

Departmental
fleet instructions
and
guidelines

Instructions et
lignes directrices
pour la flottille
du ministère



Government
of Canada

Fisheries
and Oceans

Gouvernement
du Canada

Pêches
et Océans

OPERATIONS
ACTIVITES

GULF REGIONAL LIBRARY
FISHERIES AND OCEANS
BIBLIOTHEQUE REGION DU GOLFE
PECHES ET OCEANS



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère

Subject / Objet: SUPERNUMERARY PERSONNEL ABOARD DEPARTMENTAL VESSELS/
PERSONNEL SURNUMÉRAIRE À BORD DES BATEAUX DU MINISTÈRE

From / De: DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To / À: DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 Policy
 - .1.2.1 Master's Responsibilities
 - .1.2.2 Supernumerary Personnel - Responsibilities
 - .1.3 Application
- .2 SUPERNUMERARY SHIP'S PERSONNEL
DECLARATION OF HEALTH
- .3 PROCEDURES
- APPENDIX A
- APPENDIX B

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope: The purpose of this Instruction is to state the Departmental policy with regard to the status and responsibilities of supernumerary personnel aboard Departmental vessels, and to

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée
 - .1.2 Politique
 - .1.2.1 Responsabilités du capitaine
 - .1.2.2 Personnel surnuméraire responsabilités
 - .1.3 Application
- .2 DÉCLARATION DE SANTÉ
DU PERSONNEL SURNUMÉ-
RAIRE
- .3 PROCÉDURES
- ANNEXE A
- ANNEXE B

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée: L'objet des présentes Instructions est d'exposer la politique du Ministère en ce qui concerne le statut et les responsabilités du personnel surnuméraire à bord des bateaux du Ministère, et de promulguer

promulgate the procedures developed by the Department to ensure the effective co-operation of the operational elements of the fleet with those agencies and personnel responsible for scientific or survey projects.

The mandate of the Departmental fleet is to provide operational support for our own and other departments' scientific and survey activities. From an operational point of view, however, supernumerary personnel aboard Departmental vessels pose this problem, that as they are neither "seamen" (as defined in the Canada Shipping Act), nor "seafarers" (as defined in SOR 55-173), they are not bound by the terms (and responsibilities) that normally govern employment aboard Departmental vessels. This ambiguity has been known to give rise to some confusion in operations and may, at times, put both projects and personnel at risk. These Instructions have been developed in response to this problem, in order to ensure that such risk is minimized in all fleet activities.

1.2 Policy: It is the policy of the Department that research and survey activities conducted aboard Departmental vessels are co-operative in nature, and are projects involving interlocking responsibilities on the part of the operational elements of the

les procédures élaborées par le Ministère, en vue d'assurer la coopération efficace du personnel navigant de la flottille avec les organismes et le personnel chargés de réaliser des levés ou des projets scientifiques.

Il incombe à la flottille du Ministère de fournir un soutien opérationnel pour les levés et les activités scientifiques du Ministère et autres. Cependant, du point de vue des opérations, le personnel surnuméraire à bord des bateaux du Ministère pose un problème, en ce sens qu'il ne peut être classé ni dans la catégorie des "marins" (selon la définition de la Loi sur la marine marchande du Canada), ni des "gens de mer", (selon la définition du règlement DORS 55-173), de sorte qu'ils ne sont liés par aucune des obligations (et responsabilités) qui régissent normalement les personnes employées à bord des bateaux du Ministère. Cette ambiguïté a déjà donné lieu à une certaine confusion au niveau des opérations et peut parfois présenter des risques tant pour les projets que pour le personnel. Les présentes Instructions ont été élaborées en vue de résoudre ce problème et de s'assurer que de tels risques sont réduits au minimum dans le cours de toutes les activités de la flottille.

1.2 Politique: Selon la politique du Ministère, les recherches et levés réalisés à partir des bateaux du Ministère sont le fruit d'une collaboration et sont des projets dans le cadre desquels des responsabilités interdépendantes sont exercées

fleet and the other Departmental branches, agencies and personnel involved.

par le personnel navigant et les autres directions, organismes et personnels concernés du Ministère.

.1.2.1 Master's Responsibilities: It is the responsibility of the Regional Marine Superintendent to ensure that the ship support role in operations is carried out with regard for safety and efficiency. To this end the Master, or other designated authority, shall ensure that the Department's criteria for medical fitness for employment at sea are satisfied by supernumerary personnel in the form of the Departmental Supernumerary Ship's Personnel Declaration of Health.

.1.2.1 Responsabilités du capitaine: Il incombe au surintendant régional de la flotte de s'assurer que le navire remplit ses fonctions de soutien des activités avec considération pour la sécurité et le rendement. À cet effet, le capitaine, ou autre autorité désignée, fera en sorte que le personnel surnuméraire satisfasse aux critères du Ministère relatifs à la forme physique pour l'emploi en mer en leur faisant remplir le formulaire Déclaration de santé du personnel surnuméraire à bord des bateaux.

.1.2.2 Supernumerary Personnel - Responsibilities: It is the policy of the Department that all personnel embarked on Departmental vessels for the purpose of research, study, survey or other such activity, and who are not members of the regular ship's complement, shall:

.1.2.2 Personnel surnuméraire - responsabilités: Selon la politique du Ministère, toutes les personnes embarquées sur des bateaux du Ministère aux fins de la réalisation de recherches, d'études, de levés ou autres activités similaires, et qui ne sont pas membres de l'équipage régulier du bateau, devront:

a) provide to the Master of the vessel, or other designated authority, the signed form, Departmental Supernumerary Ship's Personnel Declaration of Health; and

a) pourvoir au capitaine du bateau, ou autre autorité désignée, la formule signée, la Déclaration de santé du personnel surnuméraire à bord des bateaux; et

b) sign the Ship's Book.

b) signer le Registre de bord.

1.3 Application: The interlocking responsibilities of this Instruction apply to:

1.3 Application: Les responsabilités interdépendantes exposées dans ces instructions concernent:

- a) personnel embarked in Departmental vessels for research, study, survey or other such purposes, who are not members of the ship's complement; and
- b) the Master, or other designated authority responsible for the vessel and crew.

(Note: See also DFIG "Ship-borne Party General Instructions and Guidelines")

.2 SUPERNUMERARY SHIP'S PERSONNEL DECLARATION OF HEALTH

- .2.1 The Supernumerary Ship's Personnel Declaration of Health: (see Appendices "A" and "B") has been developed in the context of the Department's overall concern to establish and maintain adequate levels of occupational health and safety in all areas of fleet activity.

.3 PROCEDURES

- .3.1 The Supernumerary Ship's Personnel Declaration of Health shall be registered with the Master, or other designated authority before departure.
- .3.2 Supernumerary personnel shall sign on the Ship's Book before departure, and sign off at the conclusion of their program.

- a) le personnel embarqué à bord du bateau du Ministère aux fins de la réalisation de recherches, d'études, levés ou autres activités similaires, qui ne sont pas membres de l'équipage du bateau; et
- b) le capitaine, ou autre autorité désignée responsable du bateau et de l'équipage.

(Note: voir également les "Instructions et lignes directrices générales pour les groupes embarqués à bord des bateaux")

.2 DÉCLARATION DE SANTÉ DU PERSONNEL SURNUMÉRAIRE À BORD DES BATEAUX

- .2.1 La Déclaration de santé du personnel surnuméraire à bord des bateaux (voir annexes A et B) a été élaborée par le Ministère qui était soucieux d'établir et de maintenir un niveau approprié d'hygiène et de sécurité professionnelles dans tous les domaines d'activité de la flottille.

.3 PROCÉDURES

- .3.1 La Déclaration de santé du personnel surnuméraire à bord des bateaux doit être remise au capitaine, ou autre autorité désignée, avant le départ.
- .3.2 Le personnel surnuméraire doit signer le journal de bord, une première fois avant le départ et une deuxième fois à la fin du projet.

.3.3 In instances of non-compliance with these Instructions the Master, or other designated authority, shall immediately inform the Regional Marine Superintendent of the circumstances.

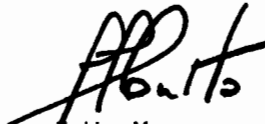
.3.4 Legal proceedings shall not be taken against any engaged person who has committed any of the offences enumerated in the Government Vessels Discipline Act without prior consent of the Department.

Reference: Government Vessels Discipline Act Instructions to Masters, Ship's Book.

.3.3 Dans le cas où ces instructions ne seraient pas respectées, le capitaine, ou autre autorité désignée doit informer immédiatement le surintendant régional de la flotte de la situation.

.3.4 Aucune action en justice ne sera intentée contre toute personne embauchée qui a commis une des infractions énumérées dans la Loi sur la discipline à bord des bâtiments de l'État, sans le consentement préalable du Ministère.

Référence: Instructions s'adressant au capitaine, Registre de bord, Loi sur la discipline à bord des bâtiments de l'État.


A.W. May

SUPERNUMERARY SHIP'S PERSONNEL DECLARATION OF HEALTH - For One Person

Canada

In the Matter of Scientific, Survey
or Research Operations on a
Department of Fisheries & Oceans
Vessel.

Province of

County (Or District) of

I, _____, of the Province of _____, in the
(name in full)
_____ of _____, _____, do
City, Town, etc. Name of Town) (Occupation)

solemnly declare that:

- 1. To the best of my knowledge I have no physical or health problems as might endanger the safety and well-being of the vessel and crew with which I shall be employed.

And I make this solemn declaration conscientiously believing it to be true.

DECLARED Before me as witness at _____

this day of _____, A.D. 19_____

.....
(Master, or other authority)

.....
(Signature of Declarant)

DÉCLARATION DE SANTÉ DU PERSONNEL SURNUMÉRAIRE À BORD DES
BATEAUX - À l'usage d'une personne seulement

Canada

Dans le domaine des études
scientifiques, des levés et
des recherches réalisées à
partir d'un bateau du
ministère des Pêches et des
Océans.

Province:

Comté (district):

Je soussigné _____, de la Province de _____
(Nom complet)
_____, dans la _____ de _____
(inscrire cité, ville, etc.) (Nom de
la ville), _____, déclare solennellement:
(Profession)

1. Être, à ma connaissance, atteint d'aucune
maladie ni affection physique pouvant menacer
la sécurité et le bien-être du bateau et de
l'équipage avec lequel je travaillerai.

Je fais cette déclaration solennelle en mon âme et conscience.

DÉCLARATION faite devant témoin à _____

le _____, 19 _____

.....
(capitaine, ou autre
autorité)

.....
(Signature de
l'intéressé)

SUPERNUMERARY SHIP'S PERSONNEL DECLARATION OF HEALTH - For Several Persons

CANADA

In the matter of Scientific,
Survey or Research Operations on
a Department of Fisheries &
Oceans Vessel

PROVINCE OF

COUNTY (OR DISTRICT) OF

WE, _____

_____ do severally solemnly

declare that:

1. To the best of my knowledge I have no physical or health problems as might endanger the safety and well-being of the vessel and crew with which I shall be employed.

And we make this solemn declaration conscientiously believing it to be true.

SEVERALLY Declared before me

at _____ this day

of _____, A.D. 19_____

.....

.....
(Master, or other authority)

(Signature of declarants)

DÉCLARATION DE SANTÉ DU PERSONNEL SURNUMÉRAIRE À BORD DES
BATEAUX - À l'usage de plusieurs personnes

Canada

Dans le domaine des études
scientifiques, des levés ou
des recherches réalisées à
partir d'un bateau du
ministère des Pêches et des
Océans.

PROVINCE:

COMTÉ (OU DISTRICT):

Nous, _____

_____ déclarons
solennellement:

1. n'être atteints, à notre connaissance, d'aucune
maladie ou affection physique pouvant menacer
la sécurité et le bien-être du bateau et de
l'équipage avec lequel nous travaillerons.

Nous faisons cette déclaration solennelle en notre âme et
conscience.

DÉCLARATION commune faite devant témoin

à _____,

le _____, 19 _____

.....
(capitaine, ou autre
autorité)

.....
(Signature des
intéressés)



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-2

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-2

Subject **Objet** DEPARTMENTAL DECK LOG BOOKS
JOURNAUX DE BORD DES NAVIRES DU MINISTÈRE

From **De** DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To **A** DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 General Policy
 - .1.2.1 Deck Log Book Classification
 - .1.2.2 Special Circumstances
 - .1.3 Definitions
- .2 LOG ENTRIES
 - .2.1 Guidelines
 - .2.2 Instructions
 - .2.2.1 Maintenance
 - .2.2.2 Responsibility
 - .2.2.3 Inspection and Signatures
 - .2.2.4 Corrections
 - .2.2.5 Touching Ground, Collisions and Human Casualties
 - .2.2.6 Preservation of Records
 - .2.2.7 Entries in the Ship's Log

APPENDIX "A"
APPENDIX "B"
APPENDIX "C"

October 1980

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée
 - .1.2 Politique générale
 - .1.2.1 Classification des journaux de bord
 - .1.2.2 Circonstances particulières
 - .1.3 Définitions
- .2 INSCRIPTIONS DANS LE JOURNAL DE BORD
 - .2.1 Lignes directrices
 - .2.2 Instructions
 - .2.2.1 Soins
 - .2.2.2 Responsabilité
 - .2.2.3 Inspection et signatures
 - .2.2.4 Corrections
 - .2.2.5 Contact avec le fond, abordages et accidents de personnes
 - .2.2.6 Préservation des documents de bord
 - .2.2.7 Inscriptions dans le journal de bord

ANNEXE "A"
ANNEXE "B"
ANNEXE "C"

Octobre 1980

.1 INTRODUCTION

1.1 Purpose and Scope: The purpose of this Instruction is to state the Departmental policy with regard to the use of log books, and to outline those requirements and procedures pertaining to the maintenance of log books developed to establish an adequate and consistent level of documentation on Departmental vessels.

The importance of maintaining log books in good order cannot be overstressed. This documentation is essential in aiding the Department to fulfill its mandate with maximum effectiveness, especially since it provides much of the data for the management, development, maintenance and operation of the Departmental fleet. Further, as log books may provide proof that certain events took place or that certain orders were given, they could have an important role if the Master were to be called to answer before a court of law or appear before a court of inquiry.

Given the importance of maintaining log books in good order, the Department requires accuracy and clarity of expression when making entries in Departmental log books.

.1.2 | General Policy: The Canada Shipping Act requires that vessels of fifty gross tons or over make the log entries specified in sections 261, 262

Amended March 1981

.1 INTRODUCTION

1.1 Objet et portée: Les présentes Instructions ont pour objet d'énoncer la politique du Ministère en matière d'utilisation des livres de bord, et d'exposer les exigences et les procédures relatives à la tenue des journaux de bord, élaborées pour assurer la qualité et la cohérence de l'information fournie sur les bateaux du Ministère.

On ne soulignera jamais assez qu'il est important de tenir en ordre les journaux de bord. Ce type d'information est indispensable au Ministère pour lui permettre de remplir son mandat avec le maximum d'efficacité, d'autant plus qu'elle apporte une bonne partie des données nécessaires à la gestion, au développement, à l'entretien et au fonctionnement de la flottille du Ministère. En outre, étant donné que les journaux de bord peuvent apporter la preuve que certains événements ont eu lieu ou que certains ordres ont été donnés, ils peuvent jouer un rôle important si un capitaine est appelé à comparaître devant un tribunal ou une commission d'enquête.

Étant donné l'importance de la bonne tenue des journaux de bord, le Ministère exige que les inscriptions dans les journaux de bord du Ministère soient faites avec précision et clarté dans l'expression.

.1.2 | Politique générale: La Loi sur la marine marchande du Canada exige qu'un journal de bord soit tenu sur tout navire de 50 tonneaux de jauge brute

Modifié Mars 1981

and 263 (see Appendix B). In order to comply with this regulation, it is recommended that Departmental vessels of fifty gross tons or more keep Official Log Book and List of Crew No. 82-80362 (see Appendix C), since this contains all the entries which must be made in accordance with the Act. Whatever log book format is used, these entries are mandatory.

In addition, the Department requires that all its vessels maintain Departmental Deck Log Books as specified below.

ou plus, conformément aux sections 261, 262 et 263 (v. annexe B). Il est recommandé que les navires du Ministère de 50 tonneaux de jauge ou plus tiennent le Journal de bord réglementaire et rôle d'équipage no 82-80362 (v. l'annexe C), puisque ces documents permettent d'inscrire toutes les données requises par la loi. Peu importe le journal de bord utilisé, ces inscriptions sont obligatoires. En outre, le Ministère exige que tous ses bateaux tiennent des journaux de bord, en suivant les indications ci-dessous.

.1.2.1 Deck Log Book Classification:
There are three classes of Departmental Deck Log Books: Class "A"; Class "B"; and Class "C". These logs should be used on Departmental ships as follows:

.1.2.1 Classification des journaux de bord: Il y a trois catégories journaux de bord du Ministère: catégorie "A", catégorie "B" et catégorie "C". Ces journaux doivent être utilisés à bord des bateaux du Ministère selon les indications ci-dessous:

Class of Ship	Normal Class of Log Book to be Used		
	Class "A"	Class "B"	Class "C"
50 GRT or more	X		
Less than 50 GRT and more than 8m		X	
8.0m and less			X

Catégorie du bâtiment	Catégorie de journal de bord à utiliser normalement

	Catégorie "A"	Catégorie "B"	Catégorie "C"
50 TBR ou plus	X		
Moins que 50 TBR et plus de 8 m		X	
8 m et moins			X

.1.2.2 Special Circumstances: Where need dictates, a ship of less than 50GRT and more than 8.0m in length may be instructed to use a Class "A" or Class "C" Log Book, in lieu of Class "B" Log Book. Similarly, a ship not over 8.0m in length may be instructed to use a Class "B" Log Book, in lieu of the Class "C" Log Book.

.1.2.2 Circonstances particulières: Lorsque la situation l'exige, on peut prescrire à un bateau de moins de 50 TBR et de plus de 8 m de longueur d'utiliser un journal de bord de catégorie "A" ou "C" au lieu du journal de catégorie "B". De même, on peut prescrire à un bateau ne mesurant pas plus de 8 m de longueur d'utiliser un journal de bord de catégorie "B" au lieu du journal de catégorie "C".

.1.3 Definitions:

- "instructions" mean the deck log book instructions included in the Department of Fisheries and Oceans Deck Log Book (page 3 & 5), subdivided by section as follows: Maintenance; Responsibility; Inspection and Signatures; Corrections; Touching ground and Collisions; Preservation of Records; Entries; Disposal; Instructions for Compiling Daily Sheets; Weather Code.

1.3 Définitions:

- "instructions" désigne les instructions se trouvant dans le journal de bord du ministère des Pêches et des Océans (pages 2 et 4), qui sont présentées selon les sections suivantes: soins; responsabilité; inspection et signatures; corrections; contact avec le fond et abordages; préservation des documents de bord; inscriptions; disposition; instructions pour remplir les feuilles journalières; code du temps.

- "Log Book" means the log book prescribed by the Department of Fisheries and Oceans for recording matters worthy of note (pertaining to the Deck Department) as required by Article 261, Canada Shipping Act.
- "Form 1 (W.R.)/2(A.R.)" means "Report of a Shipping Casualty/Accident on Board Ship - SOR/77-364" (see Appendix A).

- "Journal de bord" signifie le journal de bord prescrit par le ministère des Pêches et des Océans pour l'inscription des informations notables (concernant le service pont), selon les indications de l'article 261 de la Loi sur la marine marchande du Canada.
- "La formule 1 (W.R.)/2(A.R.)" désigne le "Rapport de sinistre maritime et/ou d'accident à bord d'un navire - DORS/77-364" (voir l'annexe A).

.2 LOG ENTRIES

.2 INSCRIPTIONS DANS LE JOURNAL DE BORD

.2.1 Guidelines

.2.1 Lignes directrices

.2.1.1 Entries shall be made as soon as possible following the events they describe, and if not made on the day the event occurred, shall be made and dated to indicate both the date of occurrence and of entry.

.2.1.1 Les inscriptions doivent être faites aussitôt que possible après les événements qu'elles décrivent et, si elles ne sont pas faites le jour même de l'événement, comporter la date de l'événement et la date de son inscription.

.2.1.2 Particular attention shall be given to completing all pertinent sections of the log for each entry to ensure a comprehensive record of all operational activities.

.2.1.2 Il faut prendre particulièrement soin de remplir toutes les sections pertinentes du journal de bord pour chaque inscription, afin que soit enregistrées de façon complète toutes les activités opérationnelles.

.2.1.3 Observations relevant to operational activities shall be recorded under "Remarks".

.2.1.3 Les observations relatives aux activités opérationnelles doivent être inscrites à la rubrique "Remarques".

.2.2 Instructions

.2.2 Instructions

.2.2.1 Maintenance: In the interest of general neatness it is recommended that a bridge note book be kept. (Reference: Instructions, section 1).

.2.2.1 Soins: Pour que le livre de bord soit toujours présentable, il est recommandé de tenir un carnet de passerelle. (Référence: Instructions, section 1).

.2.2.2 Responsibility: Chief/First Officers of vessels employed in double crewing or the rotational mode of operations shall carefully observe the requirement of this instruction. The periods of service and names of Masters and officers serving on board shall be indicated on page iii of the Deck Log Book.

.2.2.2 Responsabilité: Le second ou le premier lieutenant des bateaux qui comportent un équipage double ou de service par rotation doit soigneusement respecter l'exigence de cette instruction. Les périodes de service des capitaines et des officiers servant à bord doivent être indiquées à la page iii du journal de bord.

.2.2.3 Inspection and Signatures: Masters and Chief Officers/First Officers are obliged to endorse the log book each day.

.2.2.3 Inspection et signatures: Le capitaine et le second ou le premier lieutenant doivent parapher chaque jour le journal de bord.

.2.2.4 Corrections: Whenever an alteration to an entry is made it shall be initialled by the person who made the original entry.

.2.2.4 Corrections: Lorsqu'une inscription est modifiée, la modification doit être paraphée par la personne qui a fait la première inscription.

.2.2.5 Touching Ground, Collisions and Human Casualties

.2.2.5 Contact avec le fond, abordages et accidents de personnes

.2.2.5.1 The deck log book entry shall reflect all the essential and relevant particulars of a shipping casualty.

.2.2.5.1 L'inscription faite au journal de bord doit comporter toutes les indications essentielles et pertinentes qui touchent à un sinistre maritime.

.2.2.5.2 Collision, Grounding, Foundering, Fire or other Miscellaneous casualties:

.2.2.5.2 Abordage, échouement, engloutissement, incendie ou autres sinistres divers

a) A message employing the format prescribed in the DFIG - "Accident Reporting" shall be addressed to the Regional Marine Superintendent of the vessel's home port and dispatched by the fastest possible method. The Regional Marine Superintendent will immediately inform the Regional Director General and the Director, Ship Branch, Ottawa.

a) Un message présenté selon les indications relatives aux "Rapports sur les accidents" des ILFM doit être envoyé au Surintendant régional de la flotte du port d'attache du bateau, par la méthode la plus rapide possible. Le Surintendant en informera immédiatement le Directeur général régional et le directeur des Navires, à Ottawa.

- b) The Master or other person described below, shall comply with the Act by completing 1 (W.R.)/2 (A.R.), Parts 1 to IV inclusive.
- c) Form 1 (W.R.)/2(A.R.) shall be completed and signed by the Master, any certificated officer in charge of the ship, any member of the crew or other person responsible for the vessel before:
- i) a Chief Officer of Customs, if declared in Canada;
 - ii) a Chief Officer of Customs or a Superintendent of a Mercantile Marine Office, if declared in a Commonwealth country other than Canada; and,
 - iii) a Canadian Consular Officer, if declared outside of Canada and the Commonwealth.
- d) If none of the officers listed above is available within 24 hours immediately following the first landing after the accident, the form shall be forwarded directly to the Minister of Transport, Ottawa, Canada, and the Regional Marine Superintendent without the signature of the official witness.
- e) Human Casualty: The following are the reporting requirements in the case of a person missing at sea or an

- b) Le capitaine ou l'autre personne décrite ci-dessous doit, aux termes de la Loi, remplir la formule 1(W.R.)/2(A.R.), parties I à IV inclusivement.
- c) La formule 1 (W.R.)/2(A.R.) doit être remplie et signée par le capitaine, un officier breveté responsable du navire, un membre de l'équipage ou une autre personne responsable du navire, en présence:
- i) d'un agent en chef des douanes, si le sinistre est déclaré au Canada;
 - ii) d'un agent en chef des douanes ou d'un surintendant d'un bureau de la marine marchande, si le sinistre est déclaré dans un pays du Commonwealth autre que le Canada; et
 - iii) d'un fonctionnaire consulaire du Canada, si le sinistre est déclaré ailleurs qu'au Canada et dans le Commonwealth.
- d) Si aucun des agents désignés ci-dessus ne peut être joint dans les 24 heures qui suivent le premier débarquement après l'accident, la formule doit être envoyée directement au ministre des Transports, à Ottawa (Canada) et au Surintendant régional de la flotte sans la signature de l'agent témoin.
- e) Accident de personne: Il est nécessaire de rapporter la disparition d'une personne en mer ou un accident survenu à bord d'un navire qui occasionne:

accident on board ship that involves:

- loss of life,
- a bodily injury that is serious enough to prevent the immediate resumption of normal duties after medical treatment,
- a temporary asphyxiation;
- an electric shock that results in temporary loss of consciousness; or
- the breakage or malfunction of any rigging, structure or machinery on a ship that could have caused serious injury or injury or loss of life.

- une perte de vie;
- une blessure corporelle suffisamment grave pour empêcher la reprise immédiate des fonctions normales après les soins médicaux;
- une asphyxie temporaire
- une décharge électrique entraînant un évanouissement temporaire; ou
- la rupture ou le mauvais fonctionnement de toute pièce du gréement, de la structure ou des machines d'un navire, susceptible de causer des blessures graves ou une perte de vie.

The procedure specified in .2.2.5.2 a) shall be complied with. Form 1 (W.R.) /2(A.R.) Parts I, V and VI shall be completed and handled as indicated in .2.2.5.2 c). In addition, where an employee has been injured, the form required by the Workman's Compensation Board shall be completed and sent immediately to the Regional Marine Superintendent or Regional Director General, as appropriate. (See DFIG on Reporting Requirements for Occupational Injuries.)

Il faut respecter la procédure précisée au paragraphe .2.2.5.2 a). Il faut remplir les parties I, V et VI de la formule 1(W.R.)/2(A.R.) et transmettre cette formule selon les indications du paragraphe .2.2.5.2 c). De plus, la formule de la Commission des accidents du travail doit être remplie et envoyée directement au surintendant régional de la flotte ou au directeur général de la région, comme il convient. (Voir les ILMF concernant le Rapport sur les accidents du travail.)

.2.2.5.3 When loss of life has occurred the Form B&D1 should also be completed.

.2.2.5.3 En cas de perte de vie, il faut aussi remplir la formule B&D1.

.2.2.5.4 A copy of Form 1(W.R.)/2(A.R.) as completed for .2.2.5.2 b) or .2.2.5.2 e) shall be made available to the Regional Marine Superintendent at the earliest opportunity.

Reference: Canada Shipping Act Article 542, 543; SOR/77-364 "Report of a Shipping Casualty and/or Accident on Board Ship"; SOR/73-517 "Registration of Government Ships Regulations".

.2.2.5.4 Une copie de la formule 1(W.R)/2(A.R.) remplie selon les indications des paragraphes .2.2.5.2 b) ou .2.2.5.2 e) doit être transmise aussi tôt que possible au Surintendant régional de la flotte.

Référence: Loi sur la marine marchande du Canada, articles 542 et 543; DORS/77-364 Rapport de sinistre maritime et/ou d'accident à bord d'un navire; DORS/73-517 Règlement sur l'immatriculation des navires d'État.

.2.2.6 Preservation of Records

.2.2.6.1 In the event of a collision, the vessel touching ground or sinking, the Master shall ensure the safe custody of the Deck Log Book, Engine Room Log Book; Bridge Note Book; Radar Plot; Course Recorder Trace; applicable charts; the echo sounding Machine Trace, etc.

.2.2.6.2 Subsequent marking or amendment of the chart or plot is permitted only in circumstances where the ship's continued safe navigation demands such action.

Reference: Deck Log Book, "Preservation of Records".

.2.2.6 Préservation des documents de bord

.2.2.6.1 En cas d'abordage, ou si le navire touche le fond ou sombre, le capitaine doit veiller à conserver le journal de bord, le journal des machines, le carnet de passerelle; le pointage radar; le graphique du traceur de route; les cartes utilisées; le tracé du sondeur à ultrasons, etc.

.2.2.6.2 À la suite de l'accident, on ne devra faire sur la carte ou le tracé que les marques ou modifications qui sont indispensables pour continuer à naviguer en toute sécurité.

Référence: Journal de bord, "Préservation des documents de bord".

.2.2.7 Entries in Ship's Log

.2.2.7.1 Items 1 through 19 inclusive are of importance, particular significance, however, is attached to items 2, 6, 8, 10, 11, 13, 16 and 18.

.2.2.7.2 All entries require accuracy as well as clarity of expression; information shall be recorded with precision. All entries must be responsive to the information sought.

.2.2.7.3 The accuracy of the information in an entry is necessary, as the Log Book is an important piece of evidence in processing claims which may be made by or against the Crown.

.2.2.7 Inscriptions dans le journal de bord

.2.2.7.1 Les points 1 à 19 sont importants, mais on attache un intérêt tout particulier aux points 2, 6, 8, 10, 11, 13, 16 et 18.

.2.2.7.2 Toutes les inscriptions doivent être faites avec exactitude et clarté d'expression; l'information doit être enregistrée avec précision. Toutes les inscriptions doivent correspondre au type d'information recherché.

.2.2.7.3 L'exactitude est indispensable dans l'inscription de l'information, car le journal de bord constitue une pièce à conviction importante en cas de poursuite menée par la Couronne ou à son encontre.

D.D. Tansley



**REPORT OF A SHIPPING CASUALTY
AND/OR
AN ACCIDENT ON BOARD SHIP**

**RAPPORT DE SINISTRE MARITIME
ET/OU
D'ACCIDENT À BORD D'UN NAVIRE**

The Shipping Casualties Reporting Regulations, made pursuant to section 543 of the Canada Shipping Act require the reporting of all shipping casualties, dangerous occurrences, accidents, deaths and disappearances of persons from ships and the completion of this form.

Le Règlement sur le rapport des sinistres maritimes, édicté conformément à l'article 543 de la Loi sur la marine marchande du Canada, exige qu'un rapport soit rédigé concernant tous les sinistres maritimes, événements dangereux, accidents, décès et disparition de personnes à bord d'un navire et que le présent formulaire soit rempli.

