente règle, doit montrer :
- (i) à l'endroit le plus visible, trois feux superposés, visibles sur tout l'horizon, les feux supérieur et inférieur étant rouges et le feu du milieu blanc;
- (ii) une reproduction rigide, d'au moins un mètre de hauteur, du pavillon «A» du Code international de signaux. Il doit prendre des mesures pour que cette reproduction soit visible sur tout l'horizon.
- f) Un navire effectuant des opérations de déminage doit montrer, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23 ou les feux ou la marque prescrits pour les navires au mouillage par la règle 30, selon le cas, trois feux verts visibles sur tout l'horizon ou trois boules. Il doit montrer un de ces feux ou marques à proximité de la tête du mât de misaine et un de ces feux ou marques à chaque extrémité de la vergue de misaine. Ces feux ou marques indiquent qu'il est dangereux pour un autre navire de s'approcher à moins de 1 000 mètres du navire qui effectue le déminage.
- g) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, à l'exception des navires participant à des opérations de plongée, ne sont pas tenus de montrer les feux et marques prescrits par la présente règle.
- h) Les signaux prescrits par la présente règle ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Les signaux de cette dernière catégorie font l'objet de l'appendice IV.

Règle 28

Navires handicapés par leur tirant d'eau--International

- a) Un navire handicapé par son tirant d'eau peut, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique par la règle 23, montrer à l'endroit le plus visible trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon ou une marque cylindrique.

Navires handicapés par leur tirant d'eau--Modification canadienne

- b) Nonobstant l'alinéa a), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, aucun navire ne doit montrer trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon, ni une marque cylindrique.

Règle 29

Bateaux-pilotes

- a) Un bateau-pilote en service de pilotage doit montrer :

- (i) à la tête du mât ou à proximité de celle-ci, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant blanc et le feu inférieur rouge;
 - (ii) de plus, lorsqu'il fait route, des feux de côté et un feu de poupe;
 - (iii) au mouillage, outre les feux prescrits au sous-alinéa (i), le feu, les feux ou la marque prescrits par la règle 30 pour les navires au mouillage.
- b) Un bateau-pilote qui n'est pas en service de pilotage doit montrer les feux ou marques prescrits pour un navire de sa longueur.

Règle 30

Navires au mouillage et navires échoués--International

- a) Un navire au mouillage doit montrer à l'endroit le plus visible :
- (i) à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule;
 - (ii) à l'arrière ou près de l'arrière, plus bas que le feu prescrit à l'alinéa (i), un feu blanc visible sur tout l'horizon.
- b) Un navire au mouillage de longueur inférieure à 50 mètres peut montrer, à l'endroit le plus visible, un feu blanc visible sur tout l'horizon, au lieu des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle.
- c) En outre, un navire au mouillage peut utiliser ses feux de travail disponibles ou des feux équivalents pour illuminer ses ponts. Cette disposition est obligatoire pour les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres.
- d) Un navire échoué doit montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle et, de plus, à l'endroit le plus visible :
- (i) deux feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon;
 - (ii) trois boules superposées.
- e) Les navires de longueur inférieure à sept mètres lorsqu'ils sont au mouillage, ne sont pas tenus de montrer les feux ou la marque prescrits aux alinéas a) et b) de la présente règle, sauf s'ils sont au mouillage dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage, à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.
- f) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres, lorsqu'ils sont échoués, ne sont pas tenus de montrer les feux ou marques prescrits aux sous-alinéas d) (i) et (ii) de la présente règle.

Navires au mouillage et navires échoués--Modifications canadiennes

- g) Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un chaland ou un navire ou objet peu visible, partiellement submergé, lorsqu'ils sont au mouillage, peuvent montrer, au lieu des feux visés aux alinéas a) à c), les feux blancs appropriés visibles sur tout l'horizon visés aux alinéas 24g) et k) à m).
- h) Nonobstant la présente règle, dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un chaland ou un navire ou objet peu visible, partiellement submergé, lorsqu'ils sont au mouillage, ne sont pas tenus de montrer un feu s'ils se trouvent dans une aire reconnue de mouillage, d'entreposage, ou de flottage qui n'est pas située

à l'intérieur ou à proximité d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès ou qui n'est pas une aire où circulent habituellement d'autres navires.

Règle 31

Hydravions

Un hydravion qui est dans l'impossibilité de montrer les feux et marques présentant les caractéristiques et situés aux emplacements prescrits par les règles de la présente partie, doit montrer des feux et marques se rapprochant le plus possible de ceux prescrits par ces règles.

PARTIE D--SIGNAUX SONORES ET LUMINEUX

Règle 32

Définitions

a) Le terme «sifflet» désigne tout appareil de signalisation sonore capable d'émettre les sons prescrits et conforme aux spécifications de l'appendice III du présent règlement.

b) L'expression «son bref» désigne un son d'une durée d'environ une seconde.

c) L'expression «son prolongé» désigne un son d'une durée de quatre à six secondes.

Règle 33

Matériel de signalisation sonore--International

a) Les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres doivent être pourvus d'un sifflet et d'une cloche et les navires de longueur égale ou supérieure à 100 mètres doivent être en outre pourvus d'un gong dont le son et le timbre ne doivent pas pouvoir être confondus avec ceux de la cloche. Le sifflet, la cloche et le gong doivent satisfaire aux spécifications de l'appendice III du présent règlement. La cloche ou le gong, ou les deux, peuvent être remplacés par un autre matériel ayant respectivement les mêmes caractéristiques sonores, à condition qu'il soit toujours possible d'actionner manuellement les signaux prescrits.

b) Les navires de longueur inférieure à 12 mètres ne sont pas tenus d'avoir à leur bord les appareils de signalisation sonore prescrits au paragraphe a) de la présente règle, mais ils doivent, en l'absence de tels appareils, être munis d'un autre moyen d'émettre un signal sonore efficace.

Matériel de signalisation sonore--Modification canadienne

c) Nonobstant l'alinéa b), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un navire

(i) de moins de 12 mètres de longueur,

(ii) construit ou converti en vue de pousser ou de tirer un objet flottant, et

(iii) ne servant pas uniquement au triage ou au halage,

doit transporter à bord les appareils de signalisation sonore prescrits à l'alinéa a) pour un navire de 12 mètres ou plus de longueur.

Règle 34

Signaux de manoeuvre et signaux d'avertissement--International

a) Lorsque des navires sont en vue les uns des autres, un navire à propulsion mécanique faisant route doit, lorsqu'il effectue des manoeuvres autorisées ou prescrites par les présentes règles, indiquer ces manoeuvres par les signaux suivants, émis au sifflet :

--un son bref pour dire : «Je viens sur tribord»;

--deux sons brefs pour dire : «Je viens sur bâbord»;

--trois sons brefs pour dire : «Je bats en arrière».

b) Tous les navires peuvent compléter les signaux au sifflet prescrits au paragraphe a) de la présente règle par des signaux lumineux répétés, selon les besoins, pendant toute la durée de la manoeuvre :

(i) ces signaux lumineux ont la signification suivante :

--un éclat pour dire : «Je viens sur tribord»,

--deux éclats pour dire : «Je viens sur bâbord»,

--trois éclats pour dire : «Je bats en arrière»;

(ii) chaque éclat doit durer une seconde environ, l'intervalle entre les éclats doit être d'une seconde environ et l'intervalle entre les signaux successifs doit être de 10 secondes au moins;

(iii) le feu utilisé pour ce signal doit, s'il existe, être un feu blanc visible sur tout l'horizon à une distance de cinq milles au moins et doit être conforme aux dispositions de l'appendice I.

c) Lorsqu'ils sont en vue l'un de l'autre dans un chenal étroit ou une voie d'accès :

(i) un navire qui entend en rattraper un autre doit conformément aux dispositions de la règle 9e)(i), indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants :

--deux sons prolongés suivis d'un son bref pour dire : «Je compte vous rattraper sur tribord»,

--deux sons prolongés suivis de deux sons brefs pour dire : «Je compte vous rattraper sur bâbord»;

(ii) le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manoeuvrant conformément aux dispositions de la règle 9e)(i), indiquer son accord en émettant au sifflet le signal suivant :

--un son prolongé, un son bref, un son prolongé et un son bref, émis dans cet ordre.

d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions

ou les manoeuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal peut être complété par un signal lumineux d'au moins cinq éclats brefs et rapides.

e) Un navire s'approchant d'un coude ou d'une partie d'un chenal ou d'une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par un obstacle doit faire entendre un son prolongé. Tout navire venant dans sa direction qui entend le signal de l'autre côté du coude ou derrière l'obstacle doit répondre à ce signal en faisant entendre un son prolongé.

f) Lorsque des sifflets sont installés à bord d'un navire à une distance de plus de 100 mètres les uns des autres, on ne doit utiliser qu'un seul sifflet pour émettre des signaux de manoeuvre et des signaux avertisseurs.