THE SHIP(S) – LE(S) NAVIRE(S) Type of casualty or accident (Tick (✓)) – Genre de sinistre ou d'accident (Cochez (✓))

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> A shipping casualty
<i>Sinistre maritime</i> | <input type="checkbox"/> Dangerous occurrence
<i>Événement dangereux</i> |
| <input type="checkbox"/> Death(s)
<i>Décès</i> | <input type="checkbox"/> Injury/ies
<i>Blessure(s)</i> |

PART 1 – DETAILS OF THE SHIP(S) INVOLVED – PARTIE 1 – DÉTAILS SUR LE(S) NAVIRE(S) IMPLIQUÉ(S)
(ALWAYS TO BE COMPLETED – REMPLIR DANS TOUS LES CAS)

Name of Vessel and Nationality <i>Nom du navire et nationalité</i>	Port of Registry, Official No. and Radio Call Sign <i>Port d'immatriculation, numéro officiel, indicatif d'appel radio</i>	Type of Vessel <i>Type de navire</i>	Type of propulsion and H.P. <i>Type de propulsion et puissance en CV</i>	Gross Tonnage Net Tonnage <i>Jauge brute Jauge nette</i>	Year Built <i>Année de construction</i>	Nature of Employment <i>Nature de l'emploi</i>
Name of Master; Number, Grade, Date and Place of Issue of Certificate <i>Nom du capitaine, numéro, catégorie, date et lieu de délivrance du certificat</i>	Name of O.O.W. or E.O.W. (as applicable) Number, Grade, Date and Place of Issue of Certificate <i>Nom de l'officier ou mécanicien de quart (si applicable) numéro, catégorie, date et lieu de délivrance du certificat</i>	Number of Crew (inc. Master) <i>Nombre de memb. d'équip. (y compris le capitaine)</i>	Number of passengers <i>Nombre de passagers</i>	Date and Place of Issue of last Steamship Inspection Certificate <i>Date et lieu de délivrance du dernier certificat d'inspection de navire à vapeur</i>	Name of Pilot(s) (if any) and by whom licensed <i>Nom du pilote(s) (s'il y a lieu) et de l'autorité qui lui a délivré son brevet</i>	

Name and Address of Owners – *Nom et adresse des propriétaires*

Name and Address of Local Agents (if any) – *Nom et adresse des agents locaux (s'il en est)*

PART II – PARTICULARS OF VOYAGE – PARTIE II – DÉTAILS DU VOYAGE

Port Last Sailed from and Date of Sailing <i>Dernier port d'où est parti le navire et date du départ</i>	Port Bound For <i>Port de destination</i>	Draught <i>Tirant d'eau</i>	Feet & Inches <i>Pieds et pouces</i> Metres <i>Mètres</i>	Description and Weight of Cargo <i>Description et poids de cargaison</i>
		Forward <i>Avant</i>	<input type="checkbox"/> Feet & Inches <i>Pieds et pouces</i> <input type="checkbox"/> Metres <i>Mètres</i>	
		Aft <i>Arrière</i>		

FOR SHIPPING CASUALTY – SINISTRE MARITIME

This page to be completed in the event of collision, grounding, foundering, fire or other miscellaneous casualty.

Cette page doit être remplie dans le cas d'un abordage, échouement, engloutissement, incendie ou autre sinistre.

PART III – PARTICULARS OF CASUALTY – PARTIE III – DÉTAILS DU SINISTRE

(Specify – Préciser)											
<input type="checkbox"/> Collision <i>Abordage</i>	<input type="checkbox"/> Grounding <i>Échouement</i>	<input type="checkbox"/> Foundering <i>Engloutissement</i>	<input type="checkbox"/> Fire <i>Incendie</i>	<input type="checkbox"/> Other <i>Autre</i>							
Date and Time of Casualty – <i>Date et heure du sinistre</i>					Latitude – <i>Latitude</i>		Longitude – <i>Longitude</i>				
Place and/or Body of Water (Geographical Name) of casualty <i>(Lieu du sinistre et/ou étendue d'eau (nom géographique))</i>					Name and Nationality of Other Vessel, in case of Collision <i>Nom et nationalité de l'autre navire, s'il s'agit d'un abordage</i>						
(Specify – Préciser)											
<input type="checkbox"/> Clear <i>Temps clair</i>	<input type="checkbox"/> Fog <i>Brouillard</i>	<input type="checkbox"/> Rain <i>Pluie</i>	<input type="checkbox"/> Snow <i>Neige</i>	<input type="checkbox"/> Other <i>Autres</i>							
Visibility – <i>Visibilité</i>		Wind Direction and Force (Knots) <i>Direction et force du vent (en noeuds)</i>			State of Sea – <i>État de la mer</i>		Air Temperature – <i>Température de l'air</i>				
Miles <i>Milles</i>	Cables <i>Encablûres</i>										
Navigational aids – <i>Aides à la navigation</i> – Tick (✓) Y if aboard: Z if in use at Time of Casualty. – <i>Cocher (✓) Y si à bord: Z si utilisé au moment du sinistre.</i>											
Radar 1	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Z	LORAN	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Z	R/T AM	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Z	Gyro Compass <i>Gyro compas</i>	<input type="checkbox"/> Y	<input type="checkbox"/> Z
Radar 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DECCA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R/T SSB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Magnetic Compass <i>Compas magnétique</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Echo Sounder <i>Sondeur a ultrasons</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	OMEGA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R/T VHF	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Direction Finder <i>Radiogoniomètre</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ACCOUNT OF CASUALTY WITH REMARKS AS TO PROBABLE CAUSE – EXPOSÉ DU SINISTRE AVEC REMARQUES SUR LA CAUSE PROBABLE
(This section must be completed – *Cette section doit être remplie*)

ACCOUNT OF ANY RESCUE SERVICES RENDERED – EXPOSÉ DES SERVICES DE SAUVETAGE RENDUS
By what ship or means – *Par quel navire ou autres moyens*

PART IV – RESULT OF CASUALTY – PARTIE IV – RÉSULTATS DU SINISTRE

Total Loss – <i>Perte totale</i> (State Value, if Known) <i>(indiquer la valeur, si elle est connue)</i>	Partial Loss. Give brief description of damage to vessel – <i>Perte partielle. Décrire brièvement les dommages subis par le na</i>
---	--

FOR HUMAN CASUALTY

THIS PAGE TO BE COMPLETED IN THE EVENT OF:

- (a) An accident on board ship that involves
 - (i) a loss of life.
 - (ii) a bodily injury that is serious enough to prevent the immediate resumption of normal duties after medical treatment,
 - (iii) a temporary asphyxiation,
 - (iv) an electric shock that results in temporary loss of consciousness, or
 - (v) the breakage or malfunction of any rigging, structure or machinery on a ship that could have caused serious injury or loss of life; and
- (b) A person missing at sea.

ACCIDENT A DE PERSONNE

CETTE PAGE DOIT ÊTRE REMPLIE DANS LE CAS

- (a) D'un accident à bord d'un navire et qui occasionne,
 - (i) une perte de vie,
 - (ii) une blessure, corporelle suffisamment grave pour empêcher la reprise immédiate des fonctions normales après des soins médicaux,
 - (iii) une asphyxie temporaire,
 - (iv) un choc électrique entraînant un évanouissement temporaire, ou
 - (v) la rupture ou le mauvais fonctionnement de toute pièce du gréement de la structure ou des machines d'un navire qui aurait pu causer une blessure grave ou une perte de vie, et
- (b) De la disparition de toute personne en mer.

PART V – PARTICULARS OF THE ACCIDENT – PARTIE V – DÉTAILS DE L'ACCIDENT

Type of Accident – <i>Genre d'accident</i>	Date and Time of Accident – <i>Date et heure de l'accident</i>
Place of Accident – <i>Lieu de l'accident</i>	Latitude and Longitude – <i>Latitude et longitude</i>
Total Number of Victims – <i>Nombre total de victimes</i>	No. of ships crew who were victims – <i>Nbr. de membres d'équip. parmi les victimes</i>
Weather Conditions at Time of Accident <i>Conditions météo. au moment de l'accident</i>	
<input type="checkbox"/> Clear <i>Temps clair</i>	<input type="checkbox"/> Fog <i>Brouillard</i>
<input type="checkbox"/> Rain <i>Pluie</i>	<input type="checkbox"/> Snow <i>Neige</i>
<input type="checkbox"/> Other <i>Autres</i>	If other specify – <i>Si autre préciser</i>
Air Temperature – <i>Température de l'air</i>	Sea Temperature – <i>Température de la mer</i>
Wind Direction and Force (Knots) – <i>Direction et force du vent (en noeuds)</i>	

Account of Accident with Remarks as to Probable Cause – *Exposé de l'accident avec remarques sur la cause probable*
 (This section must be completed – *Cette section doit être remplie*)

PART VI – VICTIMS INVOLVED – PARTIE VI – VICTIMES IMPLIQUÉES

List of victims who were ship's crew at the time of the accident – *Liste des victimes qui étaient membres de l'équipage au moment de l'accident**

Name – <i>Nom</i>	Date of Birth <i>Date de nais.</i> (Age – <i>Âge</i>)	Rank/Rating <i>Grade/Classification</i>	Duty at Time of Accident <i>Fonction au moment de l'accident</i>	Type of Injury <i>Genre de blessure</i>

List of other victims – *Liste des autres victimes**

Name – <i>Nom</i>	Date of Birth <i>Date de nais.</i> (Age – <i>Âge</i>)	Reason for being on ship <i>Raison de la présence à bord</i>	Employment at Time of Accident <i>Occup. au moment de l'accident</i>	Type of Injury <i>Genre de blessure</i>

List of ship's officers and any shore supervisors concerned with accident together with any witnesses*
Officiers du navire et surveillants à terre concernés par l'accident ainsi que tous témoins

FOR SIGNATURE

This form shall be completed and signed by the Master, any certificated officer in charge of the ship, any member of the crew or any person responsible for the ship before.

- (a) a Chief Officer of Customs if declared in Canada;
- (b) a Chief Officer of Customs or a Superintendent of a Mercantile Marine Office if declared in a Commonwealth country other than Canada,
- (c) a Canadian Consular Officer if declared elsewhere than in a place referred to in paragraph (a) or (b).

If none of these persons is available within the 24 hours immediately following the first landing after the incident, the form shall be forwarded directly to the Minister of Transport, Ottawa, Canada, without the signature of the witness.

*Form B & D1 should also be completed when loss of life has occurred — *S'il y a eu perte de vie, remplir également le formule B & D1.*

SIGNATURE

Le présent formulaire doit être rempli et signé par le capitaine, tout officier breveté responsable du navire, tout membre d'équipage ou toute personne responsable du navire, en présence

- (a) d'un préposé en chef des douanes, si la déclaration est remplie au Canada.*
- (b) d'un préposé en chef des douanes ou du surintendant d'un bureau de la marine marchande, si la déclaration est remplie dans un pays du commonwealth autre que le Canada, ou*
- (c) d'un agent consulaire du Canada, si la déclaration est remplie ailleurs qu'à un endroit mentionné en (a) ou (b).*

Si aucune des personnes susmentionnées ne peut être rejointe dans les 24 heures suivant immédiatement le premier débarquement après l'incident, le formulaire doit être envoyé directement au ministre des Transports, Ottawa, Canada, sans la signature du témoin.

<hr style="border: 0.5px solid black;"/> <p style="text-align: center;">Signature</p>	<input type="checkbox"/> Master <input type="checkbox"/> Capitaine	<hr style="border: 0.5px solid black;"/> <p style="text-align: center;">Date</p>
---	---	--

Office Stamp — *Cachet du bureau*

<hr style="border: 0.5px solid black;"/> <p style="text-align: center;">Signature — (Witness — <i>Témoin</i>)</p>	<hr style="border: 0.5px solid black;"/> <p style="text-align: center;">Date</p>
---	--

Space for Additional Information, if required — *Renseignements supplémentaires, au besoin: —*

APPENDIX B

Extract from the Canada Shipping Act - Regulations
Concerning Official Logs

March 1981

ANNEXE B

Extrait de la Loi sur la marine marchande du Canada - Règlement sur
les journaux de bord réglementaires

Mars 1981

261. (1) An official log shall be kept in every foreign-going ship and every hometrade ship of or over fifty tons register tonnage registered in Canada in the appropriate form for that ship approved by the Minister.

(2) The Minister shall approve forms of official log-books, which may be different for different classes of ships, so that each such form shall contain proper spaces for the entries required by this Act.

(3) The official log may, at the discretion of the master or owner, be kept distinct from, or united with, the ordinary ship's log, so that in all cases the spaces in the official log-book be duly filled up.

(4) An entry required by this Act in an official log-book shall be made as soon as possible after the occurrence to which it relates, and if not made on the same day as that occurrence shall be made and dated so as to show the date of the occurrence and of the entry respecting it; and if made in respect of an occurrence happening before the arrival of the ship at its final port of discharge shall not be made more than twenty-four hours after that arrival.

(5) Every entry in the official log-book shall be signed by the master, and by the mate, or some other member of the crew, and also,

- a) if it is an entry of illness, injury, or death, shall be signed by the surgeon, or medical practitioner on board, if any,
- b) if it is an entry of wages, due to, or of the sale of the effects of a seaman or apprentice who dies, shall be signed by the mate and by some member of the crew besides the master, and

261. (1) Un journal de bord réglementaire doit être tenu, dans la forme appropriée pour ce navire et approuvée par le Ministre, sur tout navire au long cours et tout navire de cabotage dont la jauge au registre est de cinquante tonneaux ou plus et qui est immatriculé au Canada.

(2) Le Ministre doit approuver des modèles de journal de bord réglementaire, qui peuvent différer selon les différentes classes de navires, de sorte que chacun d'eux contienne les espaces nécessaires aux mentions prescrites par la présente loi.

(3) Le journal de bord réglementaire peut, au gré du capitaine ou du propriétaire, être tenu soit séparément, soit avec le journal de route ordinaire, de sorte que, dans tous les cas, les espaces dudit journal de bord soient régulièrement remplis.

(4) Toute mention exigée par la présente loi, dans un journal de bord réglementaire, doit être faite aussitôt que possible après l'événement auquel elle se rapporte; si elle n'est pas faite le jour même de l'événement elle doit indiquer la date de l'événement et celle où elle est fait; si elle a trait à un événement qui se produit avant l'arrivée du navire à son dernier port de déchargement, elle ne doit pas être faite plus de vingt-quatre heures après cette arrivée.

(5) Toute mention au journal de bord réglementaire doit être signée par le capitaine et par le lieutenant ou quelque autre membre de l'équipage. En outre,

- a) si la mention se rapporte à une maladie, une blessure ou un décès, elle doit porter la signature du chirurgien ou du médecin du bord, s'il y en a un;
- b) si la mention se rapporte à des gages dus à un marin ou à un apprenti qui décède, ou à la vente de ses effets, elle doit porter la signature du lieutenant et de quelque autre membre de l'équipage, en plus de celle du capitaine; et

c) if it is an entry of wages due to a seaman who enters Her Majesty's naval service, shall be signed by the seaman, or by the officer authorized to receive the seaman into that service.

(6) Every entry made in an official log-book in the manner provided by this Act is admissible in evidence. R.S., c. 29, s. 276.

262. The master of a ship for which an official log is required shall enter or cause to be entered in the official log-book the following matters:

a) every conviction by a legal tribunal of a member of his crew, and the punishment inflicted;

b) every offence committed by a member of his crew for which it is intended to prosecute, or to enforce a forfeiture, or to exact a fine, together with such a statement concerning the copy or reading over of that entry, and concerning the reply, if any, made to the charge, as required by this Act;

c) every offence for which punishment is inflicted on board, and the punishment inflicted;

d) a statement of the conduct, character, and qualifications of each of his crew, or a statement that he declines to give an opinion on those particulars;

e) every case of illness or injury happening to a member of the crew, with the nature thereof, and the medical treatment adopted, if any;

f) every birth of a child and death of a person happening on board his ship, and the particulars required by Schedule II.

g) every marriage taking place on board with the name and ages of the parties;

c) si la mention se rapporte à des gages dus à un marin qui entre dans le service naval de Sa Majesté, elle doit porter la signature du marin ou celle de l'officier autorisé à le recevoir dans ledit service.

(6) Est admissible en preuve toute mention portée au journal de bord réglementaire de la manière prescrite par la présente loi. S.R., c. 29, art. 276.

262. Le capitaine d'un navire, pour lequel la tenue d'un journal de bord réglementaire est exigée, doit porter ou faire porter à ce journal mention:

a) de toute condamnation d'un membre de son équipage par un tribunal de justice, ainsi que de la peine infligée;

b) de toute infraction, commise par un membre de son équipage, pour laquelle on se propose d'intenter une poursuite, d'exécuter une confiscation ou d'exiger une amende, ainsi que de la remise d'une copie de cette mention ou de la lecture de celle-ci et de la réponse, s'il en est, faite à l'accusation, conformément aux prescriptions de la présente loi;

c) de toute infraction ou faute pour laquelle une peine est infligée à bord, ainsi que de la peine infligée;

d) de la conduite, de la moralité et des qualités ou aptitudes de chaque membre de son équipage, ou de sa préférence de ne pas exprimer d'opinion à ce sujet;

e) de toute maladie ou blessure d'un membre de l'équipage, y compris la nature et les soins médicaux, s'il y a lieu;

f) de la naissance d'un enfant et du décès d'une personne à bord, y compris les détails exigés par l'annexe II;

g) de tout mariage ayant lieu à bord, avec le nom et l'âge des contractants;

h) the name of every seaman or apprentice who ceases to be a member of the crew, otherwise than by death, with the place, time, manner and cause thereof;

i) the wages due to any seaman who enters Her Majesty's naval service during the voyage;

j) the wages due to any seaman or apprentice who dies during the voyage, and the gross amount of all deductions to be made therefrom;

k) the sale of the effects of any seaman or apprentice who dies during the voyage, including a statement of each article sold and the sum received for it;

l) every collision with any other ship and the circumstances under which the same occurred;

m) the date and time of posting up in the ship of a notice containing particulars of the ship's draught and freeboard; and

n) any other matter directed by this Act to be entered. R.S., c. 29, s. 277.

263. In addition to the entries in the official log-book required by section 262, the masters of all Canadian ships that are engaged in international voyages shall enter or cause to be entered in that book the following matters:

a) the positions of the deck line and load line;

b) a record of boat and fire drills and examination of life-saving appliances and fire-extinguishing equipment;

c) a record of practices of opening and closing water-tight doors;

h) du nom de tout marin ou apprenti cessant de faire partie de l'équipage, autrement que par décès, ainsi que des lieu, date, manière et raison du départ;

i) des gages dus à tout marin entrant, au cours du voyage, dans le service naval de Sa Majesté;

j) des gages dus à tout marin ou apprenti décédant au cours du voyage, et du montant brut de toutes retenues à y opérer;

k) de la vente des effets de tout marin ou apprenti décédant au cours du voyage, en indiquant chacun des articles vendus et le prix;

l) de tout abordage et des circonstances y relatives;

m) de la date et de l'heure de l'affichage, sur le navire, d'un avis donnant le tirant d'eau et le franc-bord; et

n) de tout autre fait dont la présente loi exige l'inscription. S.R., c. 29, art. 277.

263. En sus des mention prévues par l'article 262 au journal de bord réglementaire, le capitaine de tout navire canadien qui accomplit un voyage international doit y inscrire ou y faire inscrire:

a) la position de la ligne de pont et celle de la ligne de charge;

b) une mention des exercices d'embarcation et d'incendie et de l'examen des engins de sauvetage et de l'équipement d'extinction d'incendie;

c) une mention des exercices d'ouverture et de fermeture des portes étanches;

d) a record of the time of opening and closing water-tight doors; and

e) a daily record of radio conditions and of the state of the ship's radio apparatus. R.S., c. 29, s. 278.

d) une mention des heures d'ouverture et de fermeture des portes étanches; et

e) une mention quotidienne des conditions radioélectriques et de l'état de l'appareil de radio du navire. S.R., c. 29, art. 278.

CANADA
(01)

Name of Vessel

Nom du navire _____

Description of voyage

Description du voyage _____

Foreign going or home trade — au long cours ou au cabotage

OFFICIAL
LOG-BOOK

AND

LIST
OF THE CREW

JOURNAL DE BORD
RÉGLEMENTAIRE

ET

RÔLE
D'ÉQUIPAGE

FOR EITHER A FOREIGN - GOING SHIP

OR

A HOME - TRADE SHIP OF/OR OVER
50 TONS REGISTERED TONNAGE
REGISTERED IN CANADA

POUR NAVIRE AU LONG COURS

OU

NAVIRE DE CABOTAGE D'UNE JAUGE AU
RÉGISTRE ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 50 TONNEAUX
IMMATRICULÉ AU CANADA

NOTE:

IN THE CASE OF A FOREIGN - GOING SHIP, THE OFFICIAL LOG-BOOK IS TO BE DELIVERED TO THE SHIPPING MASTER WITHIN FORTY-EIGHT HOURS AFTER THE SHIP'S ARRIVAL OR UPON THE DISCHARGE OF THE CREW, WHICHEVER HAPPENS FIRST.

IN THE CASE OF A HOME-TRADE SHIP OF/OR OVER 50 TONS REGISTERED TONNAGE, THE OFFICIAL LOG-BOOK IS TO BE DELIVERED TO A SHIPPING MASTER IN CANADA, WITHIN TWENTY-ONE DAYS OF THE TERMINATION OF THE HALF-YEAR DURING WHICH IT IS OPENED. FOR THIS PURPOSE HALF YEARS END ON THE 30th JUNE AND 31st DECEMBER ONLY.

(PRICE \$1.00)

REMARQUE:

DANS LE CAS D'UN NAVIRE AU LONG COURS, LE JOURNAL DE BORD RÉGLEMENTAIRE DOIT ÊTRE REMIS À L'ENRÔLEUR DANS LES QUARANTE-HUIT HEURES QUI SUIVENT L'ARRIVÉE DU NAVIRE OU LORS DU CONGÉDIEMENT DE L'ÉQUIPAGE, SELON CELUI DE CES DEUX ÉVÉNEMENTS QUI SE PRODUIT LE PREMIER.

DANS LE CAS D'UN NAVIRE DE CABOTAGE D'UNE JAUGE AU REGISTRE ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 50 TONNEAUX, LE JOURNAL DE BORD RÉGLEMENTAIRE DOIT ÊTRE REMIS À UN ENRÔLEUR AU CANADA DANS LES VINGT ET UN JOURS QUI SUIVENT L'EXPIRATION DU SEMESTRE AU COURS DUQUEL IL A ÉTÉ OUVERT. À CETTE FIN, LES SEMESTRES EXPIRENT LE 30 JUIN ET LE 31 DÉCEMBRE.

CANADA
(01)



ISSUED BY DEPARTMENT OF TRANSPORT
IN PURSUANCE OF THE
CANADA SHIPPING ACT

PUBLIÉ PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CONFORMÉMENT À LA LOI SUR LA MARINE
MARCHANDE DU CANADA

**OFFICIAL
LOG-BOOK
AND
LIST
OF THE CREW**

FOR EITHER A FOREIGN - GOING SHIP
OR
A HOME - TRADE SHIP OF /OR OVER
50 TONS REGISTERED TONNAGE
REGISTERED IN CANADA

**JOURNAL DE BORD
RÉGLEMENTAIRE
ET
RÔLE
D'ÉQUIPAGE**

POUR NAVIRE AU LONG COURS
OU
NAVIRE DE CABOTAGE D'UNE JAUGE AU
RÉGISTRE ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 50 TONNEAUX
IMMATRICULÉ AU CANADA

NAME OF SHIP NOM DU NAVIRE	OFFICIAL NO NO OFFICIEL	PORT OF REGISTRY PORT D'IMMATRICULATION	REGISTERED TONNAGE JAUGE AU REGISTRE		NAME OF MASTER NOM DU CAPITAINE	NO OF HIS CERTIFICATE (FANY) NO DE SON CERTIFICAT (SIL EN EST)
			GROSS - BRUTE	NET - NETTE		

PORT AT WHICH AND DATE WHEN VOYAGE COMMENCED PORT OU LE VOYAGE A COMMENCE ET DATE DE DEPART	NATURE OF THE VOYAGE OR EMPLOYMENT NATURE DU VOYAGE OU DE L'AFFECTATION	PORT AT WHICH AND DATE WHEN VOYAGE TERMINATED PORT OU LE VOYAGE S'EST TERMINE ET DATE D'ARRIVÉE
PORT		PORT
DATE		DATE

DELIVERED TO THE SHIPPING MASTER AT THE PORT OF
REMIS A L'ENRÔLEUR AU PORT DE _____

ON _____ DAY OF _____ 19____
LE _____ JOUR DE _____

COUNTERSIGNED
CONTRESIGNÉ

SHIPPING MASTER - ENRÔLEUR

MASTER - CAPITAINE

ADDRESS - ADRESSE

DIRECTIONS AS TO KEEPING OFFICIAL LOGS

NOTE — The importance of keeping this Book properly, and duly making all the entries at the proper time, and with the strictest regard to form, cannot be too strongly impressed on Ship Masters. By neglecting to do so, they render themselves liable to heavy penalties, and their owners to serious loss, whilst members of the Crew will suffer inconvenience from not being able to obtain records of their services. The absence of proper entries will also prevent fines or forfeitures from being enforced, which will tend to prevent the maintenance of discipline. Care should therefore be taken when there is a change of masters to see that the documents handed over are made up to date. Entries should be made in order of date, and no blanks should be left.

The following are the chief statutory provisions relating to Official Logs: —

Canada Shipping Act

OFFICIAL LOGS TO BE KEPT

How Entries are to be Made

281. (1) An official log shall be kept in every foreign-going ship and every home-trade ship of or over fifty tons register tonnage registered in Canada in the appropriate form for that ship approved by the Minister.
- (2) The Minister shall approve forms of official log-books, which may be different for different classes of ships, so that each such form shall contain proper spaces for the entries required by this Act.
- (3) The official log may, at the discretion of the master or owner, be kept distinct from, or united with, the ordinary ship's log, so that in all cases the spaces in the official log-book be duly filled up.
- (4) An entry required by this Act in an official log-book shall be made as soon as possible after the occurrence to which it relates, and if not made on the same day as that occurrence shall be made and dated so as to show the date of the occurrence and of the entry respecting it, and if made in respect of an occurrence happening before the arrival of the ship at her final port of discharge shall not be made more than twenty-four hours after that arrival.
- (5) Every entry in the official log-book shall be signed by the master, and by the mate, or some other member of the crew, and also:
- if it is an entry of illness, injury, or death, shall be signed by the surgeon, or medical practitioner on board, if any;
 - if it is an entry of wages, due to, or of the sale of the effects of a seaman or apprentice who dies, shall be signed by the mate and by some other member of the crew besides the master; and
 - if it is an entry of wages due to a seaman who enters Her Majesty's naval service, shall be signed by the seaman, or by the officer authorized to receive the seaman into that service.
- (6) Every entry made in an official log-book in the manner provided by this Act is admissible in evidence.

Entries Required

282. The master of a ship for which an official log is required shall enter or cause to be entered in the official log-book the following matters:
- every conviction by a legal tribunal of a member of his crew, and the punishment inflicted;
 - every offence committed by a member of his crew for which it is intended to prosecute, or to enforce a forfeiture, or to exact a fine, together with such statement concerning the copy or reading over of that entry, and concerning the reply, if any, made to the charge, as required by this Act;
 - every offence for which punishment is inflicted on board, and the punishment inflicted;
 - a statement of the conduct, character, and qualifications of each of his crew, or a statement that he declines to give an opinion on those particulars;
 - every case of illness or injury happening to a member of the crew, with the nature thereof, and the medical treatment adopted, if any;
 - every birth of a child and death of a person happening on board his ship, and the particulars required by Schedule II;
 - every marriage taking place on board with the name and ages of the parties;
 - the name of every seaman or apprentice who ceases to be a member of the crew, otherwise than by death, with the place, time, manner and cause thereof;
 - the wages due to any seaman who enters Her Majesty's naval service during the voyage;
 - the wages due to any seaman or apprentice who dies during the voyage, and the gross amount of all deductions to be made therefrom;
 - the sale of the effects of any seaman or apprentice who dies during the voyage, including a statement of each article sold and the sum received for it;
 - every collision with any other ship and the circumstances under which the same occurred;
 - the date and time of posting up in the ship of a notice containing particulars of the ship's draught and freeboard; and
 - any other matter directed by this Act to be entered.
283. In addition to the entries in the official log-book required by section 282, the masters of all Canadian ships that are engaged in international voyages shall enter or cause to be entered in that book the following matters:
- the positions of the deck line and load line;
 - a record of boat and fire drills and examination of life-saving appliances and fire extinguishing equipment;
 - a record of practices of opening and closing water-tight doors;
 - a record of the time of opening and closing water-tight doors; and
 - a daily record of radio conditions and of the state of the ship's radio apparatus.

Entry of Offences

284. Where any offence within the meaning of this Act, of desertion or absence without leave or against discipline is committed, or where any act of misconduct is committed for which the offender's agreement imposes a fine and if it is intended to enforce the fine:
- an entry of the offence or act shall be made in the official log-book, and signed by the master and also by the mate or one of the crew;
 - the offender, if still in the ship, shall before the next subsequent arrival of the ship at any port, or, if she is at the time in port, before her departure therefrom, either be furnished with a copy of the entry or have the same read over distinctly and audibly to him, and may thereupon make such reply thereto as he thinks fit;
 - a statement of a copy of the entry having been so furnished, or of the entry having been so read over, and, in either case, the reply, if any, made by the offender, shall likewise be entered and signed in manner aforesaid; and
 - in any subsequent legal proceeding, the entries by this section required shall, if practicable, be produced or proved, and in default of that production or proof the court bearing the case may, in their discretion, refuse to receive evidence of the offence or act of misconduct.

Property of Deceased Seaman or Apprentice

216. (3) The master shall enter in the official log-book the following particulars:
- a statement of the amount of the money and a description of the effects;
 - in case of a sale, a description of each article sold, and the sum received for each; and
 - a statement of the sum due to the deceased for wages and of the amount of deductions, if any, to be made from the wages.
- (4) The entry shall be signed by the master and attested by a mate and some other member of the crew.
- (5) The said money, effects, proceeds of sale of effects, and balance of wages, are in this Act referred to as the property of the seaman or apprentice.

Instructions concernant la tenue des journaux de bord réglementaires

REMARQUE — On ne saurait trop insister auprès des capitaines de navire sur l'importance de tenir convenablement ce journal de bord et d'y faire les mentions régulières en temps voulu et strictement dans la forme prescrite. A défaut, les capitaines s'exposent à de fortes amendes et les propriétaires à de fortes pertes, sans compter que l'impossibilité de ne pouvoir se procurer un état de leurs services causera des inconvénients aux membres de l'équipage. Faute de mentions voulues, il sera également impossible d'appliquer les amendes et les confiscations, ce qui nuira au maintien de la discipline. Il faut donc veiller, advenant un changement de capitaine, à ce que les documents remis soient à jour. Les mentions doivent être faites par ordre chronologique et on ne doit laisser aucun espace en blanc.

Voici les principales prescriptions de la loi relativement aux journaux de bord réglementaires:

Loi sur la marine marchande du Canada

JOURNAUX DE BORD RÉGLEMENTAIRES

Comment faire les mentions

281. (1) Un journal de bord réglementaire doit être tenu, dans la forme appropriée pour ce navire et approuvée par le Ministre, sur tout navire au long cours et tout navire de cabotage dont la jauge au registre est de cinquante tonneaux ou plus et qui est immatriculé au Canada.
- (2) Le Ministre doit approuver des modèles de journal de bord réglementaire, qui peuvent différer selon les différentes classes de navires, de sorte que chacun d'eux contienne les espaces nécessaires aux mentions prescrites par la présente loi.
- (3) Le journal de bord réglementaire peut, au gré du capitaine ou du propriétaire, être tenu soit séparément, soit avec le journal de route ordinaire, de sorte que, dans tous les cas, les espaces dudit journal de bord soient régulièrement remplis.
- (4) Toute mention exigée par la présente loi, dans un journal de bord réglementaire, doit être faite aussitôt que possible après l'événement auquel elle se rapporte. Si elle n'est pas faite l'instanter, elle doit porter la signature du capitaine et celle de l'officier autorisé à la faire; si elle a trait à un événement qui se produit avant l'arrivée du navire à son dernier port de débarquement, elle ne doit pas être faite plus de vingt-quatre heures après cette arrivée.
- (5) Toute mention au journal de bord réglementaire doit être signée par le capitaine et par le lieutenant ou quelque autre membre de l'équipage. En outre:
- si la mention se rapporte à une maladie, une blessure ou un décès, elle doit porter la signature du chirurgien ou du médecin du bord, s'il y en a un;
 - si la mention se rapporte à des gages dus à un marin ou à un apprenti qui décède, ou à la vente de ses effets, elle doit porter la signature du lieutenant et de quelque autre membre de l'équipage, en plus de celle du capitaine; et
 - si la mention se rapporte à des gages dus à un marin qui entre dans le service naval de Sa Majesté, elle doit porter la signature du marin ou celle de l'officier autorisé à le recevoir dans ledit service.
- (6) Est admissible en preuve toute mention portée au journal de bord réglementaire de la manière prescrite par la présente loi.

Mentions obligatoires

282. Le capitaine d'un navire, pour lequel la tenue d'un journal de bord réglementaire est exigée, doit porter ou faire porter à ce journal mention:
- de toute condamnation d'un membre de son équipage par un tribunal de justice, ainsi que de la peine infligée;
 - de toute infraction, commise par un membre de son équipage, pour laquelle on se propose d'intenter une poursuite ou d'exiger une amende, ainsi que de la remise d'une copie de cette mention ou de la lecture de celle-ci et de la réponse, s'il en est faite à l'accusation, conformément aux prescriptions de la présente loi;
 - de toute infraction ou faute pour laquelle une peine est infligée à bord, ainsi que de la peine infligée;
 - de la conduite, de la moralité et des qualités ou aptitudes de chaque membre de son équipage, ou de sa préférence de ne pas exprimer d'opinion à ce sujet;
 - de toute maladie ou blessure d'un membre de l'équipage, y compris la nature et les soins médicaux, s'il y a lieu;
 - de la naissance d'un enfant et du décès d'une personne à bord, y compris les détails exigés par l'annexe II;
 - de tout mariage ayant lieu à bord, avec le nom et l'âge des contractants;
 - du nom de tout marin ou apprenti cessant de faire partie de l'équipage, autrement que par décès, ainsi que des lieux, date, manière et raison du départ;
 - des gages dus à tout marin entrant, au cours du voyage, dans le service naval de Sa Majesté;
 - des gages dus à tout marin ou apprenti décédant au cours du voyage, et du montant brut de toutes retenues à y opérer;
 - de la vente des effets de tout marin ou apprenti décédant au cours du voyage, en indiquant chacun des articles vendus et le prix;
 - de tout abordage et des circonstances s'y relatives;
 - de la date et de l'heure de l'affichage, sur le navire, d'un avis donnant le tirant d'eau et le franc-bord;
 - de tout autre fait dont la présente loi exige l'inscription.
283. En sus des mentions prévues par l'article 282 au journal de bord réglementaire, le capitaine de tout navire canadien qui accomplit un voyage international doit y inscrire ou y faire inscrire:
- la position de la ligne de pont et celle de la ligne de charge;
 - une mention des exercices d'embarcation et d'incendie et de l'examen des engins de sauvetage et de l'équipement d'extinction d'incendie;
 - une mention des exercices d'ouverture et de fermeture des portes étanches;
 - une mention des heures d'ouverture et de fermeture des portes étanches; et
 - une mention quotidienne des conditions radiométriques et de l'état de l'appareil de radio du navire.

Mentions des infractions

284. Lorsqu'une infraction est commise par désertion ou par absence sans permission, ou par une faute contre la discipline, au sens de la présente loi, ou lorsqu'un acte d'inconduite est commis pour lequel le contrat du contrevenant prévoit une amende, et qu'on a l'intention d'en exiger le paiement:
- une mention de l'infraction, de la faute ou de l'acte doit être faite au journal de bord réglementaire, et signée par le capitaine ainsi que par le lieutenant ou par un membre de l'équipage;
 - le contrevenant, s'il se trouve encore sur le navire, doit, avant la prochaine arrivée du navire dans un port, ou, si le navire se trouve à ce moment dans un port, avant son départ de ce port, soit recevoir une copie de la mention, soit en entendre la lecture distincte et compréhensible, et il peut alors y répondre comme le juge à propos;
 - une déclaration attestant que la copie de la mention lui a ainsi été fournie, ou que lecture lui en a ainsi été faite, et, dans l'un ou l'autre cas, la réponse, s'il en est, du contrevenant, doivent également être inscrites et signées de la manière susdite; et
 - en cas de vente, une description de chaque article vendu et le prix; et
 - un état de la somme due au défunt pour gages et du montant des retenues, s'il en est, à opérer sur les gages.
- (4) L'inscription doit être signée par le capitaine et attestée par un lieutenant et quelque autre membre de l'équipage.
- (5) Ces sommes d'argent, effets, produit de la vente des effets et solde de gages sont, en la présente loi, désignés biens du marin ou de l'apprenti.

Biens des marins ou apprentis décédés

216. (3) Le capitaine doit porter au journal de bord réglementaire les indications suivantes:
- un état du montant d'argent et une description des effets;
 - en cas de vente, une description de chaque article vendu et le prix; et
 - un état de la somme due au défunt pour gages et du montant des retenues, s'il en est, à opérer sur les gages.
- (4) L'inscription doit être signée par le capitaine et attestée par un lieutenant et quelque autre membre de l'équipage.
- (5) Ces sommes d'argent, effets, produit de la vente des effets et solde de gages sont, en la présente loi, désignés biens du marin ou de l'apprenti.

Offences in Respect of Official Logs

266. (1) Where an official log-book is not kept in the manner required by this Act, or if an entry recorded by the master is not made at the time and in the manner directed by this Act, the master is for each offence liable to a fine not exceeding twenty-five dollars.
- (2) Every person who makes, or procures to be made, or assists in making, any entry in an official log-book in respect of any occurrence at a time previous to the arrival of the ship at her final port of discharge more than twenty-four hours after that arrival, is for each offence liable to a fine not exceeding one hundred and fifty dollars.
- (3) Every person who wilfully destroys or mutilates or renders illegible any entry in an official log-book, or wilfully makes or procures to be made or assists in making a false or fraudulent entry in or omission from an official log-book, is in respect of each offence guilty of an indictable offence.

Delivery of Official Logs

264. (1) The master of every foreign-going Canadian ship shall, within forty-eight hours after the ship's arrival at her final port of destination in Canada or upon the discharge of the crew, whichever first happens, deliver the official log-book of the voyage to the shipping master before whom the crew is discharged.
- (2) The master or owner of every home-trade Canadian ship for which an official log is required to be kept shall, within twenty-one days of the 30th day of June and the 31st day of December in every year, transmit or deliver the official log-book for the preceding half year to some shipping master in Canada.
- (3) If the master or owner of a ship fails without reasonable cause to comply with this section he is subject to the same consequences and liabilities to which he is subject for the non-delivery of the list of the crew required to be delivered under this Part.

Official Logs of Ships Lost, etc.

265. (1) Where by reason of transfer of ownership or change of employment of a Canadian Ship the official log ceases to be required in respect of the ship or to be required at the same date, the master or owner of the ship shall, if the ship is then in Canada, within one month, and if she is elsewhere within six months, after the cessation, deliver or transmit to the shipping master at the port to which the ship belonged the official log-book, if any, duly made out to the time of cessation.
- (2) Where a ship is lost or abandoned, the master or owner thereof shall, if practicable, and as soon as possible, deliver or transmit to the shipping master at the port to which the ship belonged the official log-book, if any, duly made out to the time of the loss or abandonment.
- (3) If the master or owner of a ship fails, without reasonable cause, to comply with this section, he is for each offence liable to a fine not exceeding fifty dollars.

Change of Master

271. (1) Where, during the progress of a voyage, the master of any Canadian ship is removed or superseded, or for any other reason, quits the ship and is succeeded in the command by some other person, he shall deliver to his successor the certificate of registry and the various documents relating to the navigation of the ship and to the crew thereof which are in his custody, and his successor shall immediately on assuming the command of the ship enter in the log-book a list of the documents so delivered to him.
- (2) If such master fails, without reasonable cause, to comply with this section he is liable to a fine not exceeding five hundred dollars.

Production of Official Logs

251. (1) In every case of desertion from a ship in any port out of Canada the master shall produce the entry of the desertion in the official log-book to the person by this Act authorized to grant certificates for leaving seamen behind abroad, and request that person to make and certify a copy of the entry.
- (2) The copy shall be forthwith transmitted by the master to the Minister, and is admissible in evidence in the manner provided by this Act.

Powers for Enforcing Act

703. (1) Where any of the following officers, namely, any commissioned officer of any ship belonging to Her Majesty on full pay, any chief officer of Customs in any Commonwealth Country or any shipping master has any reason to suspect that the provisions of this Act, or any law for the time being in force relating to shipping or navigation is not complied with, that officer may
- require the owner, master or any of the crew of any Canadian ship to produce any official log-books or other documents relating to the crew or any member thereof in their respective possession or control;
 - require such master to produce a list of all persons on board his ship, and take copies of the official log-books or documents, or of any part thereof;
 - muster the crew of any ship; and
 - summon the master to appear and give any explanation concerning the ship or her crew or the official log-books or documents produced or required to be produced.
- (2) If any person, on being duly required by an officer authorized under this section, fails without reasonable cause to produce to that officer any such official log-book or document as he is required to produce under this section, or refuses to allow the same to be inspected or copied, or impedes any muster of the crew required under this section, or refuses or neglects to give any explanation that he is required under this section to give, or knowingly misleads or deceives any officer authorized under this section to demand any such explanation, that person is for each offence liable to a fine not exceeding one hundred dollars.

Complaints as to Food

225. (2) Where the officer, or person making the examination, finds that the provisions or water are of bad quality and unfit for use, or deficient in quantity, he may signify it in writing to the master of the ship.
- (3) The master of the ship shall enter a statement, which may be signed by the officer or person making the examination, of the result of the examination in the official log-book, and send a report thereof to the Minister, and that report is admissible in evidence in the manner provided by this Act.

Entry in Log Book — Boat Drills — Fire Drills — Watertight Doors, etc.

441. (1) (f) that the master of a steamship shall keep a record, entered in the official log-book where an official log-book is required to be kept, or in the agreement with the crew where an official log-book is not required to be kept, of
- The time of opening and closing of watertight doors or other appliances required to be kept closed at sea.
 - The time of opening and closing of watertight doors which may be required to be opened at sea for the working of a steamship.
 - Of every occasion on which watertight doors are opened, closed or inspected and on which boat drills take place, and
 - Of every occasion on which boat drills or fire drills are practised and every occasion when life saving appliances and fire extinguishing equipment are examined to see that they have been maintained in the same condition as when the certificate of inspection was issued and if the drills are not practised or the examinations are not made in accordance with the regulations, the reason therefor.

Infractions relatives aux journaux de bord

266. (1) Lorsqu'un journal de bord réglementaire n'est pas tenu de la manière prescrite par la présente loi ou qu'une mention exigée par ladite loi n'y est pas inscrite au moment et de la manière que prescrit ladite loi, le capitaine est, pour chaque infraction, passible d'une amende de vingt-cinq dollars au maximum.
- (2) Quiconque fait, procure les moyens de faire ou aide à faire dans un journal de bord réglementaire, plus de vingt-quatre heures après l'arrivée du navire à son dernier port de déchargement, une mention relative à un événement survenu antérieurement à cette arrivée, est, pour chaque infraction, passible d'une amende de cent cinquante dollars au maximum.
- (3) Quiconque volontairement détruit, mutilé ou rend illisible une mention inscrite au journal de bord réglementaire, ou volontairement fait, procure les moyens de faire ou aide à faire une mention fautive ou frauduleuse ou une omission, dans un journal de bord réglementaire, est, pour chaque infraction, coupable d'un acte criminel.

Remise du journal de bord

264. (1) Le capitaine de tout navire canadien au long cours doit, dans un délai de quarante-huit heures après l'arrivée du navire à son dernier port de destination au Canada ou lors du congédiement de l'équipage, selon ce qui se produit en premier lieu, remettre le journal de bord réglementaire du voyage à l'enrôleur devant lequel l'équipage est congédié.
- (2) Le capitaine ou le propriétaire de tout navire canadien de cabotage pour lequel est exigée la tenue d'un journal de bord réglementaire doit, dans un délai de vingt et un jours à compter du 30 juin et du 31 décembre de chaque année, transmettre ou remettre à un enrôleur du Canada le journal de bord réglementaire se rapportant aux six mois précédents.
- (3) Le capitaine ou le propriétaire, sans motifs raisonnables, ne se conforme pas au présent article est soumis aux mêmes conséquences et encourt les mêmes responsabilités que celles qu'entraîne la non-remise du rôle d'équipage dont la remise est exigée sous l'autorité de la présente Partie.

Journaux de bord de navires perdus, etc.

265. (1) Lorsque, par suite du transfert du droit de propriété d'un navire canadien ou par suite d'un changement dans son affectation, le journal de bord réglementaire cesse d'être exigé relativement à ce navire, ou cesse d'être exigé à la même date, le capitaine ou le propriétaire du navire doit, dans un délai d'un mois si le navire se trouve alors au Canada et, s'il se trouve ailleurs, dans un délai de six mois, après la cessation, remettre ou transmettre à l'enrôleur du port auquel le navire appartenait le journal de bord réglementaire, s'il en est, régulièrement établi jusqu'au moment de la cessation.
- (2) En cas de perte ou d'abandon d'un navire, le capitaine ou le propriétaire de ce navire doit, si la chose est possible, remettre ou transmettre, dans le plus bref délai, à l'enrôleur du port auquel le navire appartenait le journal de bord réglementaire, s'il en est, régulièrement établi jusqu'au moment de la perte ou de l'abandon.
- (3) Le capitaine ou le propriétaire d'un navire qui, sans motifs raisonnables, ne se conforme pas au présent article est, pour chaque infraction, passible d'une amende de cinquante dollars au maximum.

Changement de capitaine

271. (1) Lorsque, au cours d'un voyage, le capitaine d'un navire canadien est révoqué ou remplacé ou que, pour quelque autre raison, il quitte le navire et qu'une autre personne lui succède au commandement, il doit remettre à son successeur le certificat d'immatriculation et les divers documents relatifs à la navigation du navire et à l'équipage dont il a la garde; et son successeur, en prenant le commandement, doit énumérer immédiatement au journal de bord les documents qui lui ont été ainsi remis.
- (2) Le capitaine qui, sans motifs raisonnables, ne se conforme pas au présent article est passible d'une amende de cinq cents dollars au maximum.

Production du journal de bord

251. (1) Dans tout cas de désertion d'un navire dans un port situé hors du Canada, le capitaine doit présenter la mention de la désertion portée au journal de bord réglementaire à la personne que la présente loi autorise à accorder des certificats de délaissement de marins à l'étranger, et doit demander à ladite personne de faire et de certifier une copie de la mention.
- (2) Le capitaine doit expédier cette copie sans tarder au Ministre, et ladite copie est admissible en preuve, de la manière prévue par la présente loi.

Pouvoirs de faire observer la loi

703. (1) Lorsque l'un ou l'autre des officiers ou fonctionnaires suivants, savoir: un officier breveté touchant sa solde entière d'un navire appartenant à Sa Majesté, un préposé en chef des douanes dans un pays du Commonwealth ou un enrôleur, a lieu de soupçonner que les dispositions de la présente loi ou de quelque loi pour lors en vigueur et se rapportant à la marine marchande ou à la navigation ne sont pas observées, ledit officier ou fonctionnaire peut
- requérir le propriétaire, le capitaine ou tout membre de l'équipage d'un navire canadien de présenter tous journaux de bord réglementaires ou autres documents qui concernent l'équipage ou un membre de l'équipage et dont ils ont respectivement la possession ou la garde;
 - requérir ce capitaine de présenter une liste de toutes les personnes à bord de son navire, et prendre copie des journaux de bord réglementaires ou des documents, ou de toute partie de ceux-ci;
 - rassembler l'équipage de tout navire; et
 - exiger le capitaine à comparaitre et à donner des explications concernant le navire, son équipage, les journaux de bord réglementaires ou les documents présentés ou dont la présentation est requise.
- (2) Lorsqu'une personne, dûment requise par un officier ou fonctionnaire ayant le pouvoir de faire en vertu du présent article, omet, sans motifs raisonnables, de présenter à cet officier ou fonctionnaire un tel journal de bord réglementaire ou document qu'elle est tenue de présenter en vertu du présent article ou si elle refuse d'en laisser faire l'examen ou la transcription, ou si elle empêche un rassemblement de l'équipage prévu au présent article, ou si elle refuse ou néglige de donner les explications qu'elle est tenue de donner en vertu du présent article, ou si elle trompe ou induit en erreur, sciemment, un officier ou fonctionnaire ayant le pouvoir en vertu du présent article de demander ces explications, elle est, pour chaque infraction, passible d'une amende de cent dollars au maximum.

Plaintes sur les vivres

225. (2) Lorsque l'officier ou fonctionnaire, ou la personne qui fait l'examen, découvre que les vivres ou l'eau sont de mauvaise qualité, impropres à la consommation ou en quantité insuffisante, ils peuvent en informer par écrit le capitaine du navire.
- (3) Le capitaine du navire doit inscrire une déclaration, qui peut être signée par l'officier ou fonctionnaire ou la personne qui a fait l'examen, du résultat de cet examen dans le journal de bord réglementaire et en faire rapport au Ministre; et ce rapport est admissible en preuve, de la manière prévue par la présente loi.

Mentions au journal de bord: exercices d'embarcation et d'incendie, portes étanches, etc.

441. (1) (f) que le capitaine d'un tel navire consigne dans le journal de bord réglementaire, lorsque la tenue de ce journal est exigée, ou dans le contrat d'engagement de l'équipage, lorsque la tenue de ce journal n'est pas exigée,
- l'heure d'ouverture et de fermeture des portes étanches ou des autres dispositifs devant rester fermés en mer,
 - l'heure d'ouverture et de fermeture des portes étanches qu'il peut y avoir lieu d'ouvrir en mer pour le service du navire,
 - toute ouverture, fermeture ou inspection des portes étanches et tout exercice d'embarcation,
 - tout exercice d'embarcation ou d'incendie, tout examen des engins de sauvetage et de l'équipement d'extinction d'incendie visant à constater leur maintien dans le même état qu'au moment de la délivrance du certificat d'inspection, et la raison de l'omission de tout exercice ou de tout examen non effectué conformément aux règlements;

Entries Dealing With Wages and Effects of a Seaman Who is Left Behind

278. (1) Where a seaman belonging to any Canadian ship is left behind out of Canada, the master of the ship shall, subject to the provisions of this section, (a) as soon as may be, enter in the official log-book a statement of the effects left on board by the seaman and of the amount due to the seaman on account of wages at the time when he was left behind.

Deductions From Wages and Payments of Fines to Shipping Master, Etc.

283. (1) Every fine imposed on a seaman of a Canadian ship for any act of misconduct for which his agreement imposes a fine shall be deducted as follows: (a) if the offender is discharged in Canada, and the entry in the log-book required by this Act thereof, are proved to the satisfaction, in the case of a sea-going ship of the shipping master before whom the offender is discharged, and in the case of a home-trade ship of the shipping master at the port at which the crew are discharged, the master or owner shall deduct the fine from the wages of the offender; and (b) if the offender is discharged abroad, and the offence is proved to the satisfaction of the proper authority by whose sanction he is discharged, the fine shall be deducted as aforesaid, and an entry made in the official log-book of the ship and signed by the authority to whose satisfaction the offence is proved. (2) Every fine so deducted shall be paid (a) if the offender is discharged in Canada to the shipping master; and (b) if the offender is discharged at any place out of Canada, to the proper authority. (3) A proper authority shall remit any amounts received by them under this section at such times and in such manner, and render such accounts in respect thereof, as the Minister requires. (4) If a master or owner fails without reasonable cause to pay any fine as required by this section, he is for each offence liable to a fine not exceeding six times the amount of the fine not so paid. (5) An act of misconduct for which any fine has been inflicted and paid by, or deducted from the wages of, the seaman, shall not be otherwise punished under this Act.

Notice of Disrating Seamen

188. (1) Where the master of a ship disrates a seaman he shall forthwith enter or cause to be entered in the official log-book a statement of the disrating, and furnish the seaman with a copy of the entry, and any reduction of wages consequent on the disrating shall not take effect until the entry has been so made and the copy so furnished.

Entries as to Reasons for Not Proceeding to Assistance of Persons in Distress

445. (1) The master of a Canadian ship at sea, on receiving a signal from any source that a ship or aircraft or survival craft thereof is in distress, shall proceed with all speed to the assistance of the persons in distress informing them if possible that he is doing so, but if he is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, he shall enter in the official log-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress. (2) If the master of a Canadian ship contravenes the foregoing provisions of this section he is guilty of an indictable offence and liable to a fine not exceeding five hundred dollars or to imprisonment for a term not exceeding one year.

Load-Line, draught of water and freeboard

The Master of every ship registered in Canada, shall, before such ship leaves any dock, wharf, harbour or other place, for the purpose of proceeding to sea enter in the official log-book — (i) if not previously entered, all particulars stated in the load line certificate of the position of the deck line and the load lines, together with the draught of water which would be shown on the scale of feet on the stem and sternpost of the ship if she were so loaded that the upper edge of the summer load line marked on the ship in accordance with the provisions of the Load Line Convention were on the surface of the water and the ship were upright on an even keel; (ii) the actual draught of water of the ship as shown on the scale of feet on her stem and sternpost when the ship is loaded and ready to leave the said dock, wharf, harbour, other place, together with the actual freeboard amidships on each side of the ship, and the mean freeboard (the mean freeboard amidships on each side of the ship); (iii) the density of the water in which the ship is lying at the time when the particulars required by the foregoing paragraph (ii) are ascertained; (iv) the allowance, if any, to be made in order to arrive at the mean freeboard which the ship will have when she first reached salt water after leaving, as aforesaid, in respect of:— (a) the density of the water in which the ship was lying at the time when the freeboard was ascertained, in pursuance of paragraph (ii); (b) the weight of any ashes and rubbish which it is intended to throw overboard; (c) the weight of fuel, water and stores required for consumption before the ship reaches salt water; (v) the mean draught of water and the mean freeboard which the ship will have in salt water, as calculated in accordance with the aforesaid allowances. The entries required by paragraph (iii), (iv) and (v) need not be made if, at the time when the particulars required by paragraph (ii) are ascertained, the load line indicating the maximum depth to which the ship is for the time being entitled to be loaded in salt water is not submerged.

* Section 218 of the Act imposes a penalty not exceeding treble the value of the money or effects not accounted for, or if such value is not ascertained, not exceeding \$250 for neglecting this entry.

Masters are informed that it is very desirable that the following entries should be made in the official log-book. They are necessary to enable Shipping Masters or Superintendents to settle wages disputes and for other purposes:— 1. Every case in which the allowance of provisions is reduced, together with the quantity or quantities, of the articles so reduced. 2. Every case in which a member of the crew is promoted to a higher grade of service, with the date of such promotion, the grade and the rate of wages which the seaman is to receive. 3. In cases of illness, frequent entries (daily if possible) showing the progress and treatment of the patient. 4. Every important accident or damage to ship or cargo.

Mentions concernant les gages et effets d'un marin délaissé

278. (1) Lorsqu'un marin appartenant à un navire canadien est délaissé en dehors du Canada, le capitaine du navire, sous réserve des dispositions du présent article, doit: a) aussitôt que possible, inscrire au journal de bord réglementaire les effets laissés à bord par le marin et le montant en gages qui lui était dû à la date du délaissement;

Retenues sur les gages et versements des amendes à l'enrôleur, etc.

283. (1) Toute amende imposée à un marin d'un navire canadien, par suite d'un acte d'inconduite pour lequel son contrat d'engagement prévoit une amende, doit être déduite comme suit: a) si le contrevenant est congédié au Canada, et si l'infraction, de même que la mention qui doit en être faite au journal de bord aux termes de la présente loi, sont prouvées à la satisfaction de l'enrôleur devant lequel le contrevenant est congédié, dans le cas d'un navire de mer, et à la satisfaction de l'enrôleur du port où l'équipage est congédié, dans le cas d'un navire de cabotage, le capitaine ou le propriétaire doit déduire l'amende des gages du contrevenant; et b) si le contrevenant est congédié à l'étranger, et si l'infraction est prouvée à la satisfaction de l'autorité compétente qui a sanctionné le congédiement, l'amende doit être déduite comme il est dit ci-dessus, mention doit être faite au journal de bord réglementaire du navire et cette mention doit être signée par l'autorité à la satisfaction de laquelle l'infraction a été prouvée. (2) Toute amende ainsi déduite doit être versée a) à l'enrôleur, si le contrevenant est congédié au Canada; et b) à l'autorité compétente, si le contrevenant est congédié en un endroit situé en dehors du Canada. (3) Une autorité compétente doit remettre, aux époques et de la manière que détermine le Ministre, tous montants qu'elle a reçus en vertu du présent article, et elle doit en rendre compte ainsi qu'il le prescrit. (4) Un capitaine ou un propriétaire qui, sans motifs raisonnables, ne paie pas l'amende exigée par le présent article est, pour chaque infraction, passible d'une amende représentant au plus six fois le montant de l'amende ainsi impayée. (5) Un acte d'inconduite pour lequel une amende imposée à un marin a été payée par lui ou retenue sur ses gages n'est pas punissable d'une autre façon sous l'autorité de la présente loi.

Rétrogradation des marins

188. (1) Le capitaine d'un navire qui frappe un marin de rétrogradation ou de délaissement doit immédiatement inscrire ou faire inscrire au journal de bord réglementaire une mention à cet effet et fournir au marin un exemplaire de la mention; et toute réduction de gages résultant de la rétrogradation ou du délaissement ne prend pas effet avant que la mention ait ainsi été faite et l'exemplaire ainsi fourni.

Mentions des motifs pour ne pas se porter au secours de personnes en détresse

445. (1) Le capitaine d'un navire canadien en mer, dès qu'il reçoit, d'une source quelconque, un signal qu'un navire ou un aéronef ou une embarcation rescapée de navire ou d'aéronef est en détresse, doit se porter en toute diligence au secours des personnes en détresse et les en informer, si possible, mais s'il en est incapable ou si, en raison des circonstances spéciales, il juge la chose déraisonnable ou inutile, il doit inscrire au journal de bord réglementaire la raison pour laquelle il a omis de le faire. (2) Le capitaine d'un navire canadien qui contrevient aux dispositions précédentes du présent article est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende d'au plus cinq cents dollars ou d'un emprisonnement d'au plus une année.

Ligne de charge, tirant d'eau et franc-bord

Le capitaine de tout navire immatriculé au Canada doit, avant d'appareiller d'un dock, quai, port ou autre lieu, inscrire au journal de bord réglementaire: (i) S'ils n'y figurent pas déjà, tous les détails que contient le certificat de lignes de charge relativement à la position de la ligne de pont et à celle des lignes de charge, de même que le tirant d'eau qu'indiquerait l'échelle en pieds à l'étrave et à l'étrabot du navire si celui-ci était chargé de telle sorte que l'arête supérieure de la ligne de charge d'étrave, marquée sur le navire suivant les prescriptions de la Convention sur les lignes de charge, fût à la surface de l'eau et le navire sans différence de calaison. (ii) Le tirant d'eau réel du navire qu'indique l'échelle en pieds à l'étrave et à l'étrabot lorsque le navire est chargé et prêt à quitter ledit dock, quai, port ou autre lieu, ainsi que le franc-bord réel, au milieu, de chaque côté et le franc-bord moyen (le franc-bord moyen, au milieu, de chaque côté du navire). (iii) La densité de l'eau dans laquelle se trouve le navire au moment de la détermination des détails exigés au paragraphe (ii) ci-dessus. (iv) Au besoin, les réductions dont il faut tenir compte pour établir le franc-bord moyen du navire dès que celui-ci atteindra l'eau salée après son départ, comme il est dit ci-dessus, et relatives: a) à la densité de l'eau dans laquelle le navire se trouvait au moment de la détermination du franc-bord, conformément au paragraphe (ii); b) au poids des cendres et débris qui se propose de jeter par-dessus bord; c) au poids du combustible, de l'eau et des approvisionnements qui seront consommés avant que le navire atteigne l'eau salée. (v) Le tirant d'eau moyen et le franc-bord moyen qu'aura le navire en eau salée, tels qu'ils apparaîtront après qu'auront été faites les réductions susmentionnées. Les inscriptions exigées aux paragraphes (iii), (iv) et (v) n'ont pas à être faites si, au moment de la détermination des détails exigés au paragraphe (ii), la ligne de charge indiquant alors la limite maximum d'enfoncement du navire en eau salée n'est pas immergée.

* A quelconque néglige de faire cette inscription, l'article 218 de la Loi impose une amende ne dépassant pas le triple des sommes ou de la valeur des effets dont il n'a pas été rendu compte ou, lorsque cette valeur n'est pas établie, une amende de \$250 au maximum.

Les capitaines sont priés de noter qu'il est très utile de faire, dans le journal de bord réglementaire, les mentions suivantes car elles permettront notamment aux enrôleurs et aux superintendants de régler les contestations en matière de gages: 1. Toute réduction de la ration des vivres, avec indication de la quantité des articles ainsi réduits. 2. Toute promotion d'un membre d'équipage à un grade supérieur, avec indication de la date de la promotion, du grade et des gages. 3. En cas de maladie, inscriptions fréquentes (quotidiennes si possible) donnant l'évolution de la maladie et le traitement du patient. 4. Tout accident ou dommage important, subi par le navire ou la cargaison.

LIST OF CREW
AND
REPORT OF CHARACTER

CAUTION - SECTION 184 OF THE CANADA SHIPPING ACT, PROVIDES THAT EVERY PERSON WHO MAKES A FALSE REPORT OF CHARACTER, KNOWING THE SAME TO BE FALSE, IS GUILTY OF AN INDICTABLE OFFENCE.

RÔLE D'ÉQUIPAGE
ET
RAPPORT SUR LA MORALITÉ

AVIS - L'ARTICLE 184 DE LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA PRÉVOIT QUE QUICONQUE FAIT UN FAUX RAPPORT SUR LA MORALITÉ, SACHANT QUE CE RAPPORT EST MENSONGEZ EST, POUR CHAQUE INFRACTION, COUPABLE D'UN ACTE CRIMINEL.