Signaux de manoeuvre et signaux d'avertissement--Modifications canadiennes

g) Nonobstant l'alinéa a), dans les eaux du Bassin des Grands lacs, lorsque des navires à propulsion mécanique sont en vue l'un de l'autre, et se rencontrent ou se croisent à une distance inférieure à un demi-mille, chaque navire faisant route doit, lorsqu'il effectue des manoeuvres autorisées ou exigées par les présentes règles

(i) indiquer la manoeuvre par les signaux suivants émis au sifflet :

--un son bref pour dire : «J'ai l'intention de vous passer sur mon bâbord»,

--deux sons brefs pour dire : «J'ai l'intention de vous passer sur mon tribord»,
et

--trois sons brefs pour dire : «Je bats en arrière»; et

(ii) lorsqu'il entend le signal comportant un ou deux sons brefs, visés au sous-alinéa (i), de l'autre navire, s'il est d'accord, émettre le même signal au sifflet et prendre les mesures nécessaires pour assurer un passage en toute sécurité. Si, toutefois, pour une raison quelconque, le navire, lorsqu'il entend le ou les deux sons brefs visés au sous-alinéa (i), doute quant à la sécurité de la manoeuvre proposée, il doit émettre le signal spécifié à l'alinéa d) et chaque navire prendra les mesures de précaution nécessaires jusqu'à l'obtention d'un accord de passage en toute sécurité.

h) Nonobstant l'alinéa b), dans les eaux du Bassin des Grands lacs, un navire peut compléter les signaux au sifflet prescrits à l'alinéa g) par des signaux lumineux

(i) qui ont la signification suivante :

--un éclat pour dire : «J'ai l'intention de vous passer sur mon bâbord»,

--deux éclats pour dire : «J'ai l'intention de vous passer sur mon tribord»,

--trois éclats pour dire : «Je bats en arrière»; et

(ii) dont la durée est d'environ une seconde par signal.

l) Le feu utilisé pour un signal visé à l'alinéa h), doit, s'il est présent, être un feu blanc ou jaune visible sur tout l'horizon, à une portée minimum de deux milles, synchronisé avec le signal du sifflet visé à l'alinéa g), et doit se conformer aux dispositions de la section 12 de l'appendice I.

j) Nonobstant l'alinéa c), dans les eaux du Bassin des Grands lacs, lorsque des navires à propulsion mécanique sont en vue l'un de l'autre dans un chenal étroit ou une voie d'accès,

(i) le navire qui entend en rattraper un autre doit, conformément à la règle 9f), indiquer son intention en émettant au sifflet les signaux suivants :

--un son bref pour dire : «Je compte vous rattraper sur tribord »,

--deux sons brefs pour dire : «Je compte vous rattraper sur bâbord »;

(ii) le navire qui est sur le point d'être rattrapé doit, en manoeuvrant conformément à la règle 9f), indiquer son accord en émettant le même signal. En cas de doute, il doit émettre le signal prescrit à l'alinéa d).

k) Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, lorsqu'un navire à propulsion mécanique quitte un quai ou un poste, il doit émettre un signal consistant en un son prolongé.

l) Nonobstant la présente règle et la règle 9, dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un navire peut faire usage du radiotéléphone entre passerelles en remplacement des signaux au sifflet prescrits, pour assurer un accord quant à la rencontre, au croisement ou au rattrapage. Si un accord n'est pas possible de cette manière, les signaux au sifflet requis doivent être émis de façon ordonnée et doivent prévaloir.

Règle 35

Signaux sonores par visibilité réduite--International

Tant de jour que de nuit, à l'intérieur ou à proximité d'une zone où la visibilité est réduite, les signaux prescrits par la présente règle doivent être utilisés comme suit :

a) Un navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

b) Un navire à propulsion mécanique faisant route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle de deux secondes environ.

c) Un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre, un navire à capacité de manoeuvre restreinte, un navire handicapé par son tirant d'eau, un navire à voile, un navire en train de pêcher, et un navire qui est en remorque ou en pousse un autre doivent émettre, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle, trois sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de deux sons brefs, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

d) Un navire en train de pêcher, lorsqu'il est au mouillage, et un navire à capacité de manoeuvre restreinte qui procède à ses travaux au mouillage doivent émettre, au lieu des signaux prescrits à l'alinéa g) de la présente règle, le signal prescrit à l'alinéa c) de la présente règle.

e) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi doit, s'il a un équipage à bord, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, quatre sons consécutifs, à savoir un son prolongé suivi de trois sons brefs. Lorsque cela est possible, ce signal doit être émis immédiatement après le signal du navire remorqueur.

f) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et doivent faire entendre les signaux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle.

g) Un navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles ne dépassant pas une minute. À bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 100 mètres, on doit sonner la cloche sur la partie avant du navire et, immédiatement après, sonner rapidement le gong pendant cinq secondes environ sur la partie arrière. Un navire au mouillage peut en outre faire entendre trois sons consécutifs, à savoir un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'un abordage à un navire qui s'approche.

h) Un navire échoué doit sonner la cloche et, en cas de besoin, faire entendre le gong, ainsi qu'il est prescrit à l'alinéa g) de la présente règle. De plus, il doit faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après avoir fait entendre la sonnerie rapide de la cloche. De plus, un navire échoué peut émettre au sifflet un signal approprié.

i) Un navire de longueur inférieure à 12 mètres n'est pas tenu de faire entendre les signaux mentionnés ci-dessus, mais lorsqu'il ne le fait pas, il doit faire entendre un autre signal sonore efficace à des intervalles ne dépassant pas deux minutes.

j) Un bateau-pilote en service de pilotage peut, outre les signaux prescrits aux alinéas a), b) ou g) de la présente règle, faire entendre un signal d'identification consistant en quatre sons brefs.

Signaux sonores par visibilité réduite--Modification canadienne

k) Nonobstant l'alinéa i), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un navire

(i) de moins de 12 mètres de longueur,

(ii) construit ou converti en vue de pousser ou de tirer un objet flottant, et

(iii) ne se trouvant pas dans une aire connue de mouillage, d'entreposage ou de flottage,

doit émettre les signaux sonores prescrits pour un navire de 12 mètres ou plus de longueur.

Règle 36

Signaux destinés à appeler l'attention

Tout navire peut, s'il juge nécessaire d'appeler l'attention d'un autre navire, émettre des signaux lumineux ou sonores ne pouvant être confondus avec tout autre signal autorisé par l'une quelconque des présentes règles, ou bien orienter le faisceau de son projecteur en direction du danger qui menace un navire de façon telle que ce faisceau ne puisse gêner d'autres navires. Tout signal destiné à attirer l'attention d'un autre navire ne doit pas pouvoir être confondu avec une aide à la navigation. Aux fins de la présente règle, l'emploi de feux intermittents ou tournants à haute intensité, tels que les phares gyroscopiques, doit être évité.

Règle 37

Signaux de détresse

Un navire qui est en détresse et demande assistance doit utiliser ou montrer les signaux décrits à l'appendice IV.

PARTIE E--EXEMPTIONS

Règle 38

Exemptions--International

Tout navire (ou catégorie de navires) qui satisfait aux prescriptions des Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer et dont la quille est posée, ou qui se trouve à un stade de construction équivalent, avant l'entrée en vigueur du présent règlement, bénéficie des exemptions suivantes qui s'appliquent audit règlement :

a) Installation des feux dont la portée lumineuse est prescrite par la règle 22 : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

b) Installation des feux dont les couleurs sont prescrites à l'article 7 de l'appendice I du présent règlement : quatre ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

c) Changement de l'emplacement des feux résultant du passage des mesures britanniques au système métrique et de l'arrondissement des chiffres des mesures : exemption permanente.

d) (i) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires de longueur inférieure à 150 mètres, résultant des prescriptions de l'alinéa 3a) de l'appendice I : exemption permanente.