NO. N ^o	NAME AND SURNAME AT LENGTH OF EACH MEMBER OF THE CREW PRÉNOM ET NOM DE CHAQUE MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	CAPACITY IN WHICH ENGAGED ENGAGEMENT EN QUALITÉ DE	REPORT OF CHARACTER RAPPORT SUR LA MORALITÉ		IF THERE IS ANY ENTRY IN THE OFFICIAL LOG RELATING TO A MEMBER OF THE CREW, THE PAGE OR PAGES WHERE THE ENTRY IS TO BE FOUND SHOULD BE NOTED IN THIS COLUMN OPPOSITE HIS NAME. S'IL Y A DANS LE JOURNAL DE BORD RÉGLEMENTAIRE UNE INSCRIPTION AYANT TRAIT À UN MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE EN MENTIONNER LE NUMÉRO DE LA PAGE OU DES PAGES DANS LA PRÉSENTE COLONNE VIS-À-VIS DE SON NOM.
			FOR ABILITY COMPÉTENCE	FOR GENERAL CONDUCT CONDUITE EN GÉNÉRAL	
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					

LIST OF CREW AND REPORT OF CHARACTER (CONTINUED) — RÔLE D'ÉQUIPAGE ET RAPPORT SUR LA MORALITÉ (SUITE)

NO. N°	NAME AND SURNAME AT LENGTH OF EACH MEMBER OF THE CREW PRÉNOM ET NOM DE CHAQUE MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	CAPACITY IN WHICH ENGAGED ENGAGEMENT EN QUALITÉ DE	REPORT OF CHARACTER RAPPORT SUR LA MORALITÉ		IF THERE IS ANY ENTRY IN THE OFFICIAL LOG RELATING TO A MEMBER OF THE CREW, THE PAGE OR PAGES WHERE THE ENTRY IS TO BE FOUND SHOULD BE NOTED IN THIS COLUMN OPPOSITE HIS NAME. S'IL Y A DANS LE JOURNAL DE BORD RÉGLEMENTAIRE UNE INSCRIPTION AYANT TRAIT À UN MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE, EN MENTIONNER LE NUMÉRO DE LA PAGE OU DES PAGES DANS LA PRÉSENTE COLONNE VIS-À-VIS DE SON NOM.
			FOR ABILITY COMPÉTENCE	FOR GENERAL CONDUCT CONDUITE EN GÉNÉRAL	
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					

LIST OF CREW AND REPORT OF CHARACTER (CONTINUED) — RÔLE D'ÉQUIPAGE ET RAPPORT SUR LA MORALITÉ (SUITE)

NO. N ^o	NAME AND SURNAME AT LENGTH OF EACH MEMBER OF THE CREW PRÉNOM ET NOM DE CHAQUE MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	CAPACITY IN WHICH ENGAGED ENGAGEMENT EN QUALITÉ DE	REPORT OF CHARACTER RAPPORT SUR LA MORALITÉ		IF THERE IS ANY ENTRY IN THE OFFICIAL LOG RELATING TO A MEMBER OF THE CREW, THE PAGE OR PAGES WHERE THE ENTRY IS TO BE FOUND SHOULD BE NOTED IN THIS COLUMN OPPOSITE HIS NAME. S'IL Y A DANS LE JOURNAL DE BORD RÉGLEMENTAIRE UNE INSCRIPTION AYANT TRAIT À UN MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE, EN MENTIONNER LE NUMÉRO DE LA PAGE OU DES PAGES DANS LA PRÉSENTE COLONNE VIS-À-VIS DE SON NOM.
			FOR ABILITY COMPÉTENCE	FOR GENERAL CONDUCT CONDUITE EN GÉNÉRAL	
54					
55					
56					
57					
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64					
65					
66					
67					
68					
69					
70					
71					
72					
73					
74					
75					
76					
77					
78					
79					
80					
81					

LIST OF CREW AND REPORT OF CHARACTER (CONTINUED) — RÔLE D'ÉQUIPAGE ET RAPPORT SUR LA MORALITÉ (SUITE)

NO. N°	NAME AND SURNAME AT LENGTH OF EACH MEMBER OF THE CREW PRÉNOM ET NOM DE CHAQUE MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	CAPACITY IN WHICH ENGAGED ENGAGEMENT EN QUALITÉ DE	REPORT OF CHARACTER RAPPORT SUR LA MORALITÉ		IF THERE IS ANY ENTRY IN THE OFFICIAL LOG RELATING TO A MEMBER OF THE CREW THE PAGE OR PAGES WHERE THE ENTRY IS TO BE FOUND SHOULD BE NOTED IN THIS COLUMN OPPOSITE HIS NAME S'IL Y A DANS LE JOURNAL DE BORD RÉGLEMENTAIRE UNE INSCRIPTION AYANT TRAIT À UN MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE, EN MENTIONNER LE NUMÉRO DE LA PAGE OU DES PAGES DANS LA PRÉSENTE COLONNE VIS-À-VIS DE SON NOM
			FOR ABILITY COMPÉTENCE	FOR GENERAL CONDUCT CONDUITE EN GÉNÉRAL	
82					
83					
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90					
91					
92					
93					
94					
95					
96					
97					
98					
99					
100					
101					
102					
103					
104					
105					
106					
107					
108					
109					

LIST OF CREW AND REPORT OF CHARACTER (CONTINUED) — RÔLE D'ÉQUIPAGE ET RAPPORT SUR LA MORALITÉ (SUITE)

NO. N°	NAME AND SURNAME AT LENGTH OF EACH MEMBER OF THE CREW PRÉNOM ET NOM DE CHAQUE MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE	CAPACITY IN WHICH ENGAGED ENGAGEMENT EN QUALITÉ DE	REPORT OF CHARACTER RAPPORT SUR LA MORALITÉ		IF THERE IS ANY ENTRY IN THE OFFICIAL LOG RELATING TO A MEMBER OF THE CREW, THE PAGE OR PAGES WHERE THE ENTRY IS TO BE FOUND SHOULD BE NOTED IN THIS COLUMN OPPOSITE HIS NAME. S'IL Y A DANS LE JOURNAL DE BORD RÉGLEMENTAIRE UNE INSCRIPTION AYANT TRAIT À UN MEMBRE DE L'ÉQUIPAGE, EN MENTIONNER LE NUMÉRO DE LA PAGE OU DES PAGES DANS LA PRÉSENTE COLONNE VIS-À-VIS DE SON NOM.
			FOR ABILITY COMPÉTENCE	FOR GENERAL CONDUCT CONDUITE EN GÉNÉRAL	
110					
111					
112					
113					
114					
115					
116					
117					
118					
119					
120					
121					
122					
123					
124					
125					
126					
127					
128					
129					
130					
131					
132					
133					
134					
135					
136					
137					

BIRTHS - NAISSANCES

COLUMNS TO BE FILLED IN BY THE OFFICER

(SEE INSTRUCTIONS ON PREVIOUS PAGE - VOIR LES INSTRUCTIONS À LA PAGE PRÉCÉDENTE)

DATE OF BIRTH DE NAISSANCE	NAME OF CHILD (IF ANY) NOM DE L'ENFANT (S IL EN EST)	LIVE OR STILLBIRTH VIVANT OU MORT-NÉ	SEX SEXE	NAME AND SURNAME OF FATHER PRÉNOM ET NOM DU PÈRE	RANK, PROFESSION, OR OCCUPATION OF FATHER GRADE, PROFESSION OU EMPLOI DU PÈRE	NAME AND SURNAME OF MOTHER PRÉNOM ET NOM DE LA MÈRE	MAIDEN SURNAME OF MOTHER NOM DE JEUNE FILLE DE LA MÈRE
1							
2							
3							
4							

DEATHS - DÉCÈS

COLUMNS TO BE FILLED IN BY THE OFFICER

† (SEE INSTRUCTIONS ON PREVIOUS PAGE - VOIR LES INSTRUCTIONS À LA PAGE PRÉCÉDENTE)

DATE OF DEATH DU DÉCÈS	PLACE OF DEATH LIEU DU DÉCÈS	NAME AND SURNAME OF DECEASED PRÉNOM ET NOM DU DÉFUNT	SEX SEXE	AGE ÂGE	RANK OR RATING PROFESSION OR OCCUPATION GRADE OU CLASSE PROFESSION OU * EMPLOI	NATIONALITY (STATING BIRTHPLACE) NATIONALITÉ DONNER LE LIEU DE NAISSANCE)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						

MEMBERS OF THE CREW INCLUDING MAISTERS

MEMBERS OF THE CREW

* IN THE CASE OF AN INFANT OR CHILD, THE WORDS "SON OF" OR "DAUGHTER OF", FOLLOWED BY THE NAME OF THE FATHER AND HIS PROFESSION, SHOULD BE RECORDED IN THE COLUMN FOR "RANK OR RATING, PROFESSION OR OCCUPATION". IN THE CASE OF AN ILLEGITIMATE CHILD THE FULL NAME OF THE MOTHER INSTEAD OF THAT OF THE FATHER SHOULD BE RECORDED.

IN COMMAND - COLONNES A REMPLIR PAR L'OFFICIER COMMANDANT

TO BE FILLED IN BY OFFICIAL TO WHOM REPORT IS MADE
A REMPLIR PAR LE FONCTIONNAIRE A QUI LA DECLARATION EST FAITE

FATHER - PÈRE		MOTHER - MÈRE		SIGNATURE OF FATHER OR MOTHER DU PÈRE OU DE LA MÈRE	SIGNATURE OF MASTER AND MATE OR OTHER MEMBER OF THE CREW DU CAPITAINE ET DU LIEUTENANT OU D'UN AUTRE MEMBRE DE L'EQUIPAGE	PORT AT WHICH REPORT IS MADE AND SIGNATURE AND TITLE OF OFFICER TO WHOM REPORTED PORT OÙ LA DECLARATION EST FAITE ET SIGNATURE ET TITRE DU FONCTIONNAIRE A QUI ELLE EST FAITE	
NATIONALITY (STATING BIRTHPLACE) NATIONALITE (DONNER LE LIEU DE NAISSANCE)	LAST PLACE OF ABODE DERNIER DOMICILE	NATIONALITY (STATING BIRTHPLACE) NATIONALITE (DONNER LE LIEU DE NAISSANCE)	LAST PLACE OF ABODE DERNIER DOMICILE				
							1
							2
							3
							4

IN COMMAND - COLONNES A REMPLIR PAR L'OFFICIER COMMANDANT

TO BE FILLED IN BY OFFICIAL TO WHOM REPORT IS MADE
A REMPLIR PAR LE FONCTIONNAIRE A QUI LA DECLARATION EST FAITE

LAST PLACE OF ABODE DERNIER DOMICILE	CAUSE OF DEATH CAUSE DU DECES	SIGNATURE OF MASTER OR PERSON IN CHARGE DU CAPITAINE OU DE LA PERSONNE AYANT LE COMMANDEMENT DU NAVIRE	SIGNATURE OF MATE OR OTHER MEMBER OF THE CREW DU LIEUTENANT OU D'UN AUTRE MEMBRE DE L'EQUIPAGE	SIGNATURE OF SURGEON OR MEDICAL PRACTITIONER (IF ANY) DU CHIRURGIEN OU DU MEDECIN DE BORD (S'IL EN EST)	PORT AT WHICH REPORT IS MADE AND SIGNATURE AND TITLE OF OFFICER TO WHOM REPORTED PORT OÙ LA DECLARATION EST FAITE ET SIGNATURE ET TITRE DU FONCTIONNAIRE A QUI ELLE EST FAITE	
						1
						2
						3
						4
						5
						6
						7
						8
						9
						10
						11
						12
						13
						14
						15
						16
						17
						18

MEMBRES DE L'EQUIPAGE Y COMPRIS LES CAPITAINES

PERSONNES QUI NE SONT PAS MEMBRES DE L'EQUIPAGE

DANS LE CAS D'UN NOUVEAUNE OU D'UN ENFANT, INSCRIRE LES MOTS "FILS DE" OU "FILLE DE" SUIVIS DU NOM ET DE LA PROFESSION DU PERE DANS LA COLONNE INTITULEE "GRADE OU CLASSE, PROFESSION OU EMPLOI". DANS LE CAS D'UN ENFANT, ILLS'IME INSCRIRE LES NOMS ET PRENOMS DE LA MERE AU LIEU DE CEUX DU PERE

Load Line, Depth of Loading, Etc.

POSITIONS OF THE DECK LINE AND LOAD LINES

FREEBOARD FROM DECK LINE	Load Line
Tropical feet inches (T)	..... inches above S.
Summer feet inches (S)	Upper edge of line through centre of disc.
Winter feet inches (W)	..... inches below S.
Winter North Atlantic } feet inches (WNA)	..... inches below S.
Allowance for fresh water for all freeboards..... inches	
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is..... inches	
above the top of the..... deck at side	

(Above particulars to be taken from Load Line Certificate)

Maximum draught of water in summer..... feet inches
 (The maximum draught of water in summer is the draught of water which would be shown on the scale of feet on the stem and stern post of the ship if she were so loaded that the upper edge of the summer load line were on the surface of the water and the ship were upright on an even keel).

NOTES

1. The above particulars of depth of loading as detailed on pages 24 to 31 are to be recorded before the ship leaves any dock, wharf, harbour, or other place, for the purpose of proceeding to sea.
2. The actual freeboard amidships on each side of the ship is to be measured from the upper edge of the deck line to the surface of the water, when the ship is loaded and ready to leave. The actual "mean" freeboard is the mean of the actual freeboards, port and starboard, measured as indicated above.
3. A Notice, Form L.L. 14A, is to be posted up in some conspicuous place on board the ship before she leaves any dock, wharf, harbour, or other place, for the purpose of proceeding to sea, and the Notice is to be kept so posted up and legible until the ship arrives at some other dock, wharf, harbour or place. The date and time of posting the Notice is to be entered in column 15.
4. No entries are required in columns 8-14 when the actual mean freeboard (column 7) is not less than the appropriate salt water freeboard.
5. If, in determining density of water, use is made of a hydrometer on which the reading at the top of the scale is 1000 or 00, meaning "full fresh water," the hydrometer reading gives the density to be entered, e.g., a reading of 15 on such hydrometers means a density of 1015. If the hydrometer used has the scale reversed, i.e., if the reading 00 is at the bottom of the scale and means "full salt water", the density must be obtained by subtracting the hydrometer reading from 1025, e.g., if the reading is 15, the density to be entered will be 1010.
6. The Winter North Atlantic load line, if assigned, applies for voyages across the North Atlantic, North of latitude 36° N. during the winter months as defined in the Load line Convention, 1930.
 The periods during which the other seasonal load lines apply in different parts of the world are as indicated in the said Convention.
7. Penalty — Failure to enter the required particulars of load line, depth of loading, etc., in the Official Log Book at the proper time renders the Master or Owner liable to a fine not exceeding \$100 for each offence.

Ligne de charge, enfoncement, etc.

Position de la ligne de pont et des lignes de charge

Franc-bord mesuré à partir de la ligne de pont	Ligne de charge
Tropical pieds pouces (T)	..... pouces au-dessus de S.
Ete pieds pouces (S)	Arête supérieure de la ligne traversant le centre du disque.
Hiver pieds pouces (W)	..... pouces au-dessous de S.
Hiver dans } l'Atlantique-Nord) pieds pouces (WNA)	..... pouces au-dessous de S.
Réduction en eau douce pour tous les francs-bords pouces	
L'arête supérieure de la ligne de pont d'où ces francs-bords sont mesurés se trouve à pouces au-dessus	
de la face supérieure du pont en abord	

(Puiser dans le certificat de lignes de charge les détails demandés ci-dessus)

Tirant d'eau maximum en été pieds pouces
 (Le tirant d'eau maximum en été est le tirant d'eau qu'indiquerait l'échelle en pieds à l'étrave et à l'é-tambot du navire si celui-ci était chargé de telle sorte que l'arête supérieure de la ligne de charge d'été fût à la surface de l'eau et le navire sans différence de calaison).

REMARQUES

1. Les détails ci-dessus concernant l'enfoncement et figurant aux pages 24 à 31 doivent être consignés avant que le navire quitte tout dock, quai, port ou autre lieu, en vue de prendre la mer.
2. Le franc-bord réel au milieu, de chaque bord du navire, doit être mesuré à partir de l'arête supérieure de la ligne de pont jusqu'à la surface de l'eau, alors que le navire est chargé et prêt à partir. Le franc-bord "moyen" réel est la moyenne des francs-bords réels, à bâbord et tribord, mesurés ainsi qu'il est indiqué ci-dessus.
3. Un avis, sur la formule L.L. 14A, doit être affiché en évidence à bord du navire avant que celui-ci quitte tout dock, quai, port ou autre lieu, en vue de prendre la mer; il doit rester ainsi affiché et demeurer lisible jusqu'à l'arrivée du navire à quelque autre dock, quai, port ou lieu. La date et l'heure de l'affichage doivent être inscrites dans la colonne 15.
4. Aucune inscription n'est nécessaire dans les colonnes 8 à 14 lorsque le franc-bord moyen réel (colonne 7) n'est pas inférieur au franc-bord approprié en eau salée.
5. Si, pour déterminer la densité de l'eau, on se sert d'un hydromètre dont la cote au haut de la graduation est 1000 ou 00, signifiant "eau entièrement douce", la cote donne la densité à inscrire; ainsi, la cote 15 signifie une densité de 1015. Au contraire, si l'hydromètre est gradué dans le sens opposé, autrement dit, si la cote 00 se trouve au bas de la graduation et signifie "eau entièrement salée", la densité s'obtient en soustrayant la cote du chiffre 1025; ainsi, si la cote est 15, la densité à inscrire est 1010.
6. La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique-Nord, si elle a été assignée, s'applique aux voyages à travers l'Atlantique-Nord, effectués au nord du 36e degré de latitude nord, au cours des mois d'hiver définis dans la Convention de 1930 sur les lignes de charge.
 Les périodes d'application des autres lignes de charge saisonnières dans les différentes parties de l'univers sont données dans ladite convention.
7. Amende — Le capitaine ou propriétaire de navire qui néglige d'inscrire, en temps voulu, dans le journal de bord réglementaire les renseignements exigés au sujet de la ligne de charge, de l'enfoncement, etc., est passible d'une amende d'au plus \$100 pour chaque infraction.

Ligne de charge, enfoncement, etc.

Position de la ligne de pont et des lignes de charge

Franc-bord mesuré à partir de la ligne de pont			Ligne de charge
Tropical .....	.....pieds.....	.....pouces (T)	.....pouces au-dessus de S.
Ete .....	.....pieds.....	.....pouces (S)	Arête supérieure de la ligne traversant le centre du disque.
Hiver .....	.....pieds.....	.....pouces (W)	.....pouces au-dessous de S.
Hiver dans l'Atlantique-Nord } .....	.....pieds.....	.....pouces (WNA)	.....pouces au-dessous de S.
Réduction en eau douce pour tous les francs-bords .....			.....pouces
L'arête supérieure de la ligne de pont d'où ces francs-bords sont mesurés se trouve à .....			.....pouces au-dessus
de la face supérieure du pont.....			.....en abord

(Puiser dans le certificat de lignes de charge les détails demandés ci-dessus)

Tirant d'eau maximum en été.....pieds.....pouces
 (Le tirant d'eau maximum en été est le tirant d'eau qu'indiquerait l'échelle en pieds à l'étrave et à l'é-tambot du navire si celui-ci était chargé de telle sorte que l'arête supérieure de la ligne de charge d'été fût à la surface de l'eau et le navire sans différence de calaison).

REMARQUES

1. Les détails ci-dessus concernant l'enfoncement et figurant aux pages 24 à 31 doivent être consignés avant que le navire quitte tout dock, quai, port ou autre lieu, en vue de prendre la mer.
2. Le franc-bord réel au milieu, de chaque bord du navire, doit être mesuré à partir de l'arête supérieure de la ligne de pont jusqu'à la surface de l'eau, alors que le navire est chargé et prêt à partir. Le franc-bord "moyen" réel est la moyenne des francs-bords réels, à bâbord et tribord, mesurés ainsi qu'il est indiqué ci-dessus.
3. Un avis, sur la formule L.L. 14A, doit être affiché en évidence à bord du navire avant que celui-ci quitte tout dock, quai, port ou autre lieu, en vue de prendre la mer; il doit rester ainsi affiché et demeurer lisible jusqu'à l'arrivée du navire à quelque autre dock, quai, port ou lieu. La date et l'heure de l'affichage doivent être inscrites dans la colonne 15.
4. Aucune inscription n'est nécessaire dans les colonnes 8 à 14 lorsque le franc-bord moyen réel (colonne 7) n'est pas inférieur au franc-bord approprié en eau salée.
5. Si, pour déterminer la densité de l'eau, on se sert d'un hydromètre dont la cote au haut de la graduation est 1000 ou 00, signifiant "eau entièrement douce", la cote donne la densité à inscrire; ainsi, la cote 15 signifie une densité de 1015. Au contraire, si l'hydromètre est gradué dans le sens opposé, autrement dit, si la cote 00 se trouve au bas de la graduation et signifie "eau entièrement salée", la densité s'obtient en soustrayant la cote du chiffre 1025; ainsi, si la cote est 15, la densité à inscrire est 1010.
6. La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique-Nord, si elle a été assignée, s'applique aux voyages à travers l'Atlantique-Nord, effectués au nord du 36° de latitude nord, au cours des mois d'hiver définis dans la Convention de 1930 sur les lignes de charge.
 Les périodes d'application des autres lignes de charge saisonnières dans les différentes parties de l'univers sont données dans ladite convention.
7. Amende — Le capitaine ou propriétaire de navire qui néglige d'inscrire, en temps voulu, dans le journal de bord réglementaire les renseignements exigés au sujet de la ligne de charge, de l'enfoncement, etc., est passible d'une amende d'au plus \$100 pour chaque infraction.

OFFICIAL LOG OF THE JOURNAL DE BORD RÉGLEMENTAIRE DU _____

FROM ALLANT DE _____ TOWARDS VERS _____

NOTE: READING OVER ENTRIES OF OFFENCES - THE MASTER'S SPECIAL ATTENTION IS CALLED TO SECTION 250 (B), (C) AND (D) OF THE CANADA SHIPPING ACT, PAGE 3.

REMARQUE: LECTURE DES MENTIONS D'INFRACTION. L'ATTENTION DU CAPITAINE EST ATTIRÉE TOUT PARTICULIÈREMENT SUR LES ALINEAS (B), (C) ET (D) DE L'ARTICLE 250 DE LA LOI, PAGE 3.

Table with 5 columns: DATE AND HOUR OF THE OCCURRENCE, PLACE OF THE OCCURRENCE OR SITUATION BY LATITUDE AND LONGITUDE AT SEA, DATE AND HOUR OF ENTRY, ENTRIES REQUIRED BY THE CANADA SHIPPING ACT, AMOUNT OF FINE OR FORFEITURE INFLECTED OR OF ANY FORFEITURE ENFORCED. The table contains multiple empty rows for data entry.

OFFICIAL LOG OF THE JOURNAL DE BORD RÉGLEMENTAIRE DU _____

FROM ALLANT DE _____ TOWARDS VERS _____

NOTE: READING OVER ENTRIES OF OFFENCES - THE MASTER'S SPECIAL ATTENTION IS CALLED TO SECTION 250 (B), (C) AND (D) OF THE CANADA SHIPPING ACT, PAGE 3. REMARQUE: LECTURE DES MENTIONS D'INFRACTION. L'ATTENTION DU CAPITAINE EST ATTIRÉE TOUT PARTICULIÈREMENT SUR LES ALINÉAS (B), (C) ET (D) DE L'ARTICLE 250 DE LA LOI, PAGE 3.

Table with 5 columns: DATE AND HOUR OF THE OCCURRENCE, PLACE OF THE OCCURRENCE OR SITUATION BY LATITUDE AND LONGITUDE AT SEA, DATE AND HOUR OF ENTRY, ENTRIES REQUIRED BY THE CANADA SHIPPING ACT, AMOUNT OF FINE OR FORFEITURE INFLICTED, OR OF ANY FORFEITURE ENFORCED.

OFFICIAL LOG OF THE JOURNAL DE BORD RÉGLEMENTAIRE DU FROM TOWARDS ALLANT DE VERS

NOTE: READING OVER ENTRIES OF OFFENCES - THE MASTER'S SPECIAL ATTENTION IS CALLED TO SECTION 250 (B), (C) AND (D) OF THE CANADA SHIPPING ACT, PAGE 3. REMARQUE: LECTURE DES MENTIONS D'INFRACTION. L'ATTENTION DU CAPITAINE EST ATTIRÉE TOUT PARTICULIÈREMENT SUR LES ALINÉAS (B), (C) ET (D) DE L'ARTICLE 250 DE LA LOI, PAGE 3.

Table with 5 columns: DATE AND HOUR OF THE OCCURRENCE, PLACE OF THE OCCURRENCE OR SITUATION BY LATITUDE AND LONGITUDE AT SEA, DATE AND HOUR OF ENTRY, ENTRIES REQUIRED BY THE CANADA SHIPPING ACT, AMOUNT OF FINE OR FORFEITURE INFLECTED...

**WEEKLY REPORT
OF INSPECTION PURSUANT TO SECTION 6 OF
THE SHIPS' CREWS FOOD AND CATERING REGULATIONS**

**RAPPORT HEBDOMADAIRE
D'INSPECTION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 6 CONCERNANT L'APPRO-
VISIONNEMENT ET LES VIVRES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE NAVIRES**

DAY - JOUR	MONTH - MOIS	YEAR - ANNÉE	SUPPLY OF FOOD AND WATER APPROVISIONNEMENT DE VIVRES ET D'EAU	SPACES AND EQUIPMENT USED FOR STORAGE AND HANDLING FOOD AND WATER ESPACES ET ÉQUIPEMENTS UTILISÉS POUR L'EMMAGASINAGE ET LA MANIPULATION DES VIVRES ET DE L'EAU	GALLEY AND OTHER EQUIPMENT USED FOR PREPARATION AND SERVICE OF MEALS CUISINES ET AUTRES ÉQUIPEMENTS UTILISÉS POUR LA PRÉPARATION ET LE SERVICE DES REPAS	SIGNATURE MASTER OR OFFICER SIGNATURE DU CAPITAINE OU OFFICIER

NOTE: THIS RECORD SHALL BE PRODUCED TO AN INSPECTOR OF THE DEPARTMENT OF NATIONAL HEALTH AND WELFARE UPON DEMAND

OBSERVATION: SUR DEMANDE, CETTE FICHE DOIT ÊTRE PRÉSENTÉE À UN INSPECTEUR DU MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DU BIEN-ÊTRE SOCIAL



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-3

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-3

Subject / Objet

POSTING OF SAILING NOTICES/
AFFICHAGE DE L'HEURE DE DÉPART

From / De

DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To / À

DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope: The purpose of this Instruction is to state the Departmental policy on the posting of Sailing Notices.
- .1.2 Policy: It is the policy of the Department that when in the opinion of the Master operational circumstances permit, a notice of the sailing time of the vessel is to be placed near or at the vessel's gangway.
- .1.2.2 Officers are to refer all enquiries to this notice board.
- .1.2.3 a) Sailing time will not be posted for vessels engaged in any enforcement, policing or regulatory operation and where security of operations is essential.

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée: Les présentes instructions énoncent la politique du Ministère en matière d'affichage de l'heure de départ.
- .1.2 Politique: La politique du Ministère est la suivante: lorsque, de l'avis du capitaine, les circonstances le permettent, un avis de l'heure de départ du navire sera affiché à la passerelle de débarquement ou à proximité.
- .1.2.2 Les officiers doivent renvoyer toutes les demandes de renseignements à cet avis.
- .1.2.3 a) L'heure de départ ne sera pas affichée s'il s'agit de navires engagés dans les manoeuvres de reconnaissance, de contrôle ou de maintien de l'ordre et si la sécurité des activités doit être assurée.

October 1980

Octobre 1980

b) Sailing time shall be posted for all vessels engaged in, or scheduled for, routine operations.

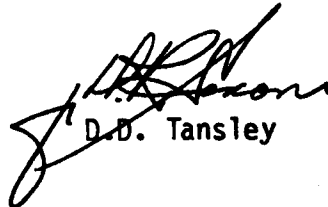
b) L'heure de départ doit être affichée pour tous les navires engagés ou devant s'engager dans des manoeuvres ordinaires.

.1.2.4 Reporting for duty: All employees shall report on board at least one hour before the time of sailing as posted on the notice board or as otherwise informed by the Master.

.1.2.4 Présentation au poste: Tous les employés doivent se présenter à bord du navire au moins une heure avant l'heure de départ indiquée au tableau d'affichage ou suivant les indications du capitaine.

.1.3 Application: This Instruction applies to all Department of Fisheries and Oceans vessels with the exception of those engaged in the activities referred to in a) above.

.1.3 Champ d'application: Les présentes instructions s'appliquent à tous les navires du ministère des Pêches et des Océans, à l'exception de ceux qui sont engagés dans les activités décrites à l'alinéa a) ci-dessus.


D.D. Tansley



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-4

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-4

Subject **Objet ENVIRONMENTAL EMERGENCY REPORTING GUIDELINES/
LIGNES DIRECTRICES SUR LES RAPPORTS D'URGENCES ENVIRONNEMENTALES**

From **De DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE**

To **A DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION**

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope
- .1.2 Policy
- .1.3 Definitions
- .1.4 Application
- .1.5 Roles and Responsibilities
- .2 PROCEDURES
- .2.1 Reporting Requirements
- .2.2 Documentation

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope: The purpose of this Guideline is to state the Departmental policy on environmental emergencies, and to promulgate the reporting and alerting system developed by the Environmental Protection Service for early and effective response to environmental threats.

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée
- .1.2 Politique
- .1.3 Définitions
- .1.4 Application
- .1.5 Rôles et responsabilités
- .2 MODALITÉS
- .2.1 Rapports
- .2.2 Documentation

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée: Les présentes lignes directrices ont pour objet d'énoncer la politique du Ministère en matière d'urgences environnementales et de mettre en place le système de rapports et d'alerte mis au point par le Service de la protection de l'environnement en vue de faire face rapidement et avec efficacité aux phénomènes qui menacent l'environnement.

.1.2 Policy: It is the policy of this Department that all Departmental fleet activity shall reflect, and include in its objectives, the government's overall concern for the quality of the environment and environmental safety. All ships' personnel shall be vigilant with regard to environmental emergencies. Those in command shall be responsible for carrying out the reporting and alerting procedures developed by the Environmental Protection Service, as follows in .2.

(See also: DFIG-"Departmental Pollution Regulations, Reporting Procedures and Responsibilities" and SOR/71-495 "Oil Pollution Prevention Regulations").

.1.3 Definitions

- "Environmental Emergency" shall mean the sudden, unexpected or apprehended introduction into the marine environment of a pollutant in sufficient quantity to pose a direct threat to humans, to fish or fish habitat, or to other forms of life.
- "Pollutant" shall mean
 - a) any substance that, if added to waters, would degrade or alter or form part of a process of degradation or alteration of the quality of those waters to an extent that is detrimental to their use

October 1980

.1.2 Politique: La politique du Ministère stipule que toute l'activité de la flottille du Ministère doit refléter l'importance qu'accorde le gouvernement à la qualité et à la sécurité de l'environnement et poursuivre les mêmes objectifs. Tous les équipages de navires doivent faire preuve de vigilance face aux urgences environnementales. Les chefs doivent suivre les modalités de rapport et d'alerte établies par le Service de la protection de l'environnement et expliquées au point .2.

(Voir aussi: ILFM - "Règles du Ministère concernant la pollution, ainsi que les responsabilités et procédures de compte rendu" et le Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures (DORS/71-495)).

.1.3 Définitions

- Urgence environnementale: introduction soudaine, inattendue ou appréhendée dans le milieu marin d'un polluant en quantité suffisante pour constituer une menace directe à l'homme, à la faune aquatique ou à son habitat, ou à d'autres formes de vie.
- Polluant:
 - a) substance qui, si elle était ajoutée à des eaux, dégraderait ou modifierait ou contribuerait à dégrader ou modifier la qualité de ces eaux dans une mesure telle que leur utilisation par

Octobre 1980

by humans or by any animal, fish or plant that is useful to man, and

l'homme ou par des animaux, des poissons ou des plantes utiles à l'homme en serait affectée, et

- b) any water that contains a substance in such a quantity or concentration, or that has been so treated, processed or changed, by heat or other means, from a natural state that it would, if added to any waters, degrade or alter or form part of a process of degradation or alteration to the quality of those waters to an extent that is detrimental to their use by man or by any animal, fish or plant that is useful to man.

- b) toute eau qui contient une substance en une quantité ou concentration telle, ou qui, à partir de son état naturel, a été traitée, transformée ou modifiée par la chaleur ou d'autres moyens d'une façon telle que si elle était ajoutée à des eaux, elle dégraderait ou modifierait ou contribuerait à dégrader ou à modifier la qualité de ces eaux dans une mesure telle que leur utilisation par l'homme ou par des animaux, des poissons ou des plantes utiles à l'homme en serait affectée.

(Reference: Canada Shipping Act, Chapter 27 (2nd supp.)).

(définition tirée de la Loi sur la marine marchande du Canada, chapitre 27, 2e supplément).

- .1.4 Application: This Guideline applies to all Departmental vessels.
- .1.5 Roles and Responsibilities: It is the responsibility of the Master to:
 - a) ensure that all personnel under his authority are aware of the importance of vigilance in the matter of environmental emergencies; and
 - b) carry out the procedures listed in this chapter when reporting environmental emergencies.

- 1.4 Application: Les présentes lignes directrices s'appliquent à tous les navires du Ministère.
- 1.5 Rôles et responsabilités: Le patron du navire assume les responsabilités suivantes:
 - a) veiller à ce que tout le personnel qui relève de lui soit conscient de l'importance de la vigilance en matière d'urgences environnementales; et
 - b) assurer l'exécution des modalités énoncées dans le présent chapitre lorsqu'il s'agit de signaler les

états d'urgence environne-
mentale.

- .1.5.1 It is the responsibility of the Master to take the necessary action to contain and clean up pollutants originating from vessels under the Master's authority.
- .1.5.2 Masters of Departmental vessels shall strive to set an example of efficiency in their response to environmental emergencies.
- .1.5.3 Regional Marine Superintendents shall, in concert with the Canadian Coast Guard, ensure the provision of training for DFO Masters in standard procedures relating to Environmental Emergencies.
- .2 PROCEDURES
- .2.1 Reporting Requirements: In the event of an environmental emergency occurring or being discovered, the Master shall report by radio, telex, telephone (collect) or other means, as soon as possible, to the following:
- a) Maritimes Region: Duty Officer, Coast Guard Marine Traffic Centre, Dartmouth, Nova Scotia.
Telephone (24 hours): (902) 426-6030 or Zenith 49000 (within Maritimes Region).
- b) Newfoundland Region: Duty Officer, Coast Guard Marine Traffic Centre, St. John's, Newfoundland.
Telephone (24 hours): (709) 737-5151

- .1.5.1 Il incombe au patron du navire de prendre les mesures nécessaires pour contenir les polluants provenant de navires sous sa juridiction et pour nettoyer les secteurs touchés.
- .1.5.2 Les patrons de navires du Ministère doivent s'efforcer de donner l'exemple par leur intervention efficace en cas d'urgence environnementale.
- .1.5.3 Les surintendants régionaux de la flotte, de concert avec la Garde côtière canadienne, doivent veiller à ce que les patrons de navires du ministère des Pêches et des Océans reçoivent la formation nécessaire en matière d'urgences environnementales.
- .2 MODALITÉS
- .2.1 En cas d'urgence environnemen-
tale, le patron doit faire un rapport dès que possible, par radio, par télex, par téléphone (en P.C.V.) ou par d'autres moyens, aux personnes ou organismes suivants:
- a) Région des Maritimes:
Agent de service, Centre de trafic maritime de la Garde côtière, DARTMOUTH (N.-E.). N° de téléphone (24 heures): 902-426-6030/31 ou Zénith 49000 (s'il se trouve dans la Région des Maritimes).
- b) Région de Terre-Neuve:
Agent de service, Centre de trafic maritime de la Garde côtière, SAINT-JEAN (Terre-Neuve). N° de téléphone (24 heures): 709-737-5171.

c) Western Region: Duty Officer, Vancouver Vessel Traffic Management Centre, Vancouver, B.C.
Telephone (24 hours): (604) 666-6011

d) St. Lawrence and Great Lakes: The nearest Coast Guard Marine Traffic Centre.

* In Ontario, the report must also be made to the Ontario Ministry of the Environment. This may be done through the Coast Guard Traffic Centre.

c) Région de l'Ouest:
Agent de service, Centre de gestion du trafic maritime, VANCOUVER (C.-B.). N° de téléphone (24 heures): 604-666-6011.

d) Saint-Laurent et Grands Lacs: Le Centre de trafic maritime de la Garde côtière le plus proche.

* En Ontario, le rapport doit aussi être communiqué au ministère de l'Environnement de la province, par l'intermédiaire du Centre de trafic maritime de la Garde côtière.

.2.1.1 Content of Reports: Reports should include as much of the following as possible:

- a) Description of Incident
 - What happened - cause - reason
 - Where (precise fix)
 - When: date and time
- b) Nature of hazard
 - Type and amount of pollutant material released
 - Area affected
- c) Action being taken to
 - Contain
 - Control
 - Clean up
- d) Personnel and equipment
 - On scene
 - Available
 - Further required

.2.2 Documentation

.2.2.1 Comprehensive reports shall be prepared and sent to the appropriate Coast Guard Traffic Centre at the earliest oppor-

October 1980

.2.1.1 Teneur du rapport: Le rapport doit dans la mesure du possible renfermer les renseignements suivants:

- a) Description de l'incident
 - Ce qui s'est produit - cause - raison
 - Où (endroit précis)
 - Quand: date et heure
- b) Nature de la menace
 - Type et quantité de polluant
 - Secteur touché
- c) Mesures prises pour
 - Endiguer
 - Contrôler
 - Dépolluer
- d) Personnel et matériel
 - Sur place
 - Disponibles
 - A mobiliser

.2.2 Documentation

.2.2.1 Il faut dès que possible établir des rapports complets et les envoyer au Centre de trafic maritime de la Garde

Octobre 1980

tunity and a copy sent to the Regional Marine Superintendent.

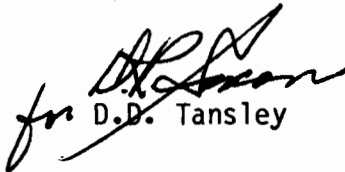
côtière concerné, avec copie du surintendant régional de la flotte.

.2.2.2 The essential elements of the Report shall be entered in the Deck Log Book under Remarks.

.2.2.2 L'essentiel du rapport doit figurer dans le journal de bord à la rubrique "Remarques".

.2.2.3 Where applicable, the incident shall be documented as required in the vessel Oil Record Book (see DFIG-"Departmental Pollution Regulations, Reporting Procedures and Responsibilities").

.2.2.3 Il faut, s'il y a lieu, porter toutes les données nécessaires au registre de la salle des machines (voir ILFM - "Règles du Ministère concernant la pollution, ainsi que les responsabilités et procédures de compte rendu").


for D.D. Tansley



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-5

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-5

Subject / Objet DECK OFFICERS' DUTIES AND RESPONSIBILITIES/
FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS DE L'OFFICIER DE PONT

From / De

DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To / À

DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 Roles and Responsibilities
 - .1.2.1 Types of Rank
 - .1.2.2 Responsibility of Officers to Superiors
 - .1.2.3 General Responsibilities of Officers
 - .1.2.4 Presence of Officer on Board
 - .1.2.5 Operational Instructions
- .2 SUPERCESSION OF DECK OFFICERS
 - .2.1 Supercession
 - .2.2 Roles and Responsibilities
 - .2.2.1 Orders
 - .2.2.2 Unexecuted Instructions
 - .2.2.3 Stores - Audits
 - .2.2.4 Report to Master
 - .2.2.5 Defects in Hull or Machinery
 - .2.3 Supercession of Officers - Reporting Procedures
 - .2.3.1 Masters and Audits

October 1980

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 But et portée
 - .1.2 Rôles et responsabilités
 - .1.2.1 Sortes de grade
 - .1.2.2 Responsabilité des officiers auprès de leurs supérieurs
 - .1.2.3 Responsabilités générales des officiers
 - .1.2.4 Présence des officiers à bord
 - .1.2.5 Instructions opératoires
- .2 RELEVÉ DES OFFICIERS DE PONT
 - .2.1 Relève
 - .2.2 Rôles et responsabilités
 - .2.2.1 Consignes
 - .2.2.2 Ordres non exécutés
 - .2.2.3 Inventaire et vérification
 - .2.2.4 Présentation devant le capitaine
 - .2.2.5 Défectuosités de la coque ou des machines
 - .2.3 Relève des officiers - Méthode de présentation des rapports
 - .2.3.1 Inventaires et vérifications

Octobre 1980

.3	DECK OFFICER OF THE WATCH	.3	L'OFFICIER DE PONT RESPONSABLE DU QUART
.3.1	Responsibility	.3.1	Responsabilité
.3.1.1	Authority	.3.1.1	Autorité
.3.2	The Ship's Deck Watch Regulations	.3.2	Règlements sur le quart à la passerelle
.3.3	Duties of the Officer of the Watch	.3.3	Fonctions de l'officier de quart
.3.3.1	At Sea	.3.3.1	En mer
.3.3.2	Responsibilities of the Officer of the Watch when relieved by the Master	.3.3.2	Responsabilités de l'officier de quart lorsqu'il est relevé par le capitaine
.3.3.3	Lookouts	.3.3.3	Vigie
.3.3.4	Obscuring of Regulation Lights	.3.3.4	Obscurcissement des feux réglementaires
.3.3.5	Fishing Gear	.3.3.5	Engins de pêche
.3.3.6	At Anchor	.3.3.6	Au mouillage
.3.3.7	Person Aloft	.3.3.7	Travail en hauteur
.3.3.8	Rounds	.3.3.8	Rondes
.3.4	Procedure for Taking Charge of the Watch at Sea	.3.4	Processus de prise en charge du quart en mer
.3.5	Procedure for Taking Charge of the Watch in Harbour	.3.5	Processus de prise en charge du quart dans un port
.4	AUTHORITY AND RESPONSIBILITY ABOARD SMALL CRAFT OR BOATS	.4	AUTORITE ET RESPONSABILITE A BORD DE PETITS BATEAUX OU EMBARCATIONS
.5	AUTHORITY AND RESPONSIBILITY IN ABSENCE OF MASTER	.5	AUTORITE ET RESPONSABILITE EN L'ABSENCE DU CAPITAINE
.6	AUTHORITY AND RESPONSIBILITY IN EXTRAORDINARY CIRCUMSTANCES	.6	AUTORITE ET RESPONSABILITE DANS DES CIRCONSTANCES EXTRAORDINAIRES
.6.1	Command of a Ship When Wrecked or Lost	.6.1	Commandement d'un navire perdu ou naufragé
.6.2	When the Master is Absent or Ceases to Exercise Command	.6.2	Commandement du navire lorsque le capitaine est absent ou n'exerce plus le commandement

.1	INTRODUCTION	.1	INTRODUCTION
.1.1	<u>Purpose and Scope:</u> The purpose of this Instruction is to provide an outline of the nature and range of deck officers' duties and responsibilities aboard Departmental vessels and craft.	.1.1	<u>But et portée:</u> La présente directive vise à décrire la nature et la portée des fonctions et responsabilités d'un officier de pont à bord des navires et embarcations du Ministère.

.1.2 Roles and Responsibilities
(General)

.1.2.1 Types of Rank: The ranks of officers in the Department of Fisheries and Oceans ships or craft are either:

- a) confirmed; or
- b) acting.

.1.2.2 Responsibility of Officers to Superiors: An officer shall be responsible to his designated superior for the proper and effective performance and fulfillment of his duties.

.1.2.3 General Responsibilities of Officers: All officers are to observe and comply with:

- a) the Government Vessels Discipline Act;
- b) Departmental Instructions and Guidelines (DFIGS); and
- c) other regulations, rules, orders and instructions as they pertain to the performance of assigned duties.

Officers shall: afford to all persons employed in the public service such assistance in the performance of their duties as is practical; promote the welfare, efficiency and good discipline of all subordinate personnel; ensure the proper care and maintenance, and prevent the waste of all public and non-public property within their control.

.1.2 Rôles et responsabilités
(Généralités)

.1.2.1 Sortes de grade: Les grades des officiers à bord des navires et des embarcations du ministère des Pêches et Océans sont soit:

- a) confirmés; ou
- b) provisoires.

.1.2.2 Responsabilité des officiers auprès de leurs supérieurs: Un officier est responsable, auprès de son supérieur attitré, de l'exercice adéquat et efficace de ses fonctions.

.1.2.3 Responsabilités générales des officiers: Tous les officiers doivent se conformer:

- a) à la Loi sur la discipline à bord des bâtiments de l'État;
- b) aux instructions et lignes directrices pour la flottille du Ministère (ILDS); et
- c) à d'autres règlements, ordres et instructions dans la mesure où ils ont trait aux fonctions assignées.

Les officiers doivent: dans la mesure du possible, aider tous les employés de la Fonction publique dans l'exercice de leurs fonctions; promouvoir le bien-être, l'efficacité et la discipline de tout le personnel subalterne; veiller au bon entretien de tous les biens publics et privés dont ils ont la garde et empêcher leur gaspillage.

.1.2.4 Presence of Officers on Board

.1.2.4.1 During working hours officers subordinate to the Master shall not be absent from the ship without permission.

.1.2.4.2 When the Master is absent from a ship for the night, an officer should be appointed to remain on board. This requirement may be relaxed only with the approval of the Regional Marine Superintendent.

.1.2.5 Operational Instructions: A Regional Marine Superintendent may issue operational instructions concerning personnel and the operation of ships. A copy of the Instructions shall be forwarded to the Ship Branch, Ottawa.

.1.2.6 See also DFIG "A Guide to Masters in the Preparation of Standing Orders".

.2 SUPERCESSION OF DECK OFFICERS

.2.1 Supercession: An officer is normally superceded in an appointment on the day on which his relief joins the ship.

.2.2 Roles and Responsibilities

.2.2.1 Orders: All orders issued by the Master, or by the head of a department, shall remain in force, unless otherwise directed by them.

.2.2.2 Unexecuted Instructions: Officers shall give their successors the details of any unexecuted instructions.

.1.2.4 Présence des officiers à bord

.1.2.4.1 Pendant les heures de travail, les officiers qui relèvent du capitaine ne doivent pas s'absenter du navire sans autorisation.

.1.2.4.2 Lorsque le capitaine est absent du navire pour la nuit, un officier doit être nommé pour rester à bord. Cette exigence peut être assouplie seulement avec l'approbation du surintendant régional de la Marine.

.1.2.5 Instructions opératoires: Le surintendant régional de la Marine peut émettre des instructions opératoires touchant le personnel et le fonctionnement des navires. En pareil cas, une copie des instructions doit être envoyée à la Direction des navires, Ottawa.

.1.2.6 Voir aussi les ILFM, "Guide à l'intention des capitaines pour la préparation des ordres permanents".

.2 RELEVÉ DES OFFICIERS DE PONT

.2.1 Relève: Un officier quitte normalement son service le jour où son remplaçant monte à bord du navire.

.2.2 Rôles et responsabilités

.2.2.1 Consignes: Sauf avis contraire, toute consigne émise par le capitaine ou le chef d'un département doit rester en vigueur.

.2.2.2 Ordres non exécutés: Les officiers doivent donner à leurs remplaçants les détails sur tout ordre non exécuté.

- | | |
|--|--|
| <p>.2.2.3 <u>Stores - Audits:</u> Where applicable, an inventory of stores and an audit of funds shall be carried out as soon as feasible.</p> <p>.2.2.4 <u>Report to Master:</u> When duties have been transferred, the officers in question shall report jointly to the Master through the department head.</p> <p>.2.2.5 <u>Defects in hull or machinery:</u> Should the dry docking, stripping-down, or opening of machinery of a vessel reveal any serious defect not reported in accordance with .2.3.1 a), the Master shall directly report the circumstances to the Regional Marine Superintendent.</p> <p>.2.3 <u>Supercession of Officers - Reporting Procedure</u></p> <p>.2.3.1 <u>Musters and Audits:</u> Where a muster of stores and/or audits of funds has been required, the relieved officer shall make a written report of the results to the Master, and, if appropriate, list:</p> <ul style="list-style-type: none">a) significant defects known to exist in material and machinery; andb) discrepancies and errors in stores/cash accounts and remedial steps to be taken. <p>.3 DECK OFFICER OF THE WATCH (see also DFIG "A Guide to Masters in the Preparation of Standing Orders").</p> | <p>.2.2.3 <u>Inventaire et vérification:</u> S'il y a lieu, un inventaire des provisions et une vérification des fonds doivent être effectués le plus tôt possible.</p> <p>2.2.4 <u>Présentation devant le capitaine:</u> Une fois leurs fonctions transmises, les officiers intéressés doivent se présenter devant le capitaine par l'entremise du chef de département.</p> <p>.2.2.5 <u>Défectuosités de la coque ou des machines:</u> Si lors de l'entrée en cale sèche, du dégarnissage ou de l'ouverture des machines d'un navire, on découvre une défectuosité grave non signalée conformément à l'alinéa .2.3, le capitaine doit informer directement le surintendant régional de la Marine de la situation.</p> <p>.2.3 <u>Relève des officiers - Méthode de présentation des rapports</u></p> <p>.2.3.1 <u>Inventaires et vérifications:</u> Lorsqu'on exige un inventaire des provisions ou une vérification des fonds, l'officier sortant doit soumettre par écrit un rapport au capitaine et, s'il y a lieu, énumérer:</p> <ul style="list-style-type: none">a) les défectuosités importantes du matériel et des machines;b) les écarts et erreurs dans les provisions ou les comptes d'espèce et les mesures à prendre pour y remédier. <p>.3 L'OFFICIER DE PONT RESPONSABLE DU QUART (voir aussi les ILMF, "Guide à l'intention des capitaines pour la préparation des ordres permanents").</p> |
|--|--|

.3.1 Responsibility: The Deck Officer of the Watch is responsible to the Master for the safety of the ship as required by the ordinary practice of seamen, and shall:

- a) remain on duty until properly relieved, and
- b) make the necessary notations in the navigational Note Book and Log Book, in accordance with the Log Book instructions and prior to going off duty.

.3.1.1 Authority: Pursuant to the Act, the Officer of the Watch shall exercise command over all persons on board except the Master and Chief (or First) Officer.

.3.2 The Ship's Deck Watch Regulations: The Ship's Deck Watch Regulations (SOR/76-374) require that each deck watch of a ship of greater than five tons gross tonnage shall consist of:

- a) a person in charge of the deck watch;
- b) an additional person, except on a ship of 1,000 gross tonnage or less that is securely moored or anchored;
- c) a second additional person on a ship of more than 1,000 tons gross tonnage that is not securely moored or anchored; and
- d) a person qualified in the use of a radio-telephone, except where the person in charge of the deck watch

.3.1 Responsabilité: Comme tout marin qualifié, l'officier de pont chargé du quart est responsable auprès du capitaine de la sécurité du navire. A cette fin, il doit:

- a) rester en fonction jusqu'à ce qu'il soit dûment remplacé;
- b) inscrire les données requises dans le journal de la passerelle ou le journal de bord, conformément aux instructions sur le journal de bord et ce, avant de quitter son service.

.3.1.1 Autorité: L'officier de quart est responsable de toutes les personnes à bord, à l'exception du capitaine et de l'officier en second (ou second capitaine).

.3.2 Règlements sur le quart à la passerelle: En vertu des règlements sur le quart à la passerelle (SOR/76-374), chaque quart d'un navire jaugeant plus de cinq tonnes brutes doit comprendre:

- a) une personne responsable du quart à la passerelle;
- b) une personne additionnelle, sauf dans le cas d'un navire jaugeant 1000 tonnes brutes ou moins qui est solidement amarré ou ancré;
- c) une autre personne additionnelle dans le cas d'un navire jaugeant plus de 1000 tonnes brutes non solidement amarré ou ancré; et
- d) une personne qualifiée pour faire fonctionner un radiotéléphone, sauf dans le cas où la personne

is qualified in accordance with international radio-telephone operating procedures.

responsable du quart est en mesure de le faire, conformément aux exigences relatives aux procédures radiotéléphoniques internationales.

.3.3 Duties of the Officer of the Watch

.3.3 Fonctions de l'officier de quart

.3.3.1 At Sea: The Officer of the Watch shall:

.3.3.1 En mer: L'officier de quart doit:

- a) at frequent intervals ascertain and record the position of the ship;
- b) ensure that the ship is properly steered;
- c) inform the Master, or cause the Master to be informed, of all:
 - strange objects or occurrences;
 - potentially dangerous traffic situations;
 - messages that in the officer's opinion, or in accordance with the Master's instructions, the Master should be made immediately aware of;
- d) when approaching land or pilotage waters, comply with the Master's instructions;
- e) give the orders necessary to prevent any person being on the weather deck due to:
 - adverse weather;
 - any alteration of course in bad weather; or

- a) souvent vérifier la position du navire et la consigner;
- b) s'assurer que le navire est bien gouverné;
- c) informer le capitaine ou faire en sorte que le capitaine soit informé de tout;
 - objet ou événement étrange;
 - danger possible imputable au trafic;
 - message qui, de l'avis de l'officier ou conformément aux directives du capitaine, doit faire immédiatement porté à la connaissance du capitaine;
- d) se conformer aux directives du capitaine à l'approche de la terre ou de la zone de pilotage;
- e) donner les ordres nécessaires pour empêcher toute personne de se trouver sur le pont découvert;
 - par mauvais temps;
 - advenant un changement de parcours par mauvais temps; ou

- any other reason.

- pour toute autre raison.

.3.3.2 Responsibilities of the Officer of the Watch when relieved by the Master:

- a) All the duties and the responsibilities of the Officer of the Watch at sea referred to in this Section shall remain with that officer wherever the Master may be, unless relieved of all or any of them by specific order of the Master. IF THE MASTER GIVES A DIRECT HELM OR ENGINE ORDER, THE MASTER IS DEEMED TO HAVE ASSUMED THE WATCH RESPONSIBILITIES, DURING THE MANOEUVRING OF THE SHIP.
- b) When the Master has assumed all or part of the Officer of the Watch's duties and responsibilities, the Officer of the Watch is not to resume those duties and responsibilities until the Master specifically orders the Officer of the Watch to do so. Before giving such an order, the Master shall be satisfied that the Officer of the Watch is ready and able to resume all duties of the Watch.
- c) The Officer of the Watch shall immediately inform the Master when information received is insufficient to fully discharge the duties of an Officer of the Watch.

.3.3.3 Lookouts: A lookout shall at all times be maintained by sight and hearing as well as

.3.3.2 Responsabilités de l'officier de quart lorsqu'il est relevé par le capitaine:

- a) En mer, toutes les fonctions et responsabilités de l'officier de quart mentionnées dans la présente section doivent être exercées par le titulaire de ce poste, peu importe où se trouve le capitaine, à moins qu'il n'en soit libéré en totalité ou en partie sur ordre formel du capitaine. LORSQUE LE CAPITAINE DONNE DES ORDRES DIRECTEMENT AU TIMONIER OU A LA MACHINE, IL EST CONSIDERE COMME LE RESPONSABLE DU QUART PENDANT LA CONDUITE DU NAVIRE.
- b) Lorsque le capitaine assume en totalité ou en partie les fonctions et responsabilités de l'officier de quart, ce dernier ne peut reprendre son service que lorsque le capitaine lui ordonne expressément de le faire. Avant de donner un tel ordre, le capitaine doit avoir la certitude que l'officier de quart est prêt et apte à reprendre ses fonctions.
- c) L'officier de quart doit immédiatement informer le capitaine lorsque les renseignements reçus ne lui permettent pas d'être entièrement libéré de ses fonctions.

.3.3.3 Vigie: La vigie doit constamment être tout yeux tout oreilles et employer tous les

- by all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions. Reference: Collision Regulations (1972) - Rule 5.
- .3.3.4 Obscuring of Regulatory Lights: No lights shall be visible from outboard which could cause the regulatory lights of the ship to be obscured or misconstrued.
- .3.3.5 Fishing Gear: Every precaution shall be taken to avoid damage to fishing gear. (See Annual Notice to Mariners and DFIG - "Fishing Gear Damage Reports").
- .3.3.6 At Anchor: Any indication of the following should be reported to the Master immediately:
- a) dragging;
 - b) foul cable;
 - c) threat of menacing by ice floes or other ships; and
 - d) any other situation that may give cause for concern.
- .3.3.7 Person Aloft: No person shall go aloft without permission from the Officer of the Watch/ Officer of the Day.
- .3.3.8 Rounds: Rounds shall be made as required by the Master.
- .3.4 Procedure for Taking Charge of a Watch at Sea
- .3.4.1 The taking charge of a Watch at Sea is a formal procedure requiring the effective integration of the following responsibilities and duties.
- moyens disponibles convenant aux conditions du moment. Référence: Règlements sur l'abordage (1972) - Règlement 5.
- .3.3.4 Obscurcissement des feux réglementaires: Aucun feu susceptible de masquer ou de fausser les feux réglementaires du navire ne doit être visible de l'extérieur.
- .3.3.5 Engins de pêche: Toutes les précautions doivent être prises pour éviter d'endommager les engins de pêche. (Voir l'Avis annuel aux navigateurs et les ILFM, "Rapports sur les dommages aux engins de pêche").
- .3.3.6 Au mouillage: Le capitaine doit être immédiatement informé de l'une ou l'autre des situations suivantes:
- a) dérapage;
 - b) cordage empêché;
 - c) danger causé par des glaces flottantes ou d'autres navires; et
 - d) toute autre situation inquiétante.
- .3.3.7 Travail en hauteur: Personne ne doit travailler dans les hauts sans l'autorisation de l'officier de quart ou de l'officier de service.
- .3.3.8 Rondes: Des rondes doivent être faites, conformément aux exigences du capitaine.
- .3.4 Processus de prise en charge du quart en mer
- .3.4.1 La prise en charge du quart en mer est une formalité qui exige la combinaison efficace des fonctions et responsabilités suivantes.

.3.4.2 The Officer of the Watch being relieved shall inform the Relieving Officer of:

- a) information pertinent to the safe navigation of the ship; and
- b) orders or instructions in effect, or which remain uncompleted.

.3.4.3 At night, Relieving Officers shall not take over night watches until their eyes have become accustomed to the dark.

.3.4.4 The Relieving Officer shall ascertain:

- a) that the ship is:
 - in the charted position as determined by the most accurate means available;
 - not in danger of collision with another vessel or object;
 - being operated in compliance with the Master's orders.
- b) that when uncertainty exists as to the position of the ship, the Master is informed without hesitation;
- c) if danger of collision exists. In such circumstances, the relieving officer shall not take charge of the watch until the situation has been corrected, or the Master has been informed and the Relieving Officer has orders to take charge; and

.3.4.2 L'officier de quart qui se fait remplacer doit informer son collègue de:

- a) tout fait ou donnée ayant trait à la sécurité du navire en mer; et
- b) tout ordre ou consigne en vigueur ou pas encore exécuté.

.3.4.3 La nuit, l'officier remplaçant ne doit pas prendre le quart avant que ses yeux ne se soient habitués à l'obscurité.

.3.4.4 L'officier remplaçant doit s'assurer:

- a) que le navire:
 - est dans la position portée sur la carte, comme l'indiquent les moyens les plus précis disponibles;
 - ne risque pas d'entrer en collision avec un autre navire ou objet;
 - est exploité en conformité avec les consignes du capitaine.
- b) que, lorsque la position du navire est incertaine, le capitaine en est informé sans délai;
- c) qu'il n'y a aucun danger de collision. Advenant un tel danger, l'officier remplaçant doit prendre le quart seulement lorsque la situation est rétablie ou que le capitaine est mis au courant et après avoir reçu l'ordre de la faire; et

- d) the position, status and operational activity of each launch/helicopter under the authority of the Master.
- .3.5 Procedure for Taking Charge of the Watch in Harbour: The taking charge of the Watch in harbour is a formal procedure requiring the effective integration of the following responsibilities and duties:
- .3.5.1 The Officer of the Watch being relieved shall ensure that the Relieving Officer is fully conversant with:
- a) the ship's harbour program;
 - b) the position, status and operational activity of each launch/helicopter under the authority of the Master; and
 - c) the Master's instructions.
- .3.5.2 The Relieving Officer shall:
- a) be fully conversant with the ship's harbour program;
 - b) ascertain the position, status and operational activity of each launch/helicopter under the authority of the Master;
 - c) be fully conversant with the Master's instructions.
- .4 **AUTHORITY AND RESPONSIBILITY ABOARD SMALL CRAFT OR BOATS**
- .4.1 Coxswains or others in charge of small craft or boats are deemed the "Masters" of the craft to which they are
- d) de la position, de la condition et des opérations de chaque chaloupe ou hélicoptère qui relève du capitaine.
- .3.5 Processus de prise en charge du quart dans un port: La prise en charge du quart dans un port est une formalité qui exige la combinaison efficace des fonctions et responsabilités suivantes.
- .3.5.1 L'officier de quart qui se fait remplacer doit s'assurer que son collègue est parfaitement familier avec:
- a) le programme du navire dans le port;
 - b) la position, la condition et les opérations de chaque chaloupe ou hélicoptère qui relève du capitaine; et
 - c) les consignes du capitaine.
- .3.5.2 L'officier remplaçant doit:
- a) être parfaitement familier avec le programme du navire dans le port;
 - b) vérifier la position, la condition et les opérations de chaque chaloupe ou hélicoptère qui relève du capitaine;
 - c) être parfaitement familier avec les consignes du capitaine.
- .4 **AUTORITÉ ET RESPONSABILITÉ A BORD DE PETITS BATEAUX OU EMBARCATIONS**
- .4.1 Chaque maître d'équipage ou autre personne responsable de petits bateaux ou embarcations est considéré comme le

assigned. While manning such vessels they are responsible for their safety and the safety of all those persons on board.

"capitaine" de l'embarcation qui lui est assignée. Il doit ainsi assurer sa sécurité et celle des passagers.

.4.2 Where any small craft are concerned, it must be made absolutely clear to all persons on board or going aboard as to who is in charge of the craft. This must be done before the craft gets underway.

.4.2 Toute personne à bord ou montant à bord d'une petite embarcation doit savoir qui est le responsable. Ceci doit être clairement établi avant le départ de l'embarcation.

.5 AUTHORITY AND RESPONSIBILITY IN ABSENCE OF MASTER

.5 AUTORITÉ ET RESPONSABILITÉ EN L'ABSENCE DU CAPITAINE

When the Master is temporarily absent, the next most senior deck officer by rank shall, on behalf of the Master, exercise the powers and perform the duties of the Master.

Lorsque le capitaine est absent temporairement, l'officier de pont le plus haut gradé doit exercer ses fonctions et pouvoirs en son nom.

.6 AUTHORITY AND RESPONSIBILITY IN EXTRAORDINARY CIRCUMSTANCES

.6 AUTORITÉ ET RESPONSABILITÉ DANS DES CIRCONSTANCES EXTRAORDINAIRES

.6.1 Command of Ship when Wrecked or Lost: When a ship has been wrecked or otherwise lost or destroyed, the order of command among the Master and the officers and crew shall remain unchanged.

.6.1 Commandement d'un navire perdu ou naufragé: Lorsqu'un navire fait naufrage, se perd ou est détruit, l'ordre de commandement entre le capitaine, les officiers et les membres d'équipage ne change pas.