(ii) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât à bord des navires d'une longueur de 150 mètres ou plus, résultant des prescriptions de l'alinéa 3a) de l'appendice I : jusqu'à neuf ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

e) Changement de l'emplacement des feux de tête de mât résultant des prescriptions de l'alinéa 2b) de l'appendice I : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

f) Changement de l'emplacement des feux de côté résultant des prescriptions des alinéas 2g) et 3b) de l'appendice I : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

g) Spécifications du matériel de signalisation sonore prescrites par l'appendice III : neuf ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

h) Changement de l'emplacement des feux visibles sur tout l'horizon résultant des prescriptions de l'alinéa 9b) de l'appendice I : exemption permanente.

Exemptions--Modifications canadiennes

i) Aux fins des alinéas d), e), f) et g), la période de neuf ans qui y est mentionnée débute le 15 juillet 1977.

j) Nonobstant l'alinéa i), la période de neuf ans mentionnée aux alinéas d), e), f) et g) débute le 1er mars 1983 et s'applique aux navires effectuant des

voyages exclusivement en eaux intérieures.

k) Un navire qui n'est pas soumis aux inspections prescrites par la *Loi sur la marine marchande du Canada* est exempté de l'obligation de se conformer aux dispositions du présent règlement relatives aux feux, si ces derniers étaient,

(i) avant le 15 juillet 1981, dans le cas d'un navire d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ou

(ii) avant le 1er juin 1984, dans le cas d'un navire d'une longueur inférieure à 20 mètres,

construits et installés en conformité avec les dispositions du *Règlement sur les abordages*, telles que formulées le 31 juillet 1974, ou avec celles du *Règlement sur les petits bâtiments*, telles que formulées le 31 mai 1984.

[Suivant]

* * * * *  * * * * * Avis important



English	Contactez-nous	Aide	Recherche	Site du Canada
Justice accueil	Plan du site	Programmes et services	La justice et le droit	Lois



LOIS



Lois et règlements codifiés

Loi habilitante : [Marine marchande du Canada, Loi sur la](#)[Règlement sur les abordages](#)[RÈGLEMENT INTERNATIONAL DE 1972 POUR PR ÉVENIR LES
ABORDAGES EN MER, AVEC MODIFICATIONS CANADIENNES.](#)Désistements : Les documents ne sont pas les versions officielles des Lois et
Règlements du Canada ([suite](#)).Source : <http://lois.justice.gc.ca/fr/S-9/C.R.C.-ch.1416/93676.html>

À jour jusqu'au 31 août 2002

Lois

- Page principale
- Glossaire
- Note importante
- Pour établir un lien
- Problèmes d'impression?

Accès

- Constitution
- Charte
- Lois par Titre
- Lois par Sujet

Recherche avancée

- Modèles pour recherche avancée

Jurisprudence

- Jurisprudence fédérale et provinciale

Autre

Lois annuelles

OK

- Tableau des lois d'intérêt public et des ministres responsables
- Tableau des lois d'intérêt privé
- Index codifié de textes réglementaires

[\[Précédent\]](#)PARTIE F--DISPOSITIONS SUPPLÉMENTAIRES
CANADIENNES

Règle 39

Signaux spéciaux pour matières dangereuses

Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un navire qui embarque, décharge ou transporte des matières dangereuses doit,

a) lorsqu'il ne fait pas route, montrer à l'endroit le plus visible un feu rouge visible sur tout l'horizon ou le pavillon «B» du Code international; et

b) lorsqu'il fait route, montrer à l'endroit le plus visible le pavillon «B» du Code international et non un feu rouge visible sur tout l'horizon.

Règle 40

Réflecteurs radar

a) Sous réserve de l'alinéa b), tout navire d'une longueur inférieure à 20 mètres ou construit principalement de matériaux non métalliques doit être doté d'un réflecteur radar passif.

b) L'alinéa a) ne s'applique pas

(i) lorsque le navire est exploité dans des conditions où le trafic est léger, de jour et dans des conditions atmosphériques favorables et qu'il n'est pas nécessaire pour sa sécurité qu'il s'y conforme; ou

(ii) lorsque la petite taille du navire ou que le fait de l'exploiter à l'extérieur des zones où se pratique la navigation au radar font qu'il est impossible de s'y conformer.

c) Le réflecteur radar prescrit à l'alinéa a) doit

- (i) assurer une performance sur 360 degrés d'azimut et répondre aux fréquences radar de 9,3 GHz (longueur d'onde correspondante 3,2 centimètres);
 - (ii) présenter une surface d'écho équivalente de 10 mètres carrés, mesurée perpendiculairement aux lobes principaux du radar;
 - (iii) être monté ou suspendu plus haut que les superstructures, et, si possible, à une hauteur d'au moins quatre mètres au-dessus de l'eau;
 - (iv) être placé et peint de manière à ne pas se détacher visuellement;
 - (v) pouvoir assurer sa performance dans les conditions d'état de la mer, de vibration, d'humidité et de changement de température qu'il est possible de rencontrer dans l'environnement marin; et
 - (vi) être marqué clairement pour indiquer toute préférence d'orientation pour montage.
- d) Le schéma polaire d'azimut du réflecteur radar prescrit à l'alinéa a) doit présenter une réponse d'au moins -6 dB par référence aux maxima des lobes principaux du radar
- (i) sur un angle total de 240 degrés; et
 - (ii) dans tout arc de plus de 10 degrés.

Règle 41

Transpondeurs

- a) Nul navire ne doit être équipé d'un transpondeur capable d'émettre des signaux de réponse radar ou des signaux de balise radar dans les bandes de radar marines de 3 ou 10 centimètres, à moins que l'utilisation de ce transpondeur n'ait été autorisée par écrit par le président.
- b) Le président peut autoriser l'utilisation d'un transpondeur du type mentionné à l'alinéa a), s'il estime que le transpondeur sera utilisé d'une manière qui ne causera pas d'interférence ou de dégradation à l'utilisation du radar pour la navigation.
- c) Une autorisation du type mentionné à l'alinéa a) peut comporter certaines conditions que le président considère nécessaires pour garantir que le transpondeur sera utilisé de la manière prévue à l'alinéa b).
- d) Nulle personne ne doit utiliser un transpondeur sur un navire autrement qu'aux conditions spécifiées dans l'autorisation prévue à l'alinéa a).

Règle 42

Exigences supplémentaires pour les navires d'exploration ou d'exploitation

- a) Le navire d'exploration ou d'exploitation doit montrer des panneaux d'identification portant son nom et ses lettres ou chiffres d'identification de sorte qu'au moins un panneau soit visible de n'importe quelle direction.
- b) Le nom et les lettres ou chiffres d'identification visés à l'alinéa a) doivent :
 - (i) être de couleur noire;

(ii) mesurer au moins un mètre de hauteur;

(iii) être présentés sur un fond jaune;

(iv) être facilement visibles de jour et de nuit au moyen d'un éclairage ou de l'utilisation d'un matériau rétro réfléchissant.

c) Sous réserve de l'alinéa h), le navire d'exploration ou d'exploitation, lorsqu'il est immobile et qu'il effectue des travaux de forage ou de production, doit, au lieu des feux ou des marques exigés par les présentes règles, montrer, à l'endroit où ils sont les plus visibles de n'importe quelle direction, un feu blanc ou une série de feux blancs placés à la même hauteur par rapport à la surface de l'eau et fonctionnant simultanément, et ce feu ou ces feux doivent :

(i) lancer des éclats correspondant à la lettre U en morse à intervalles d'au plus 15 secondes;

(ii) être placés à au moins six mètres et à au plus 30 mètres au-dessus de la surface de l'eau pour qu'au moins un feu soit visible à une distance d'au moins 15 mètres du navire;

(iii) être visibles sur tout l'horizon à une portée nominale de 15 milles;

(iv) être alimentés par une source d'énergie fiable;

(v) être dotés d'une source d'énergie auxiliaire;

(vi) être montrés à compter de 15 minutes avant le coucher du soleil jusqu'au lever du soleil et en tout temps lorsque la visibilité dans n'importe quelle direction est de deux milles ou moins.

d) Les extrémités horizontales et verticales du navire d'exploration ou d'exploitation qui est immobile et qui effectue des travaux de forage ou de production doivent être suffisamment marquées conformément aux exigences mentionnées dans la publication de Transports Canada intitulée *Normes d'identification des obstacles* (2^e éd.), 1987, TP 382, compte tenu de ses modifications éventuelles.

e) Le navire d'exploration ou d'exploitation doit, lorsqu'il est immobile et qu'il effectue des travaux de forage ou de production, être doté d'un appareil de signalisation sonore :

(i) qui est alimenté par une source d'énergie fiable;

(ii) qui est doté d'une source d'énergie auxiliaire;

(iii) qui, une fois mis en marche, fait entendre des coups rythmés correspondant à la lettre U en morse à intervalles de 30 secondes;

(iv) dont l'intensité maximale se situe à une fréquence comprise entre 100 Hz et 1 000 Hz;

(v) dont la portée atteint habituellement au moins deux milles;

(vi) qui est placé à au moins six mètres et à au plus 30 mètres au-dessus de la surface de l'eau;

(vii) qui est placé de sorte que le son produit puisse être entendu, lorsqu'il n'y a pas de vent, dans un rayon du navire constitué par la portée prescrite.

f) Le navire d'exploration ou d'exploitation doit, lorsqu'il est immobile et qu'il

effectue des travaux de forage ou de production et que la visibilité est de deux milles ou moins dans n'importe quelle direction, mettre en marche l'appareil de signalisation sonore visé à l'alinéa e) au lieu d'émettre les signaux sonores prescrits à la règle 35.

g)Le navire d'exploration ou d'exploitation doit satisfaire aux exigences techniques applicables contenues dans la publication de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) intitulée *Recommandations pour la signalisation des plates-formes en mer*, novembre 1984, compte tenu de ses modifications éventuelles, la portée nominale des feux devant être calculée selon l'appendice II de la publication de cette association intitulée *Recommandations pour la notation de l'intensité lumineuse et de la portée des feux*, 1967, compte tenu de ses modifications éventuelles.

h)Dans les eaux canadiennes du bassin des Grands Lacs, le feu blanc ou la série de feux blancs montrés par le navire d'exploration ou d'exploitation, lorsqu'il est immobile et qu'il effectue des travaux de forage ou de production, doivent avoir une portée lumineuse de huit à 15 milles.

Règle 43

Zones de sécurité entourant les navires d'exploration ou d'exploitation

a)Pour l'application de la présente règle, en ce qui concerne le navire d'exploration ou d'exploitation qui est en position pour explorer ou exploiter les ressources naturelles inanimées des fonds marins, la zone de sécurité est la zone qui s'étend des extrémités extérieures du navire jusqu'à la plus importante des distances suivantes :

(i) un rayon de 500 m;

(ii) 50 m au-delà des limites du champ d'action des ancres du navire.

b)Le président peut établir une zone de sécurité plus vaste ou plus restreinte que celle visée à l'alinéa a) dans la mesure où le type et le rôle du navire d'exploration ou d'exploitation le justifient.

c)Nul navire ne peut naviguer à l'intérieur d'une zone de sécurité.

d)L'alinéa c) ne s'applique pas à un navire :

(i) qui est en détresse;

(ii) qui tente de sauver des vies ou de venir en aide à un navire en détresse;

(iii) qui est exploité par l'État qui a compétence, eu égard aux travaux d'exploration ou d'exploitation, ou qui est exploité pour le compte de cet État;

(iv) qui a reçu du responsable du navire d'exploration ou d'exploitation la permission de pénétrer dans la zone de sécurité entourant ce navire.

e)Tous les navires doivent suivre les directives ou instructions applicables à une telle zone qui sont publiées dans tout Avis aux navigateurs ou Avis à la navigation.

Règle 44

Systèmes de rassemblement des données océanographiques (ODAS)

a)Tout ODAS canadien doit porter clairement son numéro d'identification sur

la surface extérieure la plus visible et, si c'est possible, le nom et l'adresse de son propriétaire.

b) Sous réserve de l'alinéa f), chaque ODAS doit être doté, lors de sa construction ou par après, d'un réflecteur radar passif donnant un écho de retour qui est au moins équivalent à celui donné par le réflecteur radar prescrit à la règle 40.

c) Chaque ODAS conçu pour fonctionner à flot et dont une partie de la structure émerge de l'eau doit :

(i) être de couleur jaune,

(ii) avoir une forme qui ne peut être confondue avec celle d'une aide à la navigation,

(iii) dans la mesure du possible :

(A) être surmonté d'un « X » de couleur jaune,

(B) montrer un feu jaune visible à une distance minimale de cinq milles et lançant un groupe de cinq éclats toutes les 20 secondes,

(C) être doté d'un appareil qui émet un signal sonore à intervalles d'au plus deux minutes, lequel signal ne peut être confondu avec aucun autre signal prescrit par les présentes règles ni avec le signal sonore émis par une aide à la navigation placée près de l'ODAS.

d) Sous réserve de l'alinéa f), un ODAS conçu pour fonctionner sous l'eau, autre qu'un ODAS visé à l'alinéa e), doit

(i) être escorté par un navire de surface donnant l'avertissement de la présence de l'ODAS, conformément à la règle 27; ou

(ii) être relié à une bouée de surface qui est marquée et qui donne l'écho de retour radar, est munie de feux et émet les signaux sonores prescrits aux alinéas a) à c).

e) Chaque ODAS conçu pour fonctionner sur le fond de la mer, d'un lac, d'un fleuve ou d'une rivière et dont une partie de la structure émerge de l'eau doit être marqué, montrer des feux et des marques et émettre des signaux sonores de la même manière qu'un navire d'exploration ou d'exploitation.

f) Un ODAS est exempté des alinéas b) et d) lorsque

(i) le président a déterminé que l'ODAS ne constitue pas un danger possible pour la navigation, en raison

(A) de sa taille, du matériau dont il est fait, de sa construction, de la zone où il fonctionne ou de son mode de fonctionnement,

(B) de la nature et de l'état des eaux dans la zone où l'ODAS fonctionne, et

(C) de l'usage qui est ou qui pourrait raisonnablement être fait desdites eaux; et

(ii) que le président a fait part par écrit de sa décision au propriétaire de l'ODAS.

Règle 45

Feu bleu à éclats

a) Pour l'application de la présente règle, «navire d'État» s'entend d'un navire ou d'un bâtiment qui est la propriété de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province et qui est à son service, ainsi que d'un navire qui est la propriété d'un corps policier fédéral, provincial, portuaire, fluvial, de comté ou municipal ou qui est exploité par un tel corps policier. (*government ship*)

b) Tout navire d'État peut montrer comme signal d'identification un feu bleu à éclats lorsqu'il :

(i) soit prête assistance dans n'importe quelles eaux à un bâtiment ou autre embarcation, à un aéronef ou à une personne qui sont menacés d'un danger grave et imminent et qui ont besoin d'un secours immédiat,

(ii) soit sert à l'exécution de la loi dans des eaux canadiennes.

Règle 46

Système de feux de navigation de relais

a) Pour l'application de la présente règle, «système de feux de navigation de relais» s'entend d'un système qui comprend des feux de tête de mât, des feux de côté, un feu de poupe et des feux de mouillage. (*alternate system of navigation lights*)

b) Sous réserve de l'alinéa d), tout navire construit le 1er janvier 1991 ou après cette date dont l'inspection est exigée par la Loi doit être équipé d'un système de feux de navigation de relais.

c) Sous réserve de l'alinéa d), tout navire construit avant le 1er janvier 1991 dont l'inspection est exigée par la Loi doit, avant le 1er janvier 1996 :

(i) si sa jauge brute est de 500 tonneaux ou plus, être équipé d'un système de feux de navigation de relais,

(ii) si sa jauge brute est inférieure à 500 tonneaux, être équipé d'un système de feux de navigation de relais ou avoir à bord un tel système.

d) L'alinéa b) et le sous-alinéa c)(ii) ne s'appliquent pas aux navires d'une longueur inférieure à 15 mètres.

d.1) Le système de feux de navigation de relais des navires visés à l'alinéa b) ou au sous-alinéa c)(i) doit être alimenté par la principale source d'énergie électrique du navire et par une autre source d'énergie électrique requise par l'article 15 de l'appendice I.

e) Le système de feux de navigation de relais du navire visé au sous-alinéa c)(ii) doit, selon le cas :

(i) être alimenté par une source d'énergie électrique qu'exige l'article 15 de l'appendice I pour ce navire, autre que la source d'énergie principale,

(ii) sous réserve de l'alinéa f), être constitué de feux non électriques.

f) L'utilisation de feux non électriques en tant que feux de relais est interdite à bord des navires suivants :

(i) tout navire ou chaland dont la cargaison possède des propriétés volatiles ou explosives susceptibles de mettre en danger le navire ou le chaland et son équipage,

(ii) tout navire utilisé pour remorquer ou pousser un navire ou un chaland dont

la cargaison possède des propriétés volatiles ou explosives susceptibles de mettre en danger les navires ou le chaland et leur équipage respectif.