.6.2 When the Master Ceases to Exercise Command

.6.2 Cas où le capitaine n'exerce plus le commandement

.6.2.1 Command of a ship or craft shall be assumed in the following order under the circumstances given:

.6.2.1 Compte tenu des circonstances, le commandement d'un navire ou d'une embarcation doit être exercé dans l'ordre suivant:

a) When the Master has ceased to command, the next most senior deck officer by rank shall assume command.

a) lorsque le capitaine n'exerce plus le commandement, l'officier de pont le plus haut gradé doit prendre la relève;

b) In ships or craft which do not carry officers, command shall be assumed by the highest ranked deck department crew member present.

b) dans les navires ou embarcations où il n'y a pas d'officiers, le commandement doit être assumé par l'homme d'équipage du service de pont le plus haut gradé à bord.


D.D. Fansley



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-6

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-6

Subject / Objet: FISHING GEAR DAMAGE REPORTS/RAPPORTS SUR LES DOMMAGES AUX ENGINS DE PÊCHE

From / De: DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To / A: DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 Policy
 - .1.3 Application
 - .1.4 Roles and Responsibilities
- .2 FISHING GEAR DAMAGE REPORTS
 - .2.1 Time
 - .2.2 Content
- .3 LOG BOOK REQUIREMENT

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope: The purpose of this Instruction is to state the Departmental policy on reporting damages to fishing gear caused by Departmental vessels, and to promulgate the reporting requirements and procedures developed by the Department to expedite the processing of claims for damaged fishing gear.
 - .1.2 Policy: It is the policy of the Department that whenever a Departmental vessel has damaged, or may reasonably be expected to be charged with damaging fishing gear, the

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée
 - .1.2 Politique
 - .1.3 Application
 - .1.4 Rôles et responsabilités
- .2 RAPPORTS SUR LES DOMMAGES AUX ENGINS DE PÊCHE
 - .2.1 Moment de la préparation
 - .2.2 Contenu
- .3 INSCRIPTION AU JOURNAL DE BORD

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée: Les présentes instructions ont pour objet d'exposer la politique du Ministère au sujet des rapports sur les dommages aux engins de pêche causés par les bateaux du Ministère, et de promulguer les conditions et procédures d'établissement des rapports, élaborées par le Ministère en vue d'accélérer l'étude des demandes d'indemnisation pour les engins de pêche endommagés.
 - .1.2 Politique: Selon la politique du Ministère, chaque fois qu'un bateau du Ministère a endommagé un engin de pêche, ou qu'il peut vraisemblablement s'attendre à être accusé de l'avoir fait, le

Master shall record the circumstances of the incident in the Log Book, and make a formal report as soon as possible to the Regional Marine Superintendent.

capitaine doit consigner les circonstances de l'incident dans le journal de bord, et dresser le plus tôt possible un rapport officiel à l'attention du Surintendant régional de la flotte.

.1.3 Application: The policies and procedures of this Instruction apply on board all Departmental vessels.

.1.3 Application: Les politiques et procédures exposées dans les présentes instructions seront appliquées à bord de tous les bateaux du Ministère.

.1.4 Roles and Responsibilities: Masters or officers shall record the circumstances of the incident in a formal report (as set out below) to the Regional Marine Superintendent. The Regional Marine Superintendent shall make a record of this report and forward it to the Director, Ship Branch, Ottawa, for processing and the initiation of any correspondence that may be required with the owner of the damaged fishing gear.

.1.4 Rôles et responsabilités: Les capitaines ou les officiers doivent décrire les circonstances de l'incident dans un rapport officiel (tel qu'exposé ci-dessous) à l'intention du Surintendant régional de la flotte. Le Surintendant prendra note de la réception du rapport et l'enverra au directeur des Navires, à Ottawa, où il sera étudié et où l'on entamera tout échange de correspondance requis avec le propriétaire de l'engin de pêche endommagé.

.2 FISHING GEAR DAMAGE REPORTS

.2 RAPPORTS SUR LES DOMMAGES AUX ENGINS DE PÊCHE

.2.1 Time: A report of damage to fishing gear, or of possible damage to fishing gear shall be made by the Master as soon as possible following the incident.

.2.1 Moment de la préparation: le capitaine doit dresser le plus tôt possible après l'incident un rapport sur les dommages réellement ou vraisemblablement causés à l'engin de pêche.

.2.2 Content: The report shall contain the following data:

.2.2 Contenu: Le rapport doit contenir les données suivantes:

- (a) date and time when the damage was caused, or might have been caused;
- (b) the exact position of the vessel at the time, and the depth of the water;

- a) la date et l'heure où les dommages ont été causés, ou ont pu l'être;
- b) la position exacte du bateau à ce moment-là, et la profondeur de l'eau;

- | | |
|--|--|
| (c) course and speed of the vessel; | c) le cap et la vitesse du bateau; |
| (d) where it can be determined, the manner in which the fishing gear was marked, especially the number, size, shape and colour of buoys and/or flags and/or lights, together with an evaluation of their visibility; | d) lorsqu'elle peut être déterminée, la manière dont l'engin de pêche était marqué, en particulier, le numéro, la taille, la forme et la couleur des bouées, drapeaux ou feux, ainsi qu'une évaluation de leur visibilité; |
| (e) direction and force of wind; | e) la direction et la force du vent; |
| (f) state of sea; and | f) l'état de la mer; et |
| (g) any other information which may assist in the investigation of claims. | g) tout autre renseignement qui pourrait être utile pour l'étude des demandes d'indemnisation. |

.2.2.1 Where possible the navigational chart being used at the time of the incident or an explanatory diagram should be given, showing in outline the nearest coastline with the relative position of the vessel and the fishing gear.

.2.2.1 Chaque fois que c'est possible, on produira la carte marine utilisée au moment de l'incident ou un croquis explicatif montrant la position du bateau et de l'engin de pêche par rapport à la côte la plus proche.

.3 LOG BOOK REQUIREMENT

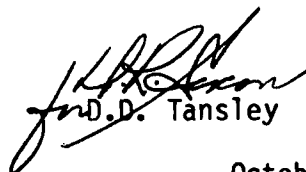
.3 INSCRIPTION AU JOURNAL DE BORD

.3.1 The circumstances of the incident shall be recorded in the vessel's Log Book.

.3.1 Les circonstances de l'incident seront consignées dans le journal de bord du bateau.

.3.2 When a claim is brought against a vessel in respect of an alleged incident of which the Master is unaware, the Department on receiving the claim will request the Master to render a formal report using extracts from the ship's log for the date and time mentioned in the claim.

.3.2 Chaque fois qu'une réclamation est adressée à l'endroit d'un bateau, au sujet d'un incident qu'il aurait causé sans que le capitaine en soit conscient, le Ministère, après avoir reçu la réclamation, demandera au capitaine de dresser un rapport officiel en utilisant des extraits du journal de bord pour la date et l'heure mentionnées dans la réclamation.


J.D.D. Tansley



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-7

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-7

Subject **Objet** NOTICE TO SHIPPING AND NOTICES TO MARINERS/AVIS AUX NAVIRES
ET AVIS AUX NAVIGATEURS

From **De** DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To **A** DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 Background
 - .1.3 Policy
 - .1.4 Application
 - .1.5 Roles and Responsibilities
- .2 PROCEDURES
 - .2.1 Notices

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope: The purpose of this Instruction is to state the policy of the Department with regard to initiating Notices to Shipping and Notices to Mariners, and to provide information on the background and procedures for initiating these Notices.
 - .1.2 Background: In the course of a vessel's operations it occasionally becomes necessary to initiate Notices to Shipping and Notices to Mariners. Such occasions occur, for example, during all diving or submersible operations, or when scientific or hydrographic staff place a buoy,

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée
 - .1.2 Contexte
 - .1.3 Politique
 - .1.4 Application
 - .1.5 Rôles et responsabilités
- .2 PROCÉDURES
 - .2.1 Avis

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée: L'objet des présentes instructions est d'exposer la politique du Ministère au sujet de la préparation des avis aux navires et aux navigateurs, et de fournir des renseignements sur le contexte et la marche à suivre.
 - .1.2 Contexte: Dans le cours des activités d'un bateau, il est parfois nécessaire de publier des avis aux navires et des avis aux navigateurs. C'est le cas, par exemple, au cours de toutes les activités de plongée ou quand il y a utilisation de submersibles, lorsque des scientifiques ou des hydrographes mouillent une bouée, utilisent

operate a launch, or anchor a vessel under conditions that may constitute a hazard to shipping. Both types of Notice are functions of the Department of Transport. Notices to Shipping are issued locally, through D.O.T. District Offices; these normally pertain to local marine traffic and are usually of short duration. Notices to Mariners are promulgated by D.O.T. Headquarters, Ottawa; these are international publications and mainly pertain to offshore areas and matters of a longer duration.

une vedette ou ancrent un bateau dans des conditions qui pourraient constituer un danger pour la navigation. C'est le ministère des Transports qui est chargé de la préparation des deux types d'avis. Les avis aux navires sont diffusés localement par l'intermédiaire des bureaux de districts du MDT; ces avis concernent normalement la navigation locale et sont généralement de courte durée. Les avis aux navigateurs sont promulgués par l'administration centrale du MDT, à Ottawa; il s'agit de documents à caractère international qui portent essentiellement sur des zones hauturières et des activités de longue durée.

.1.3 Policy: It is the policy of this Department that the initiation of Notices be taken into account in all operational and project planning, and that such Notices be initiated as far in advance of the anticipated action as possible.

.1.3 Politique: Selon la politique du Ministère, la préparation d'avis doit être envisagée lors de la planification de toutes les activités et de tous les projets, les avis étant préparés aussi longtemps que possible avant l'action prévue.

.1.4 Application: This Instruction applies to all Departmental vessel operations as circumstances warrant.

.1.4 Application: Les présentes instructions s'appliquent à toutes les activités des bateaux du Ministère lorsque les circonstances l'exigent.

.1.5 Roles and Responsibilities: It is the responsibility of the Master to initiate Notices, or to ensure at all times that the necessary action has been taken to initiate them. During standard hydrographic surveys the Hydrographer-in-Charge will normally be responsible for initiating the proper Notices; the Master in this case will ascertain as early as possible that this action has been taken.

.1.5 Rôles et responsabilités: C'est au capitaine qu'il incombe de préparer les avis ou de s'assurer, en tout temps, que les dispositions nécessaires ont été prises pour leur préparation. Lors des levés hydrographiques réguliers, l'hydrographe en chef sera normalement chargé de préparer les avis pertinents; dans ce cas, le capitaine s'assurera le plus tôt possible que la tâche a été exécutée.

.2 PROCEDURES

.2.1 Notices

.2.1.1 Instructions for the issuance of a Notice may not be given by a Master directly to a Coastal Radio Station for promulgation (except in the case of an emergency), but must be addressed as a request to the District Manager of the nearest D.O.T. office.

.2.1.2 The relative times, durations, and other details of the actions necessitating the Notice shall be included in the message.

.2.1.3 All messages pertaining to the promulgation of a Notice must begin as follows: "Please issue the following notship".

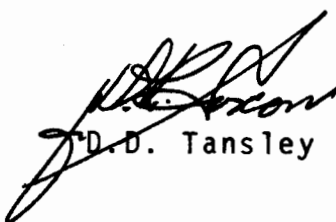
.2 PROCÉDURES

.2.1 Avis

.2.1.1 Un capitaine ne peut fournir directement des instructions à une station de radio côtière au sujet de la diffusion d'un avis (sauf en cas d'urgence), mais doit adresser une demande au responsable du bureau de district du MDT le plus proche.

.2.1.2 Les heures relatives, la durée, et autres détails des activités rendant nécessaire la préparation d'un avis doivent être indiqués dans le message.

.2.1.3 Tous les messages concernant la promulgation d'un avis doivent commencer comme suit: "Veuillez diffuser l'avis suivant".



J.D.D. Tansley



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-8

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-8

Subject / Objet SHIP-BORNE PARTY GENERAL INSTRUCTIONS AND GUIDELINES/
INSTRUCTIONS ET LIGNES DIRECTRICES GÉNÉRALES POUR LES GROUPES
À BORD DES BATEAUX

From / De DEPUTY MINISTER/
SOUS - MINISTRE

To / A DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope
- .1.2 Policy
- .1.3 Definition
- .2 ROLES AND RESPONSIBILITIES
- .2.1 Responsibility of the Master
- .2.2 Responsibility of the Program Manager
- .2.3 Responsibility of the Scientist, Hydrographer or Officer-in-charge
- .2.4 Role of the Coxswain
- .2.5 Liaison with the Master

APPENDIX A

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope: The purpose of this Instruction and Guideline is to state the policy of the Department with regard to the interaction of ships' personnel with Departmental research, survey and fisheries management staff, and to promulgate instructions and guidelines defining the roles and responsibilities of each group in the context of ship-borne operations.

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée
- .1.2 Politique
- .1.3 Définition
- .2 RÔLES ET RESPONSABILITÉS
- .2.1 Responsabilités du capitaine
- .2.2 Responsabilités du directeur de programme
- .2.3 Rôle du scientifique, de l'hydrographe ou de l'officier responsable
- .2.4 Rôle du patron d'embarcation
- .2.5 Liaison avec le capitaine

ANNEXE A

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée: L'objet des présentes Instructions et lignes directrices est d'énoncer la politique du Ministère au sujet des rapports entre l'équipage des navires et le personnel de recherche, de levés et de la gestion des pêches du Ministère et de définir les rôles et les responsabilités de chaque groupe, lors des activités en mer.

.1.2 Policy: It is the policy of this Department that research, survey and fisheries management activities using Departmental vessels are co-operative in nature and involve interlocking responsibilities on the part of Masters, Scientists and Hydrographers-in-charge, ship's personnel, technicians, hydrographic assistants and fisheries officers. The following instructions and guidelines define these responsibilities when research, survey and fisheries management work is being conducted aboard vessels that carry certificated Masters or ships' officers.

.1.3 Definitions

- a) Coxswain: The person who is responsible for the safe conduct of a small craft and its crew as delegated by the Master or by the Regional Marine Superintendent. The responsibility of coxswain of the launch may be delegated to program personnel who are qualified to assume responsibility for its safe conduct.
- b) Operations: The task or purpose which program management assigns to the program personnel who will use the vessel or launch. The operations of the vessel or launch are directed by the program.
- c) Safe Conducts of the Launch or Vessel: This term includes:

.1.2 Politique: Selon la politique du Ministère, les activités de recherche, de levés et de la gestion des pêches à partir des bateaux du Ministère sont de nature coopérative et nécessitent l'exercice de responsabilités interdépendantes de la part des capitaines, des scientifiques et des hydrographes responsables, de l'équipage du navire, des techniciens, des adjoints des hydrographes et des agents des pêches. Les instructions et lignes directrices suivantes définissent ces responsabilités lorsque les activités d'étude, de recherche et de la gestion de pêches sont menées à bord de bateaux où se trouvent des capitaines ou des officiers brevetés.

.1.3 Définitions

- a) Patron d'embarcation: Personne responsable de la marche en toute sécurité d'une petite embarcation et de son équipage, conformément aux fonctions qui lui sont déléguées par le capitaine ou le Surintendant régional de la flotte. Les responsabilités du patron d'embarcation peuvent être confiées à des chargés de programme qui possèdent les qualifications nécessaires.
- b) Activité: Tâche ou fonction que les responsables du programme assignent aux chargés de programme qui utilisent un bateau ou une vedette. Les activités du bateau ou de la vedette sont choisies en fonction du programme.
- c) Conduite sécuritaire de la vedette ou du bateau, comprend les aspects suivants:

- | | |
|---|---|
| i) the seamanlike preparation required for the use of the launch to conduct an operation; i.e. fuelling, storing, provision of navigation and safety equipment; | i) préparation requise avant l'utilisation de la vedette (approvisionnement en carburant, provisions, équipement de navigation et de sécurité); |
| ii) the compliance with marine regulations and the Rule of the Road, and safe navigation having due regard to the operations being carried out: | ii) respect des règlements maritimes et des règles de route; navigation sécuritaire tenant compte des activités; |
| iii) the protection of the launch and embarked personnel from weather and other hazards. | iii) protection de la vedette et du personnel en cas de mauvais temps et en d'autres circonstances. |

.2 ROLES AND RESPONSIBILITIES

.2 RÔLES ET RESPONSABILITÉS

.2.1 Responsibility of the Master:
The Master shall be responsible for:

.2.1 Responsabilités du capitaine:
Le capitaine est chargé:

- | | |
|--|--|
| a) the safety and efficient navigation of the ship, the maintenance of discipline and the well being of all personnel on board, in terms of pertinent regulations pursuant to the Canada Shipping Act, Departmental Fleet Instructions and Guidelines, the Departmental Delegation of Authority in matters of Personnel and the Departmental Discipline Guide. | a) de la sécurité et de la bonne marche du navire, et le maintien de la discipline et le bien-être de tout personnel à bord conformément à tous les règlements pertinents établis en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, des Instructions et lignes directrices pour la flottille du Ministère, la Délégation de pouvoirs en matière de personnel, le Guide de discipline du Ministère; |
| b) the management and proper conduct of ship's business, such as signing the crew and supernumeraries on or off, pilotage, customs, etc; | b) de la gestion et de la conduite appropriée des affaires relatives au navire, comme le contrôle de l'embarquement et du débarquement de l'équipage |

et du personnel surnuméraire, le pilotage, les formalités douanières, etc.;

- c) ensuring that all reasonable requirements of the Scientist, Hydrographer or Officer-in-charge of the research, hydrographic or fisheries management work aboard ship are efficiently, enthusiastically and expeditiously met, and helping to foster an effective working atmosphere on board;
- d) informing the Officer of the Watch each day of the areas in which the Scientist, Hydrographer or Officer-in-charge proposes to work;
- e) ensuring that the responsibility which he delegates to coxswains for the safety of small craft is clearly understood by all crew members and supernumeraries.

- c) de s'assurer que toutes les exigences raisonnables du scientifique, de l'hydrographe ou de l'officier responsable des travaux de recherches, d'hydrographie ou de la gestion des pêches à bord sont satisfaites de manière efficace, enthousiaste et rapide, et de contribuer à l'établissement de bonnes relations de travail à bord;
- d) d'informer chaque jour l'officier de quart des zones où le scientifique, l'hydrographe ou l'officier responsable a l'intention de travailler;
- e) de s'assurer que les fonctions déléguées aux patrons d'embarcation pour la sécurité des embarcations sont bien comprises par tous les membres de l'équipage et le personnel surnuméraire.

.2.2 Responsibility of the Program Manager: The Program Manager is responsible for sending a list of the members of the party to the Regional Marine Superintendent, who will arrange for their introduction to the Master and their embarkation aboard the vessel.

.2.2 Responsabilités du directeur de programme: Il incombe au directeur de programme: d'envoyer une liste des membres de l'équipe au Surintendant régional de la flotte qui se chargera de les présenter au capitaine et prendra les dispositions relatives à leur embarquement à bord du bateau.

.2.3 Responsibility of the Scientist, Hydrographer or Officer-in-charge: The Scientist, Hydrographer or Officer-in-charge is responsible for:

.2.3 Rôle du scientifique, de l'hydrographe ou de l'officier responsable: le scientifique, l'hydrographe ou l'officier responsable est chargé:

- a) carrying out the projects assigned to him by his program director;
 - b) the efficient management of scientific, hydrographic or fisheries management field parties;
 - c) fostering an effective working relationship between scientific, research, hydrographic and fisheries management staff and other ship personnel;
 - d) complying with all pertinent Fisheries Management, Fisheries Research and Canadian Hydrographic Service Standing Orders, marine regulations pursuant to the Canada Shipping Act, relevant operational policies, and Departmental Fleet Instructions and Guidelines.
 - e) the internal maintenance of discipline of the ship borne party is subject to regulations approved by the Regional Director General under the Delegation of Authority on Matters of Personnel. [Matters concerning the safety of the ship are the responsibility of the Master under the Canada Shipping Act and cannot be delegated.]
- a) de réaliser avec méthode et efficacité les projets qui lui sont assignés par son directeur de programme;
 - b) de gérer efficacement le personnel scientifique, hydrographique ou de la gestion des pêches chargé des activités sur le terrain;
 - c) de contribuer à l'établissement de bonnes relations de travail entre les scientifiques, les hydrographes, les chercheurs, le personnel de la gestion des pêches et l'équipage du navire;
 - d) d'observer rigoureusement tous les ordres permanents pertinents des services de gestion des pêches et de recherche et du Service hydrographique du Canada, les règlements établis en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, les politiques pertinentes relatives aux activités, et les Instructions et lignes directrices pour la flottille du Ministère.
 - e) de maintenir la discipline au sein de l'équipe se trouvant à bord, conformément aux règlements approuvés par le directeur général régional, en vertu des pouvoirs qui lui sont délégués en matière de personnel. (Conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada, les questions liées à la sécurité du bateau relèvent du capitaine, qui ne peut déléguer ses pouvoirs en cette matière.)

.2.4 Role of the Coxswain

2.4.1 A Coxswain shall be properly qualified pursuant to the Canada Shipping Act and Regulations (see Appendix A). He is delegated responsibility for the safe conduct of the craft by the Master of the parent vessel or the Regional Marine Superintendent of the shore base.

.2.4 Rôle du patron d'embarcation

2.4.1 Le patron d'embarcation doit être dûment qualifié conformément à Loi sur la marine marchande du Canada et à ses règlements d'exécution (voir l'annexe A). Le capitaine du bateau ou le Surintendant régional de la flotte de la base terrestre est confié la responsabilité du sauf-conduit de l'embarcation.

.2.5 Liaison with the Master

.2.5.1 The Scientist, Hydrographer or Officer-in-charge will inform the Master as to the purposes and requirements of the operation.

.2.5 Liaison avec le capitaine

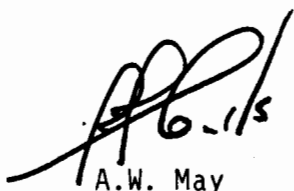
.2.5.1 Le scientifique, l'hydrographe ou l'officier responsable tiendra le capitaine au courant de l'objet et des conditions des activités.

.2.5.2 The Scientist, Hydrographer or Officer-in-charge will ensure that the Master is informed each day of the areas in which he proposes to work.

.2.5.2 Le scientifique, l'hydrographe ou l'officier responsable est tenu de s'assurer que le capitaine est mis au courant chaque jour des zones où il a l'intention de mener des activités

.2.5.3 The Scientist, Hydrographer or Officer-in-charge will discuss with the Master the proposed movements of the vessel, and indicate the limits of soundings with regard to possible danger areas. The precautions to be maintained to avoid possible dangers to navigation shall be decided together.

.2.5.3 Le scientifique, l'hydrographe ou l'officier responsable discutera le capitaine en ce qui concerne les déplacements prévus du bateau, les limites des levés, compte tenu des zones possiblement dangereuses. Les précautions à prendre en tout temps pour éviter tout risque possible pour le bateau seront décidés conjointement.



A.W. May

APPENDIX A

GUIDE TO SMALL CRAFT CERTIFICATE
OF COMPETENCY REQUIREMENTS

EXCERPT FROM CANADA SHIPPING ACT

CERTIFICATES OF OFFICERS

Masters, Mates and Engineers

109. (1) Every British ship except
- (a) pleasure yachts,
 - (b) ships not exceeding one hundred tons gross tonnage that
 - (i) are solely employed in fishing, or
 - (ii) are principally employed in fishing, do not carry passengers and are employed on waters within the area within which a home-trade voyage may be made,
 - (c) passenger steamships not exceeding five tons gross tonnage,
 - (d) steamships not carrying passengers and not exceeding ten tons gross tonnage,
 - (e) barges or other vessels having neither masts, sails nor rigging and not being steamships, and
 - (f) home-trade, inland waters or minor waters sailing ships not exceeding one hundred and fifty tons register tonnage,

shall, when going from any place in Canada, be provided with masters and mates duly certificated according to the following scale:

- (g) in any case, with a master holding a certificate of the proper grade and class;
- (h) if the ship is a passenger ship, and certificated to carry more than forty passengers, or is a foreign-going ship of over one hundred tons, register tonnage, with at least one officer besides the master, holding a certificate of the proper grade and class not lower than that of first mate;
- (i) if the ship is of over four hundred tons register tonnage and is engaged on home-trade or inland waters or minor waters voyages, with at least one officer besides the master holding a certificate of the proper grade and class not lower than that of first mate; and
- (j) if the ship carries more than one mate, with at least the first and second mate duly certificated.

APPENDIX A2

As a guide to judging the competence of an individual to take charge of a launch, the examination developed by the Department of Transport for the Master of a Small Craft has been included.

Those anticipating presenting themselves as candidates for examination for a temporary certificate as Master of a small craft should consult DOT Publication EXN 1 (1979).

MASTER OF A SMALL CRAFT AND MASTER OF A SMALL PASSENGER CRAFT

ORAL AND PRACTICAL

The examination is based on such of the following as the Examiner deems appropriate to the area of operation and the type of craft for which the certificate applied for is to be valid:

- (1) A knowledge of common nautical terms necessary to a proper understanding of collision regulations including the meanings of all terms used in the collision regulations (if appropriate).
- (2) A practical knowledge of common nautical terms used to describe and report lights including what is meant by fixed, flashing, occulting, alternating; the period of light and what is meant by looming (if appropriate).
- (3) A practical knowledge of sound signals used as aids in navigation in fog including familiarity with the sound emitted by whistle, siren, bell, gong, foghorn, nautophone and diaphone (if appropriate).
- (4) The Canadian system of buoyage, the use of shapes, topmarks, colours, numbering and lighting of buoys as set forth in the Private Buoy Regulations (if appropriate).
- (5) The use of the mariner's compass in steering and assessing risk of collision with an approaching vessel including familiarity with the graduation of the compass card in the points system, quadrantal system or 360 degree notation; how to steer by compass; how to steer by mark; common steering orders, their meaning and how to put them into effect; how to take a compass bearing with and without the use of an azimuth mirror (if appropriate).
- (6) Relative bearings and how they are measured from the ship's head in points or degrees (if appropriate).
- (7) The use of the engine telegraph (if appropriate).
- (8) Distress signals and their use (if appropriate).
- (9) A practical knowledge of the contents and application of:
 - The Collision Regulations;
 - Rules of the Road for the Great Lakes;
 - Navigating Practices and Procedures Code;
 - Notices to Mariners.

Note: In the examination on the above rules the Examiner tests for knowledge of the sense and intention of the rules. Mere ability to repeat the rules word for word will not itself ensure passing, nor will the lack of it necessarily entail failure provided the Examiner is satisfied that the person being examined understands the full significance, content and practical application of the rules. Examiners will not ask for the content of a rule by its number, but by the subject with which it deals.

- (10) A practical knowledge of the proper names for the most important parts of a vessel and its navigational equipment (if appropriate).
- (11) A practical knowledge of the strengths of ropes and chains without calculation; the use of purchases (if appropriate).
- (12) The preparation of a vessel for a trip from the safety point of view.
- (13) The duties of the crew when under way and when at anchor (if appropriate).
- (14) Simple entries which should be made in the deck log and the reasons for keeping a log (if appropriate).
- (15) A practical knowledge of ship handling including: the effects of the propeller and rudder in a single screw, single rudder craft; the effects of wind and tidal stream or current; coming alongside and leaving a berth; turning a small vessel; anchoring; handling in heavy weather; measures to adopt in case of emergencies such as man overboard, keeping head to sea when engines broken down, stranding, dragging anchor, springing a leak, assisting a vessel in distress, rescuing crew from a disabled vessel, towing and being towed, search and rescue procedures and the use of oil on rough seas (if appropriate).
- (16) A simple practical appreciation of: stiff and tender vessels, the effect of adding and removing weights on deck and below decks, the effect of the formation of ice on the superstructure, the effect of freeboard on stability and seaworthiness and the dangers of overloading, drafts, draft marks and load lines (if appropriate).
- (17) A practical understanding of the simple mechanics of fire (oxygen), combustible material, heat; spontaneous combustion; fire hazards from undisposed rubbish, simple fire precautions to adopt in vessels; oil fires, electrical fires, fires in solids, how they burn and how they may be extinguished; gasoline and its safe handling aboard vessels, the explosive mixture of gasoline vapour and air, proper ventilation of gas filled spaces; types of chemical extinguishers, soda acid, carbon dioxide, foam and dry chemicals and their proper use and maintenance; fire hoses lined and unlined their use and maintenance; types of fire nozzles, jet, diffuser, spray and fog, their use and maintenance; the elementary use and maintenance of monitors; sealing off a fire and boundary cooling; the allotment of duties to crew in case of fire and the training of crew in fire fighting duties; fire drills and handling a vessel which is on fire (if appropriate).

- (18) A practical understanding of the use and care of life saving appliances: orders and procedures relating to the launching of a lifeboat and the management of a lifeboat under oars or power in all circumstances, management of a lifeboat in rough weather, the use of oil in rough seas, landing a lifeboat on beaches of all types or through a surf, the use and maintenance of lifeboat equipment including the methods of operating signal flares and rockets (if appropriate).
- (19) A practical knowledge of the stowage, launching and inflation of inflatable life rafts including righting a capsized raft, the embarkation of persons from the water into an inflatable liferaft, the behaviour of inflatable liferafts in a sea and the consequent effects upon survivors accommodated in the craft, the use of the equipment provided in the inflatable liferaft, precautions to be taken to prevent damage to an inflatable liferaft and its equipment or injury to survivors accommodated in the craft, the problems associated with survival of persons accommodated in an inflatable life raft with particular reference to seasickness, panic and exposure (if appropriate).
- (20) A practical knowledge of the maintenance and use of lifejackets and lifebuoys, the maintenance, use and launching of rigid life-rafts, training the crew in the use of lifesaving appliances, boat drills and abandoning ship (if appropriate).
- (21) A knowledge of the elements of ship's business: the certificate of registry and the endorsement of the master's name thereon; the steamship inspection certificate; penalties for carrying passengers in excess of number (if any) allowed by steamship inspection certificate; the production of certificates of master, mates and engineers for Customs clearance or coasting licence; the requirements of the Canada Shipping Act concerning collision, assistance to vessels in distress, and reports of accidents and deaths on board (if appropriate).
- (22) A practical knowledge of the principal lights and aids to navigation in the waters for which the certificate is to be valid together with a knowledge of directions and distances sufficient to ensure the safety of passengers, crew and vessel at all times (if appropriate).
- (23) If the certificate is to be valid in vessels employed in commercial towing a practical knowledge of towing and being towed is required embracing:
- (a) making up towlines with emphasis on the peculiarities and dangers in the use of synthetic rope particularly nylon and terylene; stopping off nylon hawsers; danger to personnel through snapback of nylon rope or hawsers; the danger of kinks in wires and hockles in fibre hawsers;

- (b) the yawing tow; the effect of improper towing speed, trim and list upon a tow; the effect of a tow on steering when towline does not lead right-astern;
- (c) towing in rivers and harbours; the danger of a tug becoming girded when athwart a current; the additional danger when commencing towing astern in a tide or current;
- (d) what is meant by a tug's towing point, the advantages and disadvantages of its location with emphasis on manoeuvrability and the danger of becoming girded; the use, action and tending of a girding line with emphasis on the freedom of the tug to manoeuvre and the types of girding line;
- (e) the joint and separate responsibilities of the master of the towing ship and the master of the towed ship (if manned) under all circumstances including the duties of the master of the towing vessel if tow sinks; and
- (f) the practical use of the parallelogram or triangle of forces to appreciate the fore and aft component of the tow line pull which forces a tow ahead when the tow line is not horizontal or is not in line with the keel.