APPENDICE I
EMPLACEMENT ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES FEUX ET
MARQUES

1. Définition--International

a) L'expression « hauteur au-dessus du plat-bord » désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé. Cette hauteur doit être mesurée à partir de l'endroit situé sous le feu à la verticale de celui-ci.

Définition--Modification canadienne

b) L'expression « coupure pratique » désigne le point sur l'arc de cercle entourant une source lumineuse où l'intensité de la lumière décroît de la manière qui suit :

(i) dans le cas des navires d'une longueur inférieure à 20 mètres, pour lesquels l'intensité est réduite à 67 pour cent de l'intensité minimale prescrite à moins de trois ou cinq degrés, selon le cas, en dehors des secteurs horizontaux mentionnés à l'article 9 du présent appendice et décrits à la règle 21, la coupure pratique intervient au point où l'intensité est réduite à 10 pour cent de l'intensité minimale prescrite à moins de 20 degrés en dehors des secteurs horizontaux mentionnés à l'article 9 du présent appendice et décrits à la règle 21;

(ii) dans le cas des navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres, la coupure pratique intervient au point où l'intensité est réduite à 12,5 pour cent de l'intensité minimale prescrite à moins de trois ou cinq degrés, selon le cas, en dehors des secteurs horizontaux mentionnés à l'article 9 du présent appendice et décrits à la règle 21.

2. Emplacement et espacement des feux sur le plan vertical -- International

a) À bord des navires à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de tête de mât doivent être disposés comme suit :

(i) le feu de tête de mât avant ou, le cas échéant, le feu unique, doit se trouver à une hauteur de six mètres au moins au-dessus du plat-bord et, si la largeur du navire dépasse six mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit toutefois nécessaire que cette hauteur dépasse 12 mètres;

(ii) lorsqu'il existe deux feux de tête de mât, le feu arrière doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu avant.

b) La distance verticale entre les feux de tête de mât des navires à propulsion mécanique doit être telle que le feu arrière puisse toujours être vu distinctement au-dessus du feu avant, à une distance de 1 000 mètres de l'avant du navire au niveau de la mer, dans toutes les conditions normales d'assiette.

c) Le feu de tête de mât d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 12 mètres, mais inférieure à 20 mètres, doit se trouver à une hauteur de 2,5 mètres au moins au-dessus du plat-bord.

d) Un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres peut avoir son feu le plus élevé à une hauteur inférieure à 2,5 mètres au-dessus du plat-bord.

d.1) Lorsqu'il porte un feu de tête de mât en plus des feux de côté et du feu de poupe ou qu'il porte le feu visible sur tout l'horizon visé au sous-alinéa c)(i) de la règle 23 en plus des feux de côté, le feu de tête de mât ou le feu visible sur tout l'horizon doit se trouver à un mètre au moins au-dessus des feux de côté.

e) L'un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique qui remorque ou pousse un autre navire doit se trouver au même emplacement que le feu de tête de mât avant ou arrière, étant entendu que, si le feu inférieur de tête de mât arrière se trouve sur le mât arrière, il doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu de tête de mât avant.

f) (i) Le feu ou les feux de tête de mât prescrits par la règle 23a) doivent être placés au-dessus et à bonne distance des autres feux et obstructions, à l'exception de ceux qui sont décrits au sous-alinéa (ii).

(ii) Lorsqu'il n'est pas possible de placer au-dessous des feux de tête de mât les feux visibles sur tout l'horizon prescrits par la règle 27b)(i) ou par la règle 28, ces feux peuvent être placés au-dessus du feu ou des feux de tête de mât arrière ou, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant et le feu ou les feux de tête de mât arrière à condition que, dans ce dernier cas, il soit conforme aux prescriptions de l'alinéa 3 c) de la présente appendice.

g) Les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique doivent se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord ne dépassant pas les trois quarts de la hauteur du feu de tête de mât avant. Ils ne doivent pas être placés trop bas pour ne pas se confondre avec les lumières de pont.

h) Lorsqu'ils sont réunis en un fanal combiné et portés par un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté doivent se trouver à un mètre au moins au-dessous du feu de tête de mât.

i) Lorsque les règles prescrivent deux ou trois feux superposés, ceux-ci doivent être espacés de la manière suivante :

(i) à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, ces feux doivent être espacés de deux mètres au moins; le feu inférieur doit se trouver à une hauteur de quatre mètres au moins au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

(ii) à bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les feux doivent être espacés de un mètre au moins; le feu inférieur doit se trouver à une hauteur de deux mètres au moins au-dessus du plat-bord, sauf si le navire est tenu de porter un feu de remorquage;

(iii) lorsque trois feux sont portés, ils doivent être placés à intervalles réguliers.

j) Le feu le plus bas des deux feux visibles sur tout l'horizon prescrits pour les navires en train de pêcher doit se trouver à une hauteur au-dessus des feux de côté au moins égale à deux fois la distance qui sépare les deux feux verticaux.

k) Lorsque le navire porte deux feux de mouillage, le feu de mouillage avant prescrit par la règle 30a)(i) doit se trouver au moins 4,5 mètres plus haut que le feu arrière. À bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 50

mètres, le feu de mouillage avant doit se trouver à une hauteur de six mètres au moins au-dessus du plat-bord.

Emplacement ou espacement des feux sur le plan vertical--Modifications canadiennes

l)Nonobstant l'alinéa a), dans les eaux du Bassin des Grands lacs, sur un navire à propulsion mécanique de 20 mètres ou plus de longueur, les feux de tête de mât peuvent être placés comme suit :

(i) le feu de tête de mât avant, ou le feu de tête de mât unique s'il n'y en a qu'un sur le navire, à une hauteur au-dessus du plat-bord qui n'est pas inférieure à cinq mètres, et si la largeur du navire dépasse cinq mètres, à une hauteur au-dessus du plat-bord qui n'est pas inférieure à cette largeur, mais le feu n'a pas à être placé à une hauteur au-dessus du plat-bord supérieure à huit mètres;

(ii) si le navire comporte deux feux de tête de mât, le feu arrière doit être à une hauteur verticale dépassant d'au moins deux mètres celle du feu avant.

m)Nonobstant l'alinéa d), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, le feu de tête de mât ou le feu blanc visible sur tout l'horizon décrit à la règle 23c), pour un navire à propulsion mécanique de longueur inférieure à 12 mètres, doit être porté à une hauteur dépassant d'au moins un mètre celle des feux de côté.

n)Nonobstant l'alinéa e), dans les eaux du Bassin des Grands lacs, un des deux ou trois feux de tête de mât prescrits pour un navire à propulsion mécanique lorsqu'il remorque ou pousse un autre navire doit être placé dans la même position que le feu de tête de mât avant ou le feu de tête de mât arrière, mais quand le feu est placé sur le mât arrière, le feu le plus bas sur le mât arrière doit être à une hauteur dépassant au moins de deux mètres le feu de tête de mât avant.

o)Nonobstant l'alinéa g), dans les eaux du Bassin des Grands lacs, les feux de côté d'un navire à propulsion mécanique peuvent être placés à une hauteur inférieure d'au moins un mètre au feu de tête de mât avant, mais ne doivent pas souffrir d'interférence avec les feux de pont.

p)Nonobstant le sous-alinéa l)(i), dans les eaux du Bassin des Grands lacs, lorsqu'un navire de 20 mètres ou plus de longueur doit porter deux ou trois feux superposés, ces feux peuvent être espacés d'au moins un mètre, et le plus bas de ces feux doit, sauf si un feu de remorquage est requis, être placé à hauteur verticale d'au moins quatre mètres au-dessus du plat-bord.

q)Les feux blancs visibles sur tout l'horizon prescrits pour un navire ou objet peu visible, partiellement submergé, ou un chaland respectivement à la règle 24g) et k), doivent être portés à la même hauteur, à au moins deux mètres au-dessus de l'eau.

3. Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal -- International

a)Lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique, la distance horizontale qui les sépare doit être au moins égale à la moitié de la longueur du navire sans toutefois qu'il soit nécessaire que cette distance dépasse 100 mètres. Le feu avant ne doit pas être situé, par rapport à l'avant du navire, à une distance supérieure au quart de la longueur du navire.

b) À bord d'un navire à propulsion mécanique de longueur égale ou supérieure à 20 mètres, les feux de côté ne doivent pas se trouver sur l'avant des feux de tête de mât avant. Ils doivent se trouver sur le côté du navire ou à proximité de celui-ci.

c) Lorsque les feux prescrits par la règle 27b)(i) ou par la règle 28 sont placés, sur un plan vertical, entre le feu ou les feux de tête de mât avant le feu ou les feux de tête de mât arrière, ces feux visibles sur tout l'horizon doivent se trouver à une distance horizontale de deux mètres au moins de l'axe longitudinal du navire dans le sens transversal.

d) Lorsqu'un seul feu de tête de mât est prescrit pour un navire à propulsion mécanique, ce feu doit se trouver en avant de la demi-longueur du navire; dans le cas d'un navire d'une longueur inférieure à 20 m, le feu n'a pas à être placé en avant de la demi-longueur du navire, mais il doit être placé aussi à l'avant qu'il est possible dans la pratique.

Emplacement et espacement des feux sur le plan horizontal--Modification canadienne

e) Malgré l'alinéa a), dans les eaux du Bassin des Grands Lacs, lorsque deux feux de tête de mât sont prescrits pour un navire à propulsion mécanique, les exigences suivantes doivent être respectées :

(i) la distance horizontale entre ces feux ne doit pas être inférieure au quart de la longueur du navire, mais elle n'a pas à être supérieure à 50 m,

(ii) le feu avant doit être placé à au plus une demi-longueur du navire à partir de l'étrave.

f) [Abrogé, DORS/96-145, art. 4]

4. Détails concernant l'emplacement des feux de direction pour les navires de pêche, les dragues et les navires effectuant des travaux sous-marins

a) Le feu de direction de l'engin déployé d'un navire en train de pêcher, prescrit par la Règle 26c)(ii), doit être situé à une distance horizontale de deux mètres au moins et de six mètres au plus des deux feux rouge et blanc visibles sur tout l'horizon. Ce feu doit être placé à une hauteur qui ne soit ni supérieure à celle du feu blanc visible sur tout l'horizon prescrit par la Règle 26c)(i), ni inférieure à celle des feux de côté.

b) La distance horizontale entre les feux et marques indiquant à bord d'un navire en train de draguer ou d'effectuer des travaux sous-marins le côté obstrué et/ou le côté sur lequel on peut passer sans danger, tels que prescrits à la Règle 27a)(i) et (ii) et les feux et les marques prescrits à la Règle 27b)(i) et (ii), doit être aussi grande que possible et, en tout cas, d'au moins deux mètres. Le plus élevé de ces feux ou marques ne doit en aucun cas être placé plus haut que le feu inférieur ou la marque inférieure faisant partie de la série des trois feux ou marques prescrits par la Règle 27b)(i) et (ii).

5. Écrans des feux de côté--International

Les feux de côté des navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres doivent être munis du côté du navire d'écrans peints en noir avec une peinture mate et être conformes aux prescriptions de l'article 9 du présent appendice. À bord des navires de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté, s'ils sont

nécessaires pour satisfaire aux prescriptions de l'article 9 du présent appendice, doivent être munis, du côté du navire, d'écrans de couleur noire mate. Dans le cas d'un fanal combiné qui utilise un filament vertical unique et une cloison très étroite entre le secteur vert et le secteur rouge, il n'est pas nécessaire de prévoir d'écrans extérieurs.

5.1 Écrans des feux autres que les feux de côté--Modification canadienne

À bord des navires à propulsion mécanique d'une longueur inférieure à 12 mètres construits après le 31 juillet 1983, le feu de tête de mât ou le feu visible sur tout l'horizon visé à la règle 23c) doit être muni d'écrans destinés à prévenir toute illumination directe du navire à l'avant de la position occupée par la personne qui le fait fonctionner.

6. Marques

a) Les marques doivent être noires et avoir les dimensions suivantes :

(i) une boule doit avoir au moins 0,6 mètre de diamètre;

(ii) un cône doit avoir un diamètre de base de 0,6 mètre au moins et une hauteur égale à son diamètre;

(iii) une marque cylindrique doit avoir un diamètre de 0,6 mètre au moins et une hauteur double de son diamètre;

(iv) un bicône se compose de deux cônes définis au sous-alinéa (ii) ci-dessus ayant une base commune.

b) La distance verticale entre les marques doit être d'au moins 1,5 mètre.

c) À bord d'un navire de longueur inférieure à 20 mètres, les marques peuvent avoir des dimensions inférieures, mais en rapport avec les dimensions du navire et la distance qui les sépare peut être réduite en conséquence.

7. Couleur des feux -- International

La chromaticité de tous les feux de navigation doit être conforme aux normes suivantes, qui se situent dans les limites indiquées par le diagramme de chromaticité de la Commission internationale de l'éclairage (CIE).

Les limites de la zone des différentes couleurs sont données par les coordonnées des sommets des angles, qui sont les suivantes :

(i) *Blanc*

x 0,525 0,525 0,452 0,310 0,310 0,443

y 0,382 0,440 0,440 0,348 0,283 0,382

(ii) *Vert*

x 0,028 0,009 0,300 0,203

y 0,385 0,723 0,511 0,356

(iii) *Rouge*

x 0,680 0,660 0,735 0,721

y 0,320 0,320 0,265 0,259

(iv) *Jaune*

x 0,612 0,618 0,575 0,575

y 0,382 0,382 0,425 0,406

Couleur des feux -- Modification canadienne

(v) *Bleu limité*

x 0,136 0,218 0,185 0,102

y 0,040 0,142 0,175 0,105

8. Intensité des feux

a) L'intensité minimale des feux doit être calculée à l'aide de la formule :

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K$$

où I = Intensité lumineuse en candelas dans les conditions de

T = Seuil d'éclairement 2×10^{-7} lux,

D = Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu en milles marins,

K = Coefficient de transmission atmosphérique.

Pour les feux prescrits K est égal à 0,8 ce qui correspond à une visibilité météorologique d'environ 13 milles marins.

b) Le tableau suivant présente quelques valeurs obtenues à l'aide de cette formule :

Distance de visibilité (portée lumineuse) du feu exprimée en milles	Intensité lumineuse du feu exprimée en candelas pour K = 0,8
---	--

D	I
---	---

1 0,9

2 4,3

3 12

4 27

5 52

6 94

NOTE :L'intensité lumineuse maximale des feux de navigation devrait être limitée de manière à éviter des reflets gênants. Cette limitation de l'intensité lumineuse ne doit pas être obtenue au moyen d'une commande variable.

9. Secteurs horizontaux de visibilité--International

a) (i) Les feux de côté doivent, une fois installés à bord, avoir vers l'avant les intensités minimales requises. Les intensités doivent diminuer jusqu'à devenir pratiquement nulles entre un et trois degrés en dehors des secteurs prescrits.

(ii) Pour les feux de poupe et les feux de tête de mât ainsi que pour les feux de côté à la limite du secteur de visibilité située à 22,5 degrés sur l'arrière du travers, les intensités minimales requises doivent être maintenues sur l'arc d'horizon des secteurs prescrits par la règle 21, jusqu'à cinq degrés à l'intérieur de ces secteurs. À partir de cinq degrés à l'intérieur des secteurs prescrits, l'intensité peut diminuer à concurrence de 50 pour cent jusqu'aux limites prescrites; puis elle doit diminuer constamment jusqu'à devenir pratiquement nulle à cinq degrés au plus en dehors des secteurs prescrits.

b) (i) À l'exception des feux de mouillage prescrits à la règle 30 qu'il n'est pas nécessaire de placer trop haut au-dessus du plat-bord, les feux visibles sur tout l'horizon doivent être placés de manière à ne pas être cachés par des mâts, des mâts de hune ou toutes autres structures sur des secteurs angulaires supérieurs à six degrés.

(ii) S'il est impossible dans la pratique de satisfaire au sous-alinéa (i) en plaçant un seul feu visible sur tout l'horizon, deux feux visibles sur tout l'horizon doivent être utilisés et convenablement placés ou masqués de manière à être perçus, dans la mesure du possible, comme un feu unique à une distance de un mille.

Secteurs horizontaux de visibilité--Modification canadienne

c) Nonobstant l'alinéa b), dans les eaux du Bassin des Grands lacs, le feu ou les feux blancs visibles sur tout l'horizon prescrits à la règle 23e) ne doivent pas être sujets à occlusion.