(24) An appreciation of the validity of the certificate applied for.

ANNEXE A

GUIDE DES EXIGENCES POUR
LE CERTIFICAT DE CAPACITÉ DE PETITE EMBARCATION

EXTRAIT DE LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

CERTIFICATS DES OFFICIERS

Capitaines, lieutenants et mécaniciens

109. (1) Tous les navires britanniques, sauf
- (a) les yachts de plaisance;
 - (b) les navires dont la jauge brute n'excède pas cent tonneaux et qui
 - (i) sont affectés uniquement à la pêche,
 - ou
 - (ii) sont occupés principalement à la pêche, ne transportent pas de passagers et sont employés dans des eaux comprises dans l'étendue où peut s'effectuer un voyage de cabotage;
 - (c) les navires à vapeur à passagers d'une jauge brute d'au plus cinq tonneau;
 - (d) les navires à vapeur ne transportant pas de passagers et d'une jauge brute d'au plus dix tonneaux;
 - (e) les chalands ou autres bâtiments qui n'ont ni mâts, ni voiles ni agrès et qui ne sont pas des navires à vapeur; et
 - (f) les voiliers de cabotage, d'eaux intérieures ou d'eaux secondaires dont la jauge au registre ne dépasse pas cent cinquante tonneaux,

doivent, lorsqu'ils partent d'un endroit du Canada, avoir à bord des capitaines et des lieutenants dûment brevetés, ainsi qu'il suit:

- (g) dans tous les cas, un capitaine titulaire d'un certificat de la catégorie et de la class appropriées;
- (h) s'il s'agit d'un navire à passagers autorisé à transporter plus de quarante passagers, ou d'un navire au long cours d'une jauge au registre dépassant cent tonneaux, au moins un officier, outre le capitaine, titulaire d'un certificat valable pour la catégorie et la classe appropriées et non inférieur à celui de premier lieutenant (second);
- (i) s'il s'agit d'un navire dont la jauge au registre dépasse quatre cents tonneaux et qui est affecté à des voyages de cabotage, des voyages en eaux secondaires, au moins un officier, outre le capitaine, titulaire d'un certificat valable pour la catégorie et la classe appropriées et non inférieur à celui de premier lieutenant; et
- (j) s'il s'agit d'un navire ayant plus d'un lieutenant, au moins le premier lieutenant et le deuxième lieutenant, dûment brevetés.

L'examen établi par le ministère des Transports pour les capitaines de petits bateaux a été inclus à titre de guide pour permettre de juger la compétence d'une personne à prendre la charge d'une embarcation.

Ceux qui prévoient se présenter à l'examen pour obtenir un certificat temporaire de capitaine de petite embarcation devrait consulter la publication EXN 1 (1979) du MDT.

CAPITAINE DE PETITE EMBARCATION OU DE PETITE EMBARCATION À PASSAGERS

ÉPREUVE ORALE ET ÉCRITE

L'examen porte sur ceux des sujets ci-après que l'examineur juge appropriés à la région d'exploitation et au type de navire pour lesquels le certificat sera valable:

- (1) Une connaissance des termes nautiques ordinaires suffisante pour bien comprendre le règlement sur les abordages, y compris la signification de tous les termes utilisés dans le Règlement sur les abordages (s'il y a lieu).
- (2) Une connaissance pratique des termes nautiques ordinaires qui servent à décrire et à signaler les feux, notamment ce qu'on entend par feu fixe, feu à éclats, feu à occultations, feux alternants, la période d'un feu et le mirage supérieur (phénomène de visibilité au-dessous de l'horizon) (s'il y a lieu).
- (3) Une connaissance pratique des signaux sonores utilisés comme aides à la navigation par temps de brume, notamment une certaine familiarité avec les sons produits par les sifflets, les sirènes, les cloches, les gongs, les cornets de brume, les nautophones et les diaphones (s'il y a lieu).
- (4) Le système canadien de balisage, l'emploi des marques, voyants, couleurs, le numérotage et l'éclairage des bouées conformément au Règlement sur les bouées privées (s'il y a lieu).
- (5) L'emploi du compas pour gouverner et évaluer le risque d'abordage avec un navire qui approche, notamment une parfaite connaissance de la rose des vents graduée en quarts ou rhumbs, suivant le système quadrantal ou de 0° à 360°; comment gouverner au compas; comment gouverner à l'aide d'une marque; les commandements ordinaires à la barre, leur signification et la façon de les exécuter; comment effectuer un relèvement au compas avec ou sans l'aide d'un miroir azimutal (s'il y a lieu).
- (6) Les gisements et la façon de les mesurer à partir de l'avant du navire en quarts ou en degrés (s'il y a lieu).
- (7) L'emploi du transmetteur d'ordres à la machine (s'il y a lieu).
- (8) Les signaux de détresse et leur emploi (s'il y a lieu).
- (9) Une connaissance pratique du contenu et de l'application des règlements ci-après:
 - Règlements sur les abordages;
 - Règles de route des grands lacs;
 - Pratiques de navigation et codes de procédure;
 - Avis aux navigateurs.

REMARQUE -- Au cours de l'examen portant sur les règlements susmentionnés, l'examineur s'efforcera de découvrir si le candidat comprend le sens et l'objet des règles et des règlements. Le simple fait de réciter les règles mot à mot ne signifie pas nécessairement que le candidat sera reçu à cette partie de l'examen, pas plus que l'incapacité de le faire n'entraînera nécessairement un échec si l'examineur croit que le candidat saisit bien le sens et l'application pratique des règles. L'examineur demandera la teneur d'une règle en mentionnant, non pas le numéro de la règle mais le sujet dont elle traite.

- (10) La connaissance des termes propres servant à désigner les parties les plus importantes d'un navire et de son équipement de navigation (s'il y a lieu).
- (11) Une connaissance pratique de la résistance des câbles et des chaînes, sans calculs; l'emploi des caliores (s'il y a lieu).
- (12) La préparation d'un navire en vue d'un voyage, du point de vue de la sécurité.
- (13) Les fonctions de l'équipage d'un navire en route ou au mouillage (s'il y a lieu).
- (14) Les inscriptions à porter dans le carnet de passerelle et les raisons pour lesquelles on tient ce journal (s'il y a lieu).
- (15) Des connaissances pratiques sur la manoeuvre d'un navire, notamment des connaissances sur les effets de l'hélice et du gouvernail dans le cas des navires à une hélice et à un gouvernail; les effets du vent et du courant de marée; l'accostage et le départ d'un poste; le virage d'un petit navire; le mouillage; les manoeuvres par gros temps; les mesures à prendre dans les cas d'urgence, par exemple dans le cas d'un homme à la mer, dans les cas où il faut tenir le cap face à la lame alors que les machines sont en panne, dans le cas d'un échouement, lorsque le navire chasse sur son ancre, dans le cas d'une voie d'eau, du secours à porter à un navire en détresse, du sauvetage de l'équipage d'un navire désemparé, de remorquage (cas du remorqueur et du remorqué); les procédures de recherches et de sauvetage et l'emploi d'huile sur une mer agitée (s'il y a lieu).
- (16) Une simple connaissance pratique de ce qui suit: navires stables et navires volages, l'effet de l'addition ou de l'enlèvement de poids sur le pont et sous les ponts, l'effet de la formation de glace sur la superstructure, l'effet du franc-bord sur la stabilité et la navigabilité et les dangers que présente la surcharge d'un navire; les tirants d'eau, les marques de tirant d'eau et de lignes de charge (s'il y a lieu).

- (17) Des connaissances pratiques sur la production du feu (oxygène, matière combustible, chaleur); la combustion spontanée; les dangers d'incendie que représentent les déchets non éliminés, les simples précautions contre le feu à bord des navires; les incendies de mazout, de fils électriques, de matières solides, comment ils se comportent et comment on peut les éteindre; l'essence de pétrole et sa manutention sûre à bord des navires, le mélange explosif vapeur d'essence et air, la bonne ventilation des espaces remplis de vapeur d'essence; les types d'extincteurs chimiques, au bicarbonate de sodium et à l'acide, au gaz carbonique, à la mousse et à la poudre, leur bon emploi et leur entretien; les manches d'incendie, doublées ou non doublées, leur emploi et leur entretien; les types d'ajutages, à jet, à diffuseur, à poussière d'eau et à brouillard, leur emploi et leur entretien; l'emploi et l'entretien simples des moniteurs; la circonscription d'un incendie et le refroidissement des cloisons; l'assignation de leurs fonctions aux membres d'équipage dans le cas d'un incendie et l'entraînement de l'équipage à la lutte contre les incendies, les exercices d'incendie et la conduite d'un navire en feu (s'il y a lieu).
- (18) Une connaissance pratique de l'emploi et du soin des engins de sauvetage; les commandements et les procédures relatives à la mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage et la conduite d'une embarcation de sauvetage à rames ou à moteur dans toutes les circonstances, la conduite d'une embarcation de sauvetage par gros temps, l'emploi d'huile sur une mer agitée, l'atterrissage d'une embarcation de sauvetage sur les plages de toute sorte ou l'approche de la côte dans les brisants, l'emploi et l'entretien de l'armement des embarcations de sauvetage, notamment la manière d'utiliser les feux et les fusées de signalisation (s'il y a lieu).
- (19) Des connaissances pratiques sur l'arrimage, la mise à l'eau et le gonflement des radeaux de sauvetage pneumatiques, le redressement d'un radeau chaviré, l'embarquement sur un radeau pneumatique des personnes qui se trouvent dans l'eau, le comportement des radeaux de sauvetage pneumatiques à la mer et ses effets sur les naufragés à bord d'un tel radeau, l'emploi de l'équipement qui se trouve à bord du radeau pneumatique, les précautions à prendre pour empêcher les dommages à un radeau de sauvetage pneumatique et à son équipement et pour protéger contre les blessures les rescapés qui sont à bord, les problèmes associés à la sauvegarde de la vie des personnes qui se trouvent sur un radeau de sauvetage pneumatique, particulièrement en ce qui concerne le mal de mer, la panique et l'exposition aux intempéries (s'il y a lieu).
- (20) Des connaissances pratiques sur l'entretien et l'emploi des brassières de sauvetage et des bouées de sauvetage, l'entretien, l'emploi et la mise à l'eau des radeaux de sauvetage rigides, l'entraînement de l'équipage à l'utilisation des engins de sauvetage, les exercices d'embarcations et d'abandon du navire (s'il y a lieu).

- (21) Des notions sur les affaires du navire; le certificat d'immatriculation et de la mention du nom du capitaine sur le certificat; le certificat d'inspection de navire à vapeur; les peines dont sont passibles ceux qui transportent des passagers en nombre supérieur à celui qui est autorisé (s'il en est) dans le certificat d'inspection de navire à vapeur; la production des certificats de capitaine, de lieutenants et de mécaniciens pour obtenir le congé de la douane ou un permis de cabotage; les prescriptions de la Loi sur la marine marchande du Canada au sujet des abordages, de l'aide aux navires en détresse; les rapports sur les accidents et les décès à bord (s'il y a lieu).
- (22) Des connaissances pratiques sur les principaux feux et aides à la navigation dans les eaux pour lesquelles le certificat sera valide, ainsi qu'une connaissance des directions et des distances suffisante pour assurer la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire en tout temps (s'il y a lieu).
- (23) Si le certificat doit être valide pour les navires affectés au remorquage commercial, des connaissances pratiques sur le remorquage (cas du remorqueur et du remorqué) sont nécessaires, notamment sur ce qui suit:
- a) La confection de remorques, spécialement les particularités et les dangers de l'emploi des câbles en fibre synthétique, particulièrement en nylon et en térylène; le stoppage des aussières en nylon; le danger qui menace le personnel lorsqu'un câble ou une aussière de nylon revient brusquement; le danger de la formation de coques dans les câbles métalliques et les aussières de fibre;
 - b) Les embardées de remorquage; l'effet sur une remorque d'une vitesse de remorquage incorrecte, de l'assiette et de la gîte; l'effet que produit une remorque sur la conduite lorsque le câble de remorquage n'appelle pas droit derrière;
 - c) Le remorquage dans les cours d'eau et les ports; le danger que le câble vienne par le travers du remorqueur lorsque celui-ci est en travers d'un courant; le danger supplémentaire qui existe au moment de commencer un remorquage en flèche dans une marée ou un courant;
 - d) Ce que signifie le point de remorquage d'un remorqueur, les avantages et les inconvénients de son emplacement, particulièrement pour la maniabilité et le danger que le câble vienne par le travers du remorqueur; l'emploi, l'action et la manipulation d'un câble qui vient par le travers en insistant sur la liberté de manoeuvre du remorqueur et les formes qu'un tel câble peut prendre;
 - e) Les responsabilités solidaires et individuelles du capitaine du navire remorqueur et du capitaine du navire remorqué (s'il a un équipage) dans toutes les circonstances, notamment les devoirs du capitaine du navire remorqueur si le navire remorqué coule;
 - f) L'emploi pratique du parallélogramme ou du triangle des forces pour estimer la composante longitudinale de la traction du câble qui fait avancer une remorque lorsque le câble n'est pas horizontal ou n'est pas dans l'alignement de la quille.
- (24) La connaissance des droits qui confère le certificat demandé.

CHECKLIST NO. 3

LISTE DE CONTRÔLE NO. 3

DEPARTMENTAL FLEET INSTRUCTIONS
AND GUIDELINES
ISSUED AS OF JULY, 1983

INSTRUCTIONS ET LIGNES DIRECTRICES POUR
LA FLOTTILLE DU MINISTÈRE
PUBLIÉES À PARTIR DE JUILLET 1983

NUMBER NUMÉRO	TITLE TITRE	DATE OF ISSUE DATE DE PUBLICATION	AMENDMENT MODIFICATION	AMENDMENT DATE DATE DE MODIFICATION
--	Table of Contents Table des matières	August, 1983 février, 1982		
--	Preface Avant-Propos	October, 1980 octobre, 1980		
Gen. I Gén. I	Introduction to the DFIGS Manual Introduction au manuel des ILFM	16.02.81	Amend. No. 1 Mod. No. 1	June 1983 juin 1983
Gen. II Gén. II	DFIG Amendment System (supersedes DFIG Amendment System dated 31.03.81) Système de modification des ILFM (remplace le Système de modification des ILFM en date du 31.03.81)	18.12.81		
1-1	Claims Réclamations	15.10.80		
1-2	Medical Examination of Ship's Personnel Examen médical du personnel affecté aux navires	15.10.80	Amend. No. 1 Mod. No. 1	March 1981 mars 1981
1-3	Responsibilities, Duties and Authority of the Master Responsabilités, fonctions et pouvoirs du capitaine	15.10.80	Amend. No. 1 Mod. No. 1	June 1983 juin 1983
1-4	Minimum Professional Qualifications - Regional Operational Support Staff Qualités professionnelles minimales - personnel de soutien des activités régionales	15.10.80	Amend. No. 1 Mod. No. 1	March 1981 mars 1981
1-5	Pharmaceuticals, Medical Supplies and Related Items Fournitures/pharmaceutiques, médicales et articles connexes	16.02.81		
1-6	Reporting Requirements for Occupational Injuries Rapports des accidents de travail	31.09.81		

NUMBER NUMÉRO	TITLE TITRE	DATE OF ISSUE DATE DE PUBLICATION	AMENDMENT MODIFICATION	AMENDMENT DATE DATE DE MODIFICATION
1-7	Port Meteorological Officers Agents météorologiques de port	26.02.82		
1-8	Passenger Waiver and Release Forms Formules de renonciation pour les passagers	26.02.82		
1-9	Issue of Clothing to DFO Ships' Officers and Crew Distribution de vêtements aux officiers et aux membres d'équipage du MPO	26.02.82	Amend. No. 1 to 1-9 Mod. No. 1 aux 1-9	May 1982 mai 1982
1-10	Vessel Classification Classement des navires	14.05.82		
1-11	Ship Discipline Guidelines Lignes directrices sur la discipline à bord des navires	31.07.83		
1-12	Vessel Registration and Name Changes Immatriculation et changements de nom des navires	15.09.82		
1-13	Vessel Certificates Certificats des navires	15.09.82		
1-14	Christening Departmental Vessels Baptême des navires du Ministère	15.09.82		
1-15	Use of the Ship's Book Utilisation du registre de bord	01.07.83		
2-1	Supernumerary Personnel Aboard Departmental Vessels Personnel surnuméraire à bord des bateaux du Ministère	30.06.83		
2-2	Departmental Deck Log Books Journaux de bord des navires du Ministère	15.10.80	Amend. No. 1 to 2-2 Mod. No. 1 aux 2-2	March 1981 mars 1981
2-3	Posting of Sailing Notices Affichage de l'heure de départ	15.10.80		

NUMBER NUMÉRO	TITLE TITRE	DATE OF ISSUE DATE DE PUBLICATION	AMENDMENT MODIFICATION	AMENDMENT DATE DATE DE MODIFICATION
------------------	----------------	---	---------------------------	---

2-4	Environmental Emergency Reporting Guidelines Lignes directrices sur les rapports d'urgences environnementales	15.10.80		
2-5	Deck Officers' Duties and Responsibilities Fonctions et responsabilités de l'officier de pont	15.10.80		
2-6	Fishing Gear Damage Reports Rapports sur les dommages aux engins de pêche	15.10.80		
2-7	Notice to Shipping and Notices to Mariners Avis aux navires et avis aux navigateurs	15.10.80		
2-8	Ship-borne Party General Instructions and Guidelines Instructions et lignes directrices générales pour les groupes à bord des bateaux	30.06.83		
2-9	Chief Engineers: Authority, Responsibilities and Duties Autorité, responsabilités et fonctions du chef mécanicien	16.02.81		
2-10	Duties and Responsibilities of Engineer Officers and Watchkeeping Procedures Fonctions et responsabilités des officiers mécaniciens et procédures du quart de veille	16.02.81		
2-11	Boat and Fire Drills Exercices d'embarcation et d'incendie	16.02.81		
2-12	Protocol for Flying and Displaying the Canadian Flag Protocole pour le déploiement et l'exposition du drapeau canadien	16.02.81		
2-13	Tackle Regulations Règlement sur l'outillage de chargement	31.09.81		

NUMBER NUMÉRO	TITLE TITRE	DATE OF ISSUE DATE DE PUBLICATION	AMENDMENT MODIFICATION	AMENDMENT DATE DATE DE MODIFICATION
2-14	World Meteorological Organization Marine Weather Observation Code Code d'observation météorologique maritime de l'Organisation météorologique mondiale	31.09.81		
2-15	General Operating Instructions: Engine Room Department Opérations générales de la salle des machines	31.09.81		
2-16	Background and References to Aid Masters in the Function of Command Guide et références pour aider le capitaine dans l'exercice de sa fonction de commandement	31.09.81		
2-17	Responsibilities of Radio and Radiotechnical Officers Responsabilités des officiers radioélectriciens et radiotechnologues	31.09.81		
2-18	Radio Silence Required for Departmental Programs Silence radio pour les programmes ministériels	14.05.82		
3-1	Maintenance, Docking, Refits and Repairs Entretien, mise en cale sèche, radoubs et réparations	31.09.81		
3-2	Potable Water Supplies Réserves d'eau potable	15.09.82		
--	Subject Index	August 1983	Revised	August 1983
	Index de sujets traités	août 1983	Revisé	août 1983
--	Index of Titles	August 1983	Revised	August 1983
	Index des titres	août 1983	Revisé	août 1983



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines

2-9

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère

2-9

Subject Objet

CHIEF ENGINEERS: AUTHORITY, RESPONSIBILITIES AND DUTIES/
AUTORITÉ, RESPONSABILITÉS ET FONCTIONS DU CHEF MÉCANICIEN

From De

DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To À

DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 Policy
 - .1.3 Application
 - .1.4 Roles and Responsibilities
- .2 DUTIES OF CHIEF ENGINEERS
 - .2.1 Supersession
 - .2.2 Work Records and Engine Room Log Books
 - .2.3 Rules and Regulations
 - .2.4 Standing Orders and Supervision
 - .2.5 Watch Keeping and Maintenance
 - .2.6 Monitoring Fuels and Fuel Reports
 - .2.7 Fuelling
 - .2.8 Stores
 - .2.9 Refit, Repair and Docking Lists
 - .2.10 Report on Repair Work
 - .2.11 Watertight Doors
 - .2.12 Steamship Inspections
 - .2.13 Under Way in Confined Waters

February 1981

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 But et portée
 - .1.2 Politique
 - .1.3 Application
 - .1.4 Rôles et responsabilités
- .2 FONCTIONS DU CHEF MÉCANICIEN
 - .2.1 Relève
 - .2.2 Registres de travail et journal des machines
 - .2.3 Règlements
 - .2.4 Consignes et surveillance
 - .2.5 Quart de veille et entretien
 - .2.6 Vérification de la quantité de combustible et rapports connexes
 - .2.7 Soutage
 - .2.8 Approvisionnements
 - .2.9 Listes des travaux de radoub, de réparation et de mise en cale sèche
 - .2.10 Rapport sur les réparations
 - .2.11 Portes étanches
 - .2.12 Inspections des navires
 - .2.13 Navigation dans un espace restreint

Février 1981

.1 INTRODUCTION

.1.1 Purpose and Scope: The purpose and scope of this Instruction and Guideline is to state the Departmental policy on the authority and responsibility of Chief Engineers, and to outline their duties with regard to the administration of the Engine Room Department.

.1.2 Policy

It is the policy of this Department that:

.1.2.1 Close cooperation should exist between Masters and Chief Engineers; this is essential to the effective operation of vessels. It is the duty of the Chief Engineer to support the Master and to help ensure that his orders are carried out, since the Master carries the ultimate legal responsibility for the vessel, its equipment and personnel.

.1.2.2 Subject to .1.2.1, the Chief Engineer shall have authority over the Engine Room Department and its personnel, and be in full charge of the operation and maintenance of all its machinery, subject to the provisions of the Canada Shipping Act and this Instruction.

.1.3 Application: This Instruction applies in general to all Departmental Chief Engineers.

.1.4 Roles and Responsibilities

.1.4.1 The Chief Engineer shall be responsible to the Master:

.1 INTRODUCTION

.1.1 But et portée: Les présentes Instructions et Lignes directrices visent à énoncer la politique du Ministère sur l'autorité et les responsabilités des chefs mécaniciens, ainsi que leurs fonctions relatives à la salle des machines.

.1.2 Politique

En vertu de la politique du Ministère:

.1.2.1 Le capitaine et le chef mécanicien doivent travailler en étroite collaboration, condition essentielle au bon fonctionnement du navire. Le chef mécanicien est tenu d'appuyer le capitaine dans l'exercice de ses fonctions et de faire respecter ses consignes, puisque le capitaine est responsable du navire, de son matériel et de son équipage.

.1.2.2 Le chef mécanicien, en vertu du point .1.2.1, doit assumer la direction de la salle des machines et du personnel qui y est affecté, et s'occuper du fonctionnement et de l'entretien de toutes les machines, sous réserve des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada et des présentes Instructions.

.1.3 Application: Les présentes Instructions sont généralement applicables à tous les chefs mécaniciens du Ministère.

.1.4 Rôles et responsabilités

.1.4.1 Le chef mécanicien est responsable, envers le capitaine et doit:

- | | |
|---|---|
| a) for the safe and reliable operation of the ship's engine room machinery as required by the Master; for advising the Master of the capabilities, limitations and conditions of this machinery and the consequences of exceeding these conditions; | a) assurer le fonctionnement sûr et efficace de la salle des machines, conformément aux exigences du capitaine, il doit informer le capitaine des possibilités, des limites et de l'état des machines, ainsi que des conséquences pouvant résulter du dépassement de ces limites; |
| b) for ensuring that the fuel supply and all other engine room commodities are adequate to meet the requirements of the ship's schedule; | b) s'assurer que la réserve de combustible et tous les appareils de la salle des machines satisfont aux exigences découlant de l'horaire du navire; |
| c) for the working efficiency and economical operation of the engine room machinery; | c) assurer le fonctionnement efficace et économique de la salle des machines; |
| d) for the initiation and execution of preventive maintenance programs pertaining to all engine room and deck machinery, for the unscheduled repair of this equipment as required; | d) mettre en oeuvre des programmes d'entretien préventif pour les appareils de la salle des machines et du pont et assurer, au besoin, les réparations imprévues de ces appareils; |
| e) for the compilation of machinery defect lists and the submission of refit specifications for scheduled refits; | e) établir une liste des défauts et présenter des normes applicables aux travaux de radoub prévus; |
| f) for the requisitioning of machinery spares and materials necessary for the maintenance and operation of the ship's machinery and machinery spares; | f) demander les pièces de rechange et les matériaux nécessaires à l'entretien et au fonctionnement des appareils du navire et de leurs pièces de rechange; |
| g) for the maintenance of engine room log books, records, reports and abstracts; | g) tenir à jour le journal des machines, les registres, rapports et résumés; |
| h) for the compilation of probationary and annual assessments of engine room personnel; | h) compiler les évaluations du rendement (annuelles, période d'essai) du personnel de la salle des machines; |

- i) for the control, deportment and discipline (within the terms of the Department's discipline code) of engine room personnel, while they are on duty in the engine room; and
- j) for the effective liaison with the Assistant Regional Marine Superintendent - Engineering on all engineering matters.

- i) assurer le contrôle et la discipline (conformément au code de la discipline du Ministère) des employés de la salle des machines, dans l'exercice de leurs fonctions; et
- j) entretenir des relations efficaces avec le surintendant adjoint régional de la flotte - Mécanique, pour toutes les questions d'ordre mécanique.

.1.4.2 The Master and Chief Engineer shall regularly confer regarding the quantity of fuel required and the propulsion mode desirable, having regard to prevailing winds, state of sea, and service requirements, in order to obtain the desired combination of speed and economy of fuel consumption.

.1.4.2 Le capitaine et le chef mécanicien doivent se consulter régulièrement sur la quantité de combustible nécessaire et le mode de propulsion souhaitable, compte tenu des vents dominants, de l'état de la mer et de l'entretien requis, afin d'obtenir à la fois la vitesse et la consommation désirées.

.1.4.3 The Master or Officer in charge shall advise the Chief Engineer in writing when the vessel is to proceed to sea. The Engine Room Department should be allowed as much time as possible to prepare the machinery; any change in sailing plans shall be immediately reported to the Chief Engineer.

.1.4.3 Le capitaine ou l'officier responsable doit aviser par écrit le chef mécanicien du moment où le bateau doit lever l'ancre. Le personnel de la salle des machines doit disposer du temps voulu pour faire les préparatifs nécessaires; tout changement de route doit être immédiatement signalé au chef mécanicien.

.2 DUTIES OF CHIEF ENGINEERS

.2 FONCTIONS DU CHEF MÉCANICIEN

.2.1 Supersession

.2.1 Relève

.2.1.1 "Supersession" refers to a formal change of appointment, it does not mean a routine change of personnel on a double-crewed vessel.

.2.1.1 Le terme "relève" désigne un changement officiel de nomination et non un changement habituel de personnel sur un navire comportant un équipage double.

.2.1.2 The Chief Engineer, after appointment, shall obtain from the Chief Engineer being relieved all possible information regarding the characteristics and conditions of all

.2.1.2 Une fois nommé, le chef mécanicien doit obtenir de celui qu'il remplace le plus de renseignements possible concernant les caractéristiques et l'état des machines, la quantité de

machinery, quantities and condition of spare parts, an appraisal of Engine Room Department personnel, data relative to main engines, auxiliary machinery and boilers, instruction books, blue prints, inventories, spare parts lists; special instruments and apparatus, speed and fuel consumption at various speeds; bunkers and stores on board; list of repairs necessary, being carried out, or recently completed.

pièces de rechange et leur condition, une appréciation du personnel de la salle des machines, les moteurs principaux, les appareils et les chaudières auxiliaires, les manuels d'entretien, les bleus, les inventaires et les listes de pièces de rechange, les instruments et appareils spéciaux, la vitesse des moteurs et leur consommation à différents régimes, les soutes à combustible et les provisions à bord, la liste des réparations nécessaires, en cours ou terminées récemment.

.2.1.3 The Chief Engineer shall sign a receipt, in triplicate, for instruction books, diagrams, instruments and data received from the outgoing Chief Engineer. The original shall go to the outgoing Chief Engineer; one copy shall be placed on the Ship's file and the other forwarded to the Regional Marine Superintendent. Any discrepancy indicated by comparison with the relieved Chief Engineer's receipt on the Ship's file shall be noted on all copies of the relieving Chief Engineer's receipt. This control of inventory is required by Treasury Board for audit purposes.

.2.1.3 Le chef mécanicien doit signer en trois exemplaires un reçu pour les manuels d'entretien, les diagrammes, les instruments et les données que lui remet le chef mécanicien sortant. Ce dernier conserve l'original; le deuxième exemplaire est versé aux dossiers du navire et le troisième est envoyé au surintendant régional de la flotte. Tout écart entre ce reçu et celui du chef mécanicien sortant conservé au dossier du navire doit être noté sur tous les exemplaires du reçu du chef mécanicien entrant. Le Conseil du Trésor exige le contrôle des inventaires, pour fins de vérification.

.2.1.4 At the first opportunity the Chief Engineer shall acquaint himself thoroughly with the machinery and compartments for which he is responsible, and prepare and forward to the Regional Marine Superintendent a written status report on the conditions as found. A copy of this report shall be forwarded to the Master.

.2.1.4 À la première occasion, le chef mécanicien doit se familiariser avec les machines et les compartiments dont il a la charge et rédiger un compte rendu de la situation à l'intention du surintendant régional de la flotte. Une copie du compte rendu doit être envoyée au capitaine.

.2.1.5 On joining the vessel, the Chief Engineer shall familiarize himself with the layout of the vessel, its fire-smothering systems, and the fire-fighting and safety equipment in his charge.

.2.1.5 Une fois à bord, le chef mécanicien doit se familiariser avec l'aménagement du navire, ses systèmes d'extinction d'incendie et le matériel de sécurité dont il a la charge.

.2.2 Work Records and Engine Room Log Book

.2.2 Registre de travail et journal des machines

.2.2.1 The Chief Engineer shall keep a complete loose-leaf record of work done in the Engine Room Department; it shall be kept in such a manner that information on adjustments and repairs can be readily ascertained.

.2.2.1 Le chef mécanicien doit consigner dans un registre à feuilles volantes toutes les tâches effectuées dans la salle des machines; ce registre doit être tenu de manière à faciliter la vérification des données sur les réglages et les réparations.

.2.2.2 The Chief Engineer shall keep the Engine Room Log Book and abstracts of the Logs. The abstract shall be forwarded, in duplicate, to the Regional Marine Superintendent on completion of a voyage. (Day boat abstracts may be forwarded weekly or on other regular basis as required by the RMS.) Particular attention shall be given to making log entries as soon as possible following the events. They are intended to be descriptive; all pertinent sections of the log shall be completed to ensure a thorough record of how the ship is operating.

.2.2.2 Le chef mécanicien doit tenir le journal des machines et des résumés de ce journal. Le résumé doit être envoyé en double exemplaire au surintendant régional de la flotte à la fin d'un voyage. (Les résumés quotidiens des navires peuvent être envoyés toutes les semaines ou conformément à d'autres délais prescrits par le SRF.) Le chef mécanicien doit prendre soin de décrire dans le journal les événements au fur et à mesure qu'ils se produisent. Toutes les sections pertinentes du journal doivent être remplies afin de fournir un compte rendu détaillé du fonctionnement du navire.