10. Secteurs verticaux de visibilité--International

a) Les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques une fois installés, à l'exception des feux installés à bord des navires à voile faisant route, doivent être tels qu'ils maintiennent :

(i) au moins l'intensité minimale requise de cinq degrés au-dessus du plan horizontal à cinq degrés au-dessous de ce plan;

(ii) au moins 60 pour cent de l'intensité minimale requise de 7,5 degrés au-dessus du plan horizontal à 7,5 degrés au-dessous de ce plan.

b) Dans les cas des navires à voile faisant route, les secteurs verticaux de visibilité des feux électriques une fois installés doivent être tels qu'ils maintiennent :

- (i) au moins l'intensité minimale requise de cinq degrés au-dessus du plan horizontal à cinq degrés au-dessous de ce plan;
- (ii) au moins 50 pour cent de l'intensité minimale requise de 25 degrés au-dessus du plan horizontal à 25 degrés au-dessous de ce plan.
- c) Pour les feux autres qu'électriques, ces spécifications doivent être observées d'aussi près que possible.

Secteurs verticaux de visibilité--Modification canadienne

d) Nonobstant l'alinéa a), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, il n'est pas nécessaire que les feux électriques des chalands sans équipage soient conformes aux dispositions relatives aux secteurs verticaux de visibilité, mais ils doivent maintenir l'intensité minimale prescrite sur le plan horizontal.

11. Intensité des feux non électriques

Les feux non électriques doivent avoir autant que possible les intensités minimales spécifiées au tableau de l'article 8 du présent appendice.

12. Feu de manoeuvre--International

a) Nonobstant les dispositions de l'alinéa 2f) du présent appendice le feu de manoeuvre décrit à la règle 34b) doit être situé dans le même plan axial que le feu ou les feux de tête de mât et, lorsque cela est possible, à une distance verticale de deux mètres au moins au-dessus du feu de tête de mât avant, à condition d'être porté à une distance verticale d'au moins deux mètres au-dessus ou au-dessous du feu de tête de mât arrière. S'il n'y a qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manoeuvre, s'il existe, doit être installé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins deux mètres du feu de tête de mât.

Feu de manoeuvre--Modification canadienne

b) Par dérogation à l'alinéa a), dans les eaux du Bassin des Grands Lacs, le feu de manoeuvre décrit à la règle 34h) doit être placé dans le même plan axial que le ou les feux de tête de mât, à une distance verticale d'au moins un mètre au-dessus ou en dessous du feu de tête de mât arrière et, si possible, d'au moins un mètre au-dessus du feu de tête de mât avant. À bord d'un navire ne portant qu'un seul feu de tête de mât, le feu de manoeuvre, s'il y en a un, doit être placé à l'endroit le plus visible, à une distance verticale d'au moins un mètre du feu de tête de mât.

13. Engins à grande vitesse

Le feu de tête de mât des engins à grande vitesse dont le rapport longueur/largeur est inférieur à 3,0 peut être placé à une hauteur qui, par rapport à la largeur de l'engin, est inférieure à celle prescrite au sous-alinéa 2a) (i) du présent appendice, à condition que l'angle à la base du triangle isocèle formé par le feu de tête de mât et les feux de côté, vus de face, ne soit pas inférieur à 27°.

14. Agrément--International

a) La construction des feux et des marques et l'installation des feux à bord

doivent être jugées satisfaisantes par l'autorité compétente de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

Agrément--Modifications canadiennes

b) Pour l'application de l'alinéa a), le président constitue l'autorité compétente pour le Canada.

15. Source d'énergie électrique

La source d'énergie électrique alimentant les feux de navigation doit être conforme aux dispositions de la publication de Transports Canada intitulée *Normes d'électricité régissant les navires*, 1987, TP 127, avec ses modifications successives.

APPENDICE II SIGNAUX SUPPLÉMENTAIRES DES NAVIRES DE PÊCHE PÊCHANT À PROXIMITÉ LES UNS DES AUTRES--INTERNATIONAL

1. Généralités

Les feux mentionnés dans le présent appendice doivent, s'ils sont montrés en application des dispositions de la règle 26*d*), être placés à l'endroit le plus visible, à 0,9 mètre au moins les uns des autres et plus bas que les feux prescrits par la règle 26*b*)(i) et *c*)(i). Ils doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance de un mille au moins, mais cette distance doit être inférieure à la portée des feux prescrits par les présentes règles pour les navires de pêche.

2. Signaux pour chalutiers

a) Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 m qui sont en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé doivent montrer :

(i) lorsqu'ils jettent leurs filets : deux feux blancs superposés;

(ii) lorsqu'ils halent leurs filets : un feu blanc placé à la verticale au-dessus d'un feu rouge;

(iii) lorsque leurs filets sont retenus par un obstacle : deux feux rouges superposés.

b) Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 m qui sont en train de chaluter à deux doivent montrer :

(i) de nuit, un projecteur dirigé vers l'avant et en direction de l'autre navire faisant partie de l'équipe de chalutage à deux;

(ii) lorsqu'ils jettent ou halent leurs filets ou lorsque leurs filets demeurent retenus par un obstacle, les feux prescrits par l'alinéa 2*a*) ci-dessus.

c) Un navire d'une longueur inférieure à 20 m qui est en train de chaluter au moyen d'un chalut ou de tout autre appareil immergé, ou en train de chaluter à deux, peut montrer les feux prescrits aux alinéas *a*) ou *b*), selon le cas.

3. Signaux pour navires pêchant à la grande seine

Les navires en train de pêcher à la grande seine peuvent montrer deux feux

jaunes superposés. Ceux-ci doivent s'allumer alternativement toutes les secondes, avec des durées de lumière et d'obscurité égales. Ils ne peuvent être montrés que lorsque le navire est gêné par ses appareils de pêche.

Signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres--Modifications canadiennes

4. Signaux visuels spéciaux

Dans les eaux et les zones de pêche canadiennes, les navires en train de chaluter à deux doivent, le jour, hisser au mât de misaine, le pavillon «T» du Code international des signaux.

5. Signaux sonores spéciaux

a) Dans les eaux et les zones de pêche canadiennes, un navire en train de pêcher de la façon décrite à la règle 26f) doit, dans toute condition de visibilité, émettre au sifflet les signaux suivants :

(i) quatre sons successifs, savoir, deux sons prolongés suivis de deux sons brefs lorsqu'il jette un filet ou un engin de pêche;

(ii) trois sons successifs, savoir, deux sons prolongés suivis d'un son bref lorsqu'il hâle un filet ou un engin de pêche; et

(iii) quatre sons successifs, savoir, un son bref suivi de deux sons prolongés et d'un autre son bref lorsque le filet ou l'engin de pêche est accroché à un obstacle.

b) À l'intérieur ou à proximité d'une région de visibilité restreinte, les signaux visés à l'alinéa a) doivent être émis quatre à six secondes après le signal sonore prescrit par la règle 35c).

APPENDICE III CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU MATÉRIEL DE SIGNALISATION SONORE

1. Sifflets--International

a) Fréquence et portée sonore

La fréquence fondamentale du signal doit être comprise entre 70 et 700 Hz.

La portée sonore du signal d'un sifflet est déterminée par les fréquences, qui peuvent comprendre la fréquence fondamentale, une ou plusieurs fréquences plus élevées, situées entre 180 et 700 Hz (± 1 pour cent) et fournissant les niveaux de pression acoustique spécifiés à l'alinéa 1c) ci-dessous.

b) Limites des fréquences fondamentales

Afin de garantir une grande variété dans les caractéristiques des sifflets, la fréquence fondamentale d'un sifflet doit être comprise entre les limites suivantes :

(i) entre 70 et 200 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 200 mètres;

(ii) entre 130 et 350 Hz à bord d'un navire de longueur égale ou supérieure à 75 mètres, mais inférieure à 200 mètres;

(iii) entre 250 et 700 Hz à bord d'un navire de longueur inférieure à 75 mètres.

c) Intensité du signal et portée sonore

Un sifflet installé à bord d'un navire doit assurer dans la direction de son intensité maximale, à une distance de un mètre et dans au moins une bande d'un tiers d'octave située dans la gamme des fréquences 180 à 700 Hz (± 1 pour cent), un niveau de pression acoustique au moins égal à la valeur appropriée du tableau ci-après.

Longueur du navire en mètres	Niveau de pression acoustique à un mètre en décibels, référence de 2×10^{-5} N/m ² (bandes de 1/3 d'octave)	Portée sonore en milles marins
200 et plus	143	2
75 et plus mais moins de 200	138	1,5
20 et plus mais moins de 75	130	1
Moins de 20	120	0,5

La portée sonore a été indiquée dans ce tableau à titre d'information. Elle correspond approximativement à la distance à laquelle un sifflet peut être entendu sur son axe avant avec une probabilité de 90 pour cent en air calme, à bord d'un navire où le niveau du bruit de fond aux postes d'écoute est moyen (soit 68 dB dans la bande d'octave centrée sur la fréquence 250 Hz et à 63 dB dans la bande d'octave centrée sur 500 Hz).

Dans la pratique, la distance à laquelle un sifflet peut être entendu est très variable et dépend beaucoup des conditions météorologiques. Les valeurs indiquées peuvent être considérées comme caractéristiques mais, en cas de vent violent ou lorsque le niveau du bruit aux postes d'écoute est élevé, la portée sonore peut être très réduite.

d) Caractéristiques directionnelles

Dans toutes directions du plan horizontal comprises dans un secteur de ± 45 degrés par rapport à l'axe, le niveau de pression acoustique d'un sifflet directionnel ne doit pas être inférieur de plus de 4 dB au niveau de pression acoustique prescrit sur l'axe. Dans toute autre direction du plan horizontal, le niveau de pression acoustique ne doit pas être inférieur de plus de 10 dB au niveau de la pression acoustique prescrit sur l'axe, de manière que la portée dans toute direction soit égale à la moitié au moins de la portée sur l'axe. Le niveau de pression acoustique doit être mesuré dans la bande d'un tiers d'octave qui produit la portée sonore.

e) Emplacement des sifflets

Lorsqu'un sifflet directionnel est utilisé comme sifflet unique à bord d'un

navire, il doit être installé de manière à produire son intensité maximale vers l'avant du navire.

Les sifflets doivent être placés aussi haut que possible à bord du navire pour réduire l'interception, par des obstacles, des sons émis et pour réduire le plus possible les risques de troubles de l'ouïe chez les membres de l'équipage. Le niveau de pression acoustique du propre signal du navire ne doit pas dépasser 110 dB (A) aux postes d'écoute et ne devrait pas, autant que possible, dépasser 100 dB (A).

f) Installation de plusieurs sifflets

Si des sifflets sont installés à plus de 100 mètres les uns des autres, ils doivent être montés de manière à ne pas être actionnés simultanément.

g) Ensemble de sifflets

Si, en raison de la présence d'obstacles, le champ acoustique d'un seul sifflet ou de l'un des sifflets visés à l'alinéa 1f) ci-dessus risque de présenter une zone où le niveau acoustique du signal est sensiblement réduit, il est recommandé d'utiliser un ensemble de sifflets installé de manière à éviter cette réduction du niveau acoustique. Aux fins des règles, un ensemble de sifflets est considéré comme un sifflet unique. Les sifflets d'un tel ensemble ne doivent pas être situés à plus de 100 mètres les uns des autres et doivent être montés de manière à pouvoir être actionnés simultanément. Leurs fréquences doivent différer les unes des autres d'au moins 10 Hz.

Sifflets--Modifications canadiennes

h) Nonobstant l'alinéa a), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable, la limite supérieure de la gamme de fréquences peut être étendue de manière à se situer entre 180 et 2 100 Hz (± 1 pour cent).

i) Nonobstant l'alinéa c), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, le sifflet installé à bord d'un navire d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres mais inférieure à 20 mètres peut assurer, dans la direction de son axe avant et à une distance de un mètre, un niveau de pression acoustique dans au moins une bande d'un tiers d'octave qui n'est pas inférieure à la valeur appropriée indiquée dans le tableau ci-après, dans la gamme des fréquences comprises entre 250 et 2 100 Hz (± 1 pour cent) :

(i) 250 - 450 Hz -- 120 dB

(ii) 450 - 800 Hz -- 115 dB

(iii) 800 - 2 100 Hz -- 111 dB

j) Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie d'eau intérieure, un navire à propulsion mécanique qui est normalement employé à pousser en avant ou à remorquer à couple peut en tout temps faire usage d'un sifflet dont les caractéristiques correspondent aux limites prescrites à l'alinéa b) dans le cas de la plus grande longueur habituellement atteinte par le navire et son train de remorque.

2. Cloche ou gong

a) Intensité du signal

Une cloche, un gong ou tout autre dispositif ayant des caractéristiques acoustiques semblables doivent assurer un niveau de pression acoustique d'au moins 110 dB à une distance de un mètre de ce matériel.

b)Construction

Les cloches et les gongs doivent être construits en un matériau résistant à la corrosion et conçus de manière à émettre un son clair. Le diamètre de l'ouverture de la cloche ne doit pas être inférieur à 300 millimètres sur les navires de longueur égale ou supérieure à 20 mètres et à 200 millimètres sur les navires de longueur égale ou supérieure à 12 mètres mais inférieure à 20 mètres. Lorsque cela est possible, il est recommandé d'installer un battant de cloche à commande mécanique, de manière à garantir une force d'impact constante, mais il doit être possible de l'actionner à la main. La masse du battant ne doit pas être inférieure à trois pour cent de celle de la cloche.

3. Agrément--International

a)La construction et le fonctionnement du matériel de signalisation sonore ainsi que son installation à bord du navire doivent être jugés satisfaisants par l'autorité compétente de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

Agrément--Modification canadienne

b)Pour l'application de l'alinéa a), le président constitue l'autorité compétente pour le Canada.

APPENDICE IV SIGNAUX DE DÉTRESSE--INTERNATIONAL

1. Les signaux suivants, utilisés ou montrés ensemble ou séparément, traduisent la détresse et le besoin de secours :

- a)coup de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;
- b)son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume;
- c)fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;
- d)signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe ...---... (S.O.S.) du code Morse;
- e)signal radiotéléphonique consistant dans le mot «Mayday»;
- f)signal de détresse N.C. du Code international de signaux;
- g)signal consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue;
- h)flammes sur le navire (telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.);
- i)fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge;
- j)signal fumigène produisant une fumée de couleur orange;
- k)mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque

côté;

l)signal d'alarme radiotélégraphique;

m)signal d'alarme radiotéléphonique;

n)signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres;

o)signaux approuvés transmis par des systèmes de radiocommunication, y compris les répondeurs radar des bateaux de sauvetage.

p)[Abrogé, DORS/85-397, art. 3]

2. Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin de secours, ainsi que l'usage d'autres signaux susceptibles d'être confondus avec l'un des signaux ci-dessus.

3. Il convient de prêter attention aux chapitres pertinents des publications de Transports Canada intitulées *Code international de signaux*, 1987, TP 2323, et *Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce*, connu aussi sous le nom de *Canmarsar*, 1986, TP 7085, compte tenu de leurs modifications éventuelles, et aux signaux suivants :

a)un morceau de toile de couleur orange avec soit un carré et un cercle de couleur noire, soit un autre symbole indiqué pour repérage aérien;

b)de la teinture de balisage.

Signaux de détresse--Modifications canadiennes

4. Dans les eaux ou les zones de pêche canadiennes, en plus des signaux visés à la section 1, les signaux suivants peuvent être utilisés ou montrés ensemble ou séparément dans le but d'indiquer un cas de détresse ou un besoin de secours :

a)une marque carrée ou un objet analogue; et

b)un feu blanc de haute intensité présentant des éclats à intervalles réguliers, 50 à 70 fois par minute.

5. Par dérogation aux sections 2 et 4b), une bouée cardinale nord peut porter un feu blanc à occultation rapide, présentant des éclats à intervalles réguliers, 60 fois par minute.

DORS/79-238, art. 2(F); DORS/83-202, art. 3; DORS/85-397, art. 1 à 3; DORS/87-25, art. 1; DORS/88-10, art. 1 à 4; DORS/88-322, art. 1; DORS/90-702, art. 5 à 23; DORS/91-275, art. 1 et 2; DORS/93-112, art. 1 et 2; DORS/94-611, art. 1; DORS/96-145, art. 1 à 8.

ANNEXES II ET III

[Abrogées, DORS/90-702, art. 24]

ANNEXES IV À VII

[Abrogées, DORS/83-202, art. 4]

..... Avis important