.2.2.3 Full particulars of any damage or accident to the machinery shall be immediately entered in the Engine Room Log Book (together with any operational restrictions recommended by the Chief Engineer), and the Master is to be notified. The Regional Marine Superintendent shall be informed of such damage on arrival in port; any

.2.2.3 Les renseignements détaillés sur tout bris ou accident survenu aux machines doivent être immédiatement consignés dans le journal des machines, de même que toute restriction de fonctionnement recommandée par le chef mécanicien, et le capitaine doit en être avisé. Tout bris de ce genre doit être signalé au surintendant

serious accident is to be reported to the RMS by message.

régional de la flotte dès l'arrivée au port et tout accident grave doit lui être signalé par message.

.2.3 Rules and Regulations: The Chief Engineer shall be familiar with the rules and regulations of the Board of Steamship Inspection and the Coast Guard Ship Safety Branch; he shall also be familiar with any rules and regulations pertaining to the vessel's classification.

.2.3 Règlements: Le chef mécanicien doit connaître les règlements du Bureau d'inspection des navires et de la Direction de la sécurité des navires (Garde côtière), de même que les règlements relatifs à la classification du navire.

.2.4 Standing Orders and Supervision

.2.4 Consignes et surveillance

.2.4.1 The Chief Engineer shall ensure that the engine room is properly manned at all times.

.2.4.1 Le chef mécanicien doit s'assurer qu'il y a toujours suffisamment d'hommes affectés à la salle des machines.

.2.4.2 The Chief Engineer shall issue standing orders for the operation of the Engine Room Department and shall ensure that engine room staff are aware of and understand these instructions. A copy shall be forwarded to the Master.

.2.4.2 Le chef mécanicien doit émettre des consignes sur le fonctionnement de la salle des machines et doit s'assurer que le personnel concerné les connaît et les comprend. Une copie de ces consignes doit être remise au capitaine.

.2.4.3 The Chief Engineer shall make available to Engineer Officers all instruction books, diagrams, drawings and data applicable to the vessel's machinery and equipment. He shall obtain a receipt for material so loaned, and ensure that it is returned to him intact.

.2.4.3 Le chef mécanicien doit mettre à la disposition des officiers mécaniciens tous les manuels d'entretien, diagrammes, plans et données ayant trait aux machines et à l'équipement du navire. Il doit obtenir un reçu pour les documents ainsi prêtés et s'assurer qu'ils lui sont rendus intacts.

.2.4.4 The Chief Engineer shall be responsible for the welfare of Engineer Officers, and for designating Engineer Officers to advise on questions of the welfare of other engine room personnel.

.2.4.4 Le chef mécanicien doit assurer le bien-être des officiers mécaniciens et désigner ceux qui seront chargés de faire des recommandations sur le bien-être du personnel de la salle des machines.

.2.4.5 The Chief Engineer shall lay out the schedule of work to be performed by Engine Room Department personnel.

.2.4.5 Le chef mécanicien doit établir la charge de travail du personnel de la salle des machines.

- | | |
|--|---|
| .2.4.6 The Chief Engineer shall be responsible for the conduct of the members of the Engine Room Department and shall report breaches of discipline to the Master. | .2.4.6 Le chef mécanicien est responsable de la conduite du personnel de la salle des machines et doit signaler au capitaine tout manquement à la discipline. |
| .2.4.7 The Chief Engineer shall ensure that a record is kept of all overtime worked by Engine Room Department personnel. | .2.4.7 Le chef mécanicien doit tenir un registre des heures supplémentaires accumulées par le personnel de la salle des machines. |
| .2.4.8 The Chief Engineer shall ensure that junior engineers have a thorough knowledge of the propulsion machinery, auxiliary machinery, piping systems, valves, connections, and the location and use of firefighting appliances. (Firedrills should include instruction in the use of firefighting equipment.) | .2.4.8 Le chef mécanicien doit s'assurer que les mécaniciens subalternes possèdent une connaissance approfondie du groupe propulsif, des machines auxiliaires, du réseau de bord, des soupages et des raccordements, ainsi que de l'emplacement et de l'utilisation des dispositifs d'extinction d'incendie. (Les exercices anti-incendie doivent comprendre une démonstration pratique du matériel d'extinction d'incendie.) |
| .2.5 <u>Watch-keeping and Maintenance</u> | .2.5 <u>Quart de veille et entretien</u> |
| .2.5.1 The Chief Engineer shall make a daily inspection of all machinery spaces while the vessel is at sea, so arranged that he can monitor the operation of the machinery. | .2.5.1 Le chef mécanicien doit inspecter quotidiennement la salle des machines lorsque le bateau est en mer afin de contrôler le fonctionnement des machines. |
| .2.5.2 The Chief Engineer shall ensure that an Engineer Officer is on watch in the engine room or machinery control room whenever the propulsion machinery is operating. | .2.5.2 Le chef mécanicien doit s'assurer qu'un officier mécanicien est de garde dans la salle des machines ou dans la salle de contrôle des machines, toutes les fois que le groupe propulsif est en marche. |
| .2.5.3 All irregular or unusual occurrences shall be logged by the Engineer Officer-of-the-Watch and reported to:

a) the Bridge Officer, where the seriousness of the occurrence warrants; and | .2.5.3 Tout incident inhabituel ou irrégulier survenant pendant le quart doit être consigné dans le journal de bord par le mécanicien responsable et signalé:

a) à l'officier de pont, lorsque la gravité de l'incident le justifie, et |

b) the Chief Engineer.

b) au chef mécanicien.

.2.5.3.1 The Chief Engineer shall report to the Master any irregular or unusual occurrence that is cause for concern.

.2.5.3.1 Le chef mécanicien doit informer le capitaine de tout incident inhabituel ou irrégulier qui est cause de préoccupation.

.2.5.4 Subject to the concurrence of the Master and should the Chief Engineer deem it necessary, an Engineer Officer or other member of the Engine Room complement is to remain on board in port for Security Watch duty. The Chief Engineer shall ensure that the associated duties are included in his Standing Orders (see .2.4.2).

.2.5.4 Avec l'accord du capitaine, et lorsque le chef mécanicien le juge nécessaire, un officier mécanicien ou un subalterne doit rester à bord du navire à quai pour le quart de sécurité. Le chef mécanicien doit s'assurer que toutes les fonctions connexes sont inscrites dans ses consignes (voir .2.4.2).

.2.5.4.1 The Chief Engineer shall ensure that this duty is distributed fairly.

.2.5.4.1 Le chef mécanicien doit s'assurer que cette tâche est répartie équitablement.

.2.5.5 The Chief Engineer or other engineer in charge shall ensure that general maintenance of main engines and auxiliaries is efficiently carried out and that parts opened up for overhaul are properly reassembled.

.2.5.5 Le chef mécanicien ou autre mécanicien responsable doit s'assurer que l'entretien général du moteur principal et des machines auxiliaires est effectué avec efficacité et que les pièces démontées à des fins de révision sont correctement remontées.

.2.6 Monitoring Fuel and Fuel Reports

.2.6 Vérification de la quantité de combustible et rapports connexes

.2.6.1 The Chief Engineer shall (after consultation with the Master, if necessary) compute the quantities of fuel and lubricating oil required and regulate their consumption.

.2.6.1 Le chef mécanicien doit (après consultation du capitaine, au besoin) calculer la quantité de combustible et de lubrifiants nécessaire et déterminer leur niveau de consommation.

.2.6.2 At noon each operational day, the Chief Engineer shall supply the Master with a daily report indicating the amount of fuel consumed during the previous twenty-four hour period and the amount of fuel remaining. On passage, a report of the average

.2.6.2 Tous les jours à midi, le chef mécanicien doit présenter au capitaine un rapport sur la quantité de combustible consommée au cours des vingt-quatre dernières heures et sur la quantité restante. Pendant la traversée, il doit également présenter au capitaine un

revolutions during the preceding twenty-four hour period shall also be made to the Master daily at noon.

rapport sur la vitesse moyenne du moteur au cours des vingt-quatre dernières heures et ce, tous les jours, à midi.

.2.6.3 The Chief Engineer shall immediately report to the Master any discrepancies in fuel remaining, due to oil spillage or other accident, in order that the Master is kept fully advised of the quantity of fuel aboard at any given time.

.2.6.3 Le chef mécanicien doit immédiatement signaler au capitaine tout écart dans la réserve de combustible imputable à des déversements d'hydrocarbures ou à d'autres accidents afin que le capitaine soit constamment au courant de la quantité de combustible à bord.

.2.7 Fuelling

.2.7 Soutage

.2.7.1 In concert with the Master, the Chief Engineer shall give special attention to fuelling, he shall be responsible for ensuring that the proper quantities and grades of fuel are received, and that the fuel is not contaminated.

.2.7.1 De concert avec le capitaine, le chef mécanicien doit accorder une attention particulière au soutage, il doit veiller à la livraison de la quantité et de la qualité de combustible requises, et s'assurer de la non-contamination de celui-ci.

.2.7.2 The Chief Engineer shall ensure that the Oil Pollution Regulations (see DFIG on "Pollution Regulations and Reporting Requirements") are at all times carefully observed and complied with in an exemplary manner. The Chief Engineer shall attend, or ensure that an engineer attends, at the loading of fuel oil.

.2.7.2 Le chef mécanicien doit s'assurer que les lignes directrices sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures (voir l'ILFM sur Règlements sur la pollution et rapports) sont rigoureusement observées et ce, en tout temps. Il doit assister ou s'assurer qu'un mécanicien assiste au chargement du mazout.

.2.7.3 Before taking on board fuel or gasoline, the Chief Engineer shall ensure that the necessary fire prevention precautions are taken.

.2.7.3 Avant le chargement du mazout ou de l'essence à bord du navire, le chef mécanicien doit s'assurer que les mesures appropriées de prévention des incendies sont prises.

.2.7.4 The Chief Engineer is responsible for ensuring that the proper quantities and grades of fuel are received. He shall note on all copies of signed receipts any appreciable discrepancy between shore and

.2.7.4 Le chef mécanicien doit s'assurer qu'on a livré, en quantité suffisante, du combustible de qualité appropriée. Il doit noter sur tous les exemplaires des reçus signés tout écart appréciable

ship's measurements, if immediate adjustment is not possible.

entre la quantité de combustible mesurée à terre et celle mesurée à bord, s'il est impossible de corriger immédiatement la situation.

.2.8 Stores

.2.8 Approvisionnements

.2.8.1 The Chief Engineer shall be responsible for all Engine Room Department stores and equipment, and shall ensure that an adequate inventory and accounting system is kept.

.2.8.1 Le chef mécanicien est responsable de tous les approvisionnements et pièces d'équipement de la salle des machines et doit veiller à la tenue d'un inventaire et d'un système de comptabilité appropriés.

.2.8.2 The Chief Engineer shall keep an adequate supply of parts as well as a record of spare parts on hand, used, required or ordered.

.2.8.2 Le chef mécanicien doit tenir un stock suffisant de pièces, ainsi qu'un registre des pièces de rechange disponibles, usagées, requises ou commandées.

.2.9 Refit, Repair and Docking Lists

.2.9 Listes des travaux de radoub, de réparation et de mise en cale sèche

The Chief Engineer shall:

Le chef mécanicien

- i) be responsible for the co-ordination of the ship's machinery defect list,
- ii) in conjunction with the Master and Supply Officer, assist in the preparation of any proposals for alternatives and additions; and
- iii) write up a practical description of the work required to correct each defect, or to make a proposed alteration and addition.

- i) est responsable de la coordination de la liste des déficiences des machines,
- ii) conjointement avec le capitaine et l'officier des approvisionnements, doit aider à élaborer toute proposition de changements ou d'ajouts, et
- iii) doit préparer une description détaillée du travail qu'exige chaque réparation, modification ou ajout.

.2.10 Report on Repair Work

.2.10 Rapport sur les réparations

.2.10.1 A copy of the specification for shipyard or other contracted work that is sent

.2.10.1 Une copie du cahier des charges remises au chantier naval ou de tout autre travail à forfait

out to tender shall be supplied to the Chief Engineer and the Master.

envoyé au soumissionnaire doit être soumise au chef mécanicien et au capitaine.

.2.10.2 Prior to a ship leaving a shipyard or repair-yard which has been awarded a contract, and at regular intervals during the course of the contract, the Chief Engineer will report to the Master on the quality of, and/or the deficiencies in, the contracted work. (Refer to DFIG on Maintenance, Docking, Refits and Repairs.)

.2.10.2 Avant que le navire ne quitte un chantier naval ou un chantier de radoub qui exécute des travaux à contrat, et à intervalles réguliers pendant la durée du contrat, le chef mécanicien doit faire rapport au capitaine de la qualité du travail exécuté à contrat. (Voir les ILFM intitulées Entretien, mise en cale sèche, radoubs et réparations.)

.2.11 Watertight Doors

.2.11 Portes étanches

.2.11.1 The Chief Engineer shall ensure that all Engine Room Department watertight doors are kept in good condition and working order, ready for immediate use.

.2.11.1 Le chef mécanicien doit s'assurer que toutes les portes étanches de la salle des machines sont en bon état et prêtes à servir.

.2.11.2 All watertight doors are to be operated at least once a week, and a record of this test entered in the Engine Room Log Book.

.2.11.2 Toutes les portes étanches doivent être actionnées au moins une fois par semaine et cette vérification doit être consignée dans le journal des machines.

.2.11.3 Appliances for operating watertight doors shall be kept securely stowed nearby in case of emergency. The Chief Engineer shall report any failure of watertight integrity to the Master.

.2.11.3 Les instruments nécessaires pour actionner les portes étanches doivent être solidement arrimés à proximité en cas d'urgence. Le chef mécanicien doit signaler toute défectuosité des portes au capitaine.

.2.11.4 Fire alarms, low pressure alarms and similar alarm and safety devices shall be tested weekly, or as recommended by the manufacturer, and maintained in good working order. These tests shall be noted in the Engine Room Log Book.


.2.11.4 On doit tester toutes les semaines, ou aux intervalles recommandés par le fabricant, les avertisseurs d'incendie, de baisse de pression et autres dispositifs sécuritaires du genre, et maintenir ces dispositifs en bon état de fonctionnement. Il faut consigner ces tests dans le journal des machines.

.2.12 Ship Safety Inspections: The Chief Engineer shall maintain a list of Ship Safety Inspections completed and due, pertaining to his areas of responsibility. He shall inform the Master, who will ensure that the Regional Marine Superintendent is advised, of those inspections that are due and those that have been executed. (For further details, refer to the DFIG on Maintenance, Docking, Refits and Repairs.)

.2.12 Inspections des navires: Le chef mécanicien doit tenir la liste des inspections de sécurité des navires qui sont terminées ou arrivées à échéance, et dont il est responsable. Il doit en aviser le capitaine, qui veillera à informer le surintendant régional de la flotte des inspections qui sont terminées ou arrivées à échéance. (Pour de plus amples renseignements, voir les ILFM intitulées Entretien, mise en cale sèche, radoubs et réparations.)

.2.13 Under Way in Confined Waters
When a vessel is approaching or leaving port, or is being moved under her own power within any passage, harbour, channel, or area with limited sea-room, the Chief Engineer shall ensure that a sufficient number of Engineer Room personnel are in attendance and that he is either present in or in close contact with the propulsion control master station.

.2.13 Navigation dans un espace restreint: En arrivant dans un port ou en le quittant, ou encore lorsque le navire se déplace par la puissance de son propre moteur dans n'importe quel chenal, port, passe ou endroit où l'espace est restreint, le chef mécanicien doit s'assurer qu'il y a suffisamment d'officiers mécaniciens de service, et il doit être présent dans la salle principale de propulsion ou rester en étroite liaison avec celle-ci.


Donald D. Tansley



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-10

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-10

Subject / Objet: DUTIES AND RESPONSIBILITIES OF ENGINEER OFFICERS AND WATCH-KEEPING PROCEDURES/FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS DES OFFICIERS MÉCANICIENS ET PROCÉDURES DU QUART DE VEILLE

From / De: DEPUTY MINISTER/
SOUS MINISTRE

To / A: DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope
- .1.2 Policy
- .1.3 Application
- .1.4 Roles and Responsibilities
- .2 DUTIES OF THE ENGINEER OFFICER OF THE WATCH
- .2.1 Watches
- .2.2 Assuming a Watch
- .2.3 Watch-keeping

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope: The purpose of this Instruction is to state the Departmental policy on the general duties and responsibilities of Engineer Officers and Electricians, and to outline the watch-keeping regulations and procedures to be observed by Engineer Officers of the Watch.

February 1981

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée
- .1.2 Politique
- .1.3 Application
- .1.4 Rôles et responsabilités
- .2 FONCTIONS DE L'OFFICIER MÉCANICIEN DE QUART
- .2.1 Quarts
- .2.2 Changement de quart
- .2.3 Quart de veille

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée: Les présentes Instructions ont pour but d'énoncer la politique du Ministère sur les fonctions et responsabilités générales des officiers mécaniciens et des électriciens, ainsi que les règlements et procédures relatifs au quart de veille auxquels doivent se conformer les officiers mécaniciens de quart.

Février 1981

.1.2 Policy

It is the policy of this Department that:

.1.2.1 All Engineer Officers and Electricians shall ultimately be responsible to the Chief Engineer for all duties delegated to them.

.1.2.2 Engineer Officers on watch shall be considered to be acting on behalf of the Chief Engineer while they are in charge of Engine Room machinery.

.1.2.3 Engineer Officers shall assist the Chief Engineer in matters of discipline.

.1.2.4 The Engineer Officer of the Watch shall be responsible for the safe, economic and efficient operation of all machinery and compartments under his supervision, and shall ensure compliance with the Chief Engineer's Engine Room Standing Orders.

.1.3 Application: This Instruction applies to all Departmental Engineer Officers and Electricians.

.1.4 Roles and Responsibilities

.1.4.1 It is the responsibility of the Chief Engineer to ensure that all Engineer Officers under his supervision are thoroughly conversant with the operation of Engine Room machinery, that the Engine Room Standing Orders and procedures are clearly and

.1.2 Politique

La politique du Ministère est la suivante:

.1.2.1 Tous les mécaniciens officiers et les électriciens sont en dernier ressort responsables auprès du chef mécanicien de toutes les fonctions qui leur sont attribuées.

.1.2.2 Les officiers mécaniciens de quart doivent être considérés comme les représentants du chef mécanicien lorsqu'ils sont responsables de la salle des machines.

.1.2.3 Les officiers mécaniciens doivent aider le chef mécanicien à régler les problèmes de discipline.

.1.2.4 L'officier mécanicien de quart est responsable du fonctionnement sûr, efficace et économique de tous les compartiments et machines placés sous sa garde et doit s'assurer que toutes les consignes du chef mécanicien relatives à la salle des machines sont respectées.

.1.3 Application: Les présentes Instructions s'appliquent à tous les officiers mécaniciens et à tous les électriciens du Ministère.

.1.4 Rôles et responsabilités

.1.4.1 Le chef mécanicien doit s'assurer que tous les officiers mécaniciens qui relèvent de lui connaissent parfaitement le fonctionnement des machines, que les consignes et les méthodes relatives à la salle des machines sont bien diffusées et comprises, et que

accurately promulgated and understood, and that watchkeeping duties are properly assigned in accordance with the Safe Manning Regulations.

les responsabilités du quart sont correctement réparties, conformément au Règlement sur l'armement en hommes en vue de la sécurité.

.1.4.2 It is the responsibility of Engineer Officers to perform duties as directed by the Chief Engineer safely and efficiently.

.1.4.2 Les officiers mécaniciens doivent exercer leurs fonctions efficacement et en respectant les mesures de sécurité, selon les ordres du chef mécanicien.

.2 DUTIES OF THE ENGINEER OFFICER OF THE WATCH

.2 RESPONSABILITÉS DE L'OFFICIER MÉCANICIEN DE QUART

.2.1 Watches

.2.1 Quarts

.2.1.1 An Engineer Officer shall always be on duty when main engine power is at short notice or standby, in any port, or at anchor.

.2.1.1 Un officier mécanicien doit être de service lorsque le moteur de propulsion principal est en attente dans n'importe quel port ou que le navire est à l'ancre.

.2.1.2 If considered necessary by the Chief Engineer or required by the Master, an Engineer Officer is to remain on board in port for Engine Room Security Watch Duty.

.2.1.2 Si le chef mécanicien ou le capitaine le juge nécessaire, un officier mécanicien doit rester à bord du navire à quai pour veiller à la sécurité de la salle des machines.

.2.2 Assuming Watch

.2.2 Changement de quart

.2.2.1 The Engineer Officer of the Watch shall ensure when taking over the watch that (where applicable):

.2.2.1 Au moment de prendre le quart, l'officier mécanicien de quart doit s'assurer, le cas échéant, que:

- a) the main and auxiliary machinery is running normally;
- b) the correct operating readings are indicated on all monitoring equipment of engines and machinery in use;
- c) the fuel oil settling tanks contain sufficient fuel for the ensuing watch;

- a) les appareils principaux et auxiliaires fonctionnent normalement;
- b) tous les instruments de contrôle des moteurs et des machines en fonctionnement donnent des indications normales,
- c) la caisse de décantation contient suffisamment de combustible pour le quart suivant;

February 1981

Février 1981

- d) bilge pumps are operating efficiently; he should check the condition of, and water level in, the bilges, and, if the condition is not static, immediately inform the Chief Engineer.
- d) les pompes en cale fonctionnent efficacement; il doit vérifier l'état et le niveau d'eau dans les fonds de cale et avertir immédiatement le chef mécanicien de toute situation anormale.
- .2.2.2 The Engineer Officer of the Watch shall ensure when assuming the watch that all personnel constituting the watch are present and fit for duty.
- .2.2.2 Au moment de prendre le quart, l'officier mécanicien de quart doit s'assurer que tout le personnel formant le quart est présent et prêt à exercer ses fonctions.
- .2.2.3 When the above conditions are satisfied, the relieving Engineer Officer of the Watch shall report all well to the Engineer being relieved, and may then accept responsibility for the watch.
- .2.2.3 Une fois les conditions ci-dessus remplies, l'officier mécanicien de quart doit le signaler à celui qu'il remplace, avant de prendre la responsabilité du quart.
- .2.2.4 If, in the opinion of the relieving Engineer Officer of the Watch, any part of the machinery appears not to be operating in an efficient manner, a report of the situation shall be made to the Chief Engineer before accepting the responsibility for the watch.
- .2.2.4 Si, de l'avis de l'officier mécanicien qui prend la relève, un élément quelconque de la machine semble ne pas fonctionner normalement, il doit le signaler au chef mécanicien avant d'assumer la responsabilité du quart.
- .2.3 Watchkeeping
- .2.3 Quart de veille
- .2.3.1 During the course of a watch the Engineer Officer of the Watch shall ensure by frequent inspection that all machinery is functioning correctly. Any major change in operation that may constitute a danger to the machinery of the vessel shall be reported immediately to the Chief Engineer and the Bridge Officer of the Watch, indicating the necessary corrective action. Any unusual or irregular incidents
- .2.3.1 Pendant le quart, l'officier mécanicien de quart doit s'assurer au moyen de fréquentes inspections que toutes les machines fonctionnent normalement. Toute irrégularité grave susceptible de présenter un danger pour les machines du navire doit être immédiatement signalée au chef mécanicien et à l'officier de quart sur la passerelle, ainsi que les mesures nécessaires. Tout

which may affect the safety or efficiency of the ship are to be reported to both the Chief Engineer and the Master.

incident inhabituel ou irrégulier pouvant nuire à la sécurité et au fonctionnement du navire doit être signalé à la fois au chef mécanicien et au capitaine.

.2.3.2 The Engineer Officer of the Watch, or personnel assigned for the purpose, shall keep all monitoring and recording instruments under surveillance. All deviations from the proper readings shall be investigated immediately and the cause of discrepancy corrected. Any difficulty in correcting such discrepancies shall be immediately reported to the Chief Engineer.

.2.3.2 L'officier mécanicien de quart ou le personnel affecté à cette tâche doit constamment surveiller les instruments de contrôle et d'enregistrement. Tout écart par rapport à la normale doit immédiatement faire l'objet d'une enquête afin que le problème soit réglé. Toute difficulté à rétablir la situation doit immédiatement être signalée au chef mécanicien.

.2.3.2.1 Temperatures and pressures are to be carefully recorded in the Engine Room Log or work book at the beginning and end of each watch.


.2.3.2.1 Les températures et les pressions doivent être soigneusement inscrites dans le journal des machines au début et à la fin de chaque quart.

.2.3.3 The Engineer Officer of the Watch shall ensure that Engine Room personnel handle all tools and equipment in a safe and efficient manner. When necessary, he shall instruct staff under his charge in the efficient and safe handling of all such equipment.

.2.3.3 Le mécanicien de quart doit s'assurer que le personnel de la salle des machines utilise les outils et le matériel avec soin et efficacité. Au besoin, il doit montrer au personnel qui relève de lui la manière sûre et efficace de manipuler ce genre d'équipement.

.2.3.4 Specific duties assigned by the Chief Engineer to the Engineer Officer of the Watch shall be carried out in a workmanlike manner and duly recorded in the Engine Room work book.

.2.3.4 Les tâches précises assignées par le chef mécanicien à l'officier mécanicien de quart doivent être remplies de façon professionnelle et dûment consignées dans le journal des machines.


Donald D. Tansley



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-11

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-11

Subject / Objet
BOAT AND FIRE DRILLS/EXERCICES D'EMBARCATION ET D'INCENDIE

From / De

DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To / À

DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 General Policy
 - .1.2.1 Frequency of Practice
 - .1.3 Application
 - .1.4 Authority
 - .1.5 Roles and Responsibilities
- .2 BOAT DRILLS
 - .2.1 Lifeboat Launching
- .3 FIRE DRILLS
 - .3.1 Firefighting Equipment
 - .3.2 Fire Systems
- .4 EXAMINATION AND MAINTENANCE OF EQUIPMENT
- .5 WATERTIGHT DOORS
- .6 MUSTER LIST AND EMERGENCY PROCEDURES
 - .6.1 Duties of Crew
 - .6.2 Lifeboat Duty
 - .6.3 Emergency Signals
 - .6.4 Notices and Diagrams
- .7 ENTRIES IN LOG BOOKS

February 1981

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée
 - .1.2 Politique générale
 - .1.2.1 Fréquence des exercices
 - .1.3 Application
 - .1.4 Références
 - .1.5 Rôles et responsabilités
- .2 EXERCICES D'EMBARCATION
 - .2.1 Mise à l'eau des embarcations de sauvetage
- .3 EXERCICES D'INCENDIE
 - .3.1 Matériel de lutte contre l'incendie
 - .3.2 Systèmes de détection d'incendie
- .4 EXAMEN ET ENTRETIEN DU MATERIEL
- .5 PORTES ETANCHES
- .6 ROLE D'APPEL ET MANOEUVRES D'URGENCE
 - .6.1 Fonctions des membres d'équipage
 - .6.2 Fonctions aux embarcations de sauvetage
 - .6.3 Signaux d'urgence
 - .6.4 Avis et diagramme
- .7 MENTIONS AU JOURNAL DE BORD

Février 1981

.1 INTRODUCTION

.1.1 Purpose and Scope: The purpose of this Instruction and Guideline is to outline Departmental policy and procedures for boat and fire drills in accordance with the regulations of the Canada Shipping Act.

.1.2 General Policy

It is the policy of the Department that:

- a) Boat and fire drills shall be held at the intervals specified in Section .1.2.1; where possible, boat and fire drills shall be carried out simultaneously and the drills shall be arranged so that a proportion of the crew is assigned to boat stations at the time fire drills are practised.
- b) All equipment and appliances used in boat and fire drills shall be examined and/or tested during these drills as outlined in Sections .2, .3 and .4. Defective equipment shall be renewed or replaced as soon as possible.

.1 INTRODUCTION

.1.1 Objet et portée: La présente instruction et la ligne directrice a pour but d'énoncer la politique et la procédure du Ministère en matière d'exercices d'embarcation et d'incendie conformément au Règlement pertinent de la Loi sur la marine marchande du Canada.

.1.2 Politique générale

La politique du Ministère est la suivante:

- a) Des exercices d'embarcation et d'incendie doivent être tenus aux intervalles précisés à la section .1.2.1; lorsque la chose est possible, les exercices d'embarcation et d'incendie s'effectuent simultanément et sont organisés de telle façon qu'une partie de l'équipage soit affectée aux postes d'embarquement alors que se poursuivent les exercices d'incendie.
- b) Tout le matériel et l'armement utilisés lors des exercices d'embarcation et d'incendie doivent être examinés ou soumis à un essai au cours de ces mêmes exercices de la façon indiquée aux sections .2, .3 et .4. Le matériel défectueux doit être remplacé ou réparé aussitôt que possible.

c) Emergency muster lists and emergency procedures shall be posted, in both official languages where appropriate, on all ships to which this DFIG applies.

d) A card, identifying his boat and fire station and outlining his duties in an emergency, shall be posted near the bunk of every crew member, supernumerary, or passenger.

e) A drill is not to be considered completed until all gear and equipment is returned to its proper place of stowage, readied for instant use.

c) Des rôles d'appels et des procédures d'urgence doivent être affichés, dans les deux langues officielles ou s'applique, sur tous les navires auxquels la présente ILMF s'applique.

d) Une fiche indiquant le poste d'embarcation et d'incendie et les fonctions qu'il aura à remplir en cas d'urgence doit être affichée près de la couchette de chaque membre de l'équipage, surnuméraire, ou passager.

e) Un exercice ne doit pas être considéré comme terminé avant que tout le matériel et l'équipement n'aient été rangés à l'endroit prévu et ne soient prêts à être utilisés à nouveau.

.1.2.1 Frequency of Practice

Boat and fire drills shall be practiced at intervals of not more than:

- one week for Class F, G and H vessels;
- two weeks for Class D and E vessels;
- one month for Class B and C vessels.

The above notwithstanding, a boat and fire drill shall be held within 24 hours after leaving port if more than 25 percent of the crew and/or the supernumeraries/passengers have been

February 1981

.1.2.1 Fréquence des exercices

Les exercices d'embarcation et d'incendie doivent avoir lieu à des intervalles d'au plus:

- une semaine, dans le cas des navires des classes F, G et H;
- deux semaines, dans le cas des navires des classes D et E;
- un mois, dans le cas des navires des classes B et C.

Par dérogation à ce qui précède, des exercices d'embarcation et d'incendie doivent avoir lieu dans les 24 heures qui suivent l'heure à laquelle un navire a quitté un port où plus de 25% de son

Février 1981

replaced at that port.
(NOTE: Ships that are double-crewed would fall into this category.)

équipage, des surnuméraires, ou des passagers ont été remplacés. (REMARQUE: les navires qui ont deux équipages sont compris dans cette catégorie).

.1.3 Application: This Instruction and Guideline applies to vessels of Classes B, C, D, E, F, G and H. It is realized that drills aboard Class A vessels may not be practical. However, the officer in charge of a Class A vessel shall ensure that emergency equipment and appliances are examined and/or tested as outlined in this DFIG, and that all crew members, supernumeraries and passengers are thoroughly familiar with emergency procedures.

.1.3 Application: La présente instruction et ligne directrice s'applique aux navires des classes B, C, D, E, F, G et H. Les exercices peuvent être difficiles à exécuter à bord des navires de la classe A. Cependant l'officier responsable d'un navire de la classe A doit s'assurer que le matériel et l'armement d'urgence sont examinés et vérifiés de la façon indiquée dans la présente ILFM, et que tous les membres d'équipage, les surnuméraires et les passagers connaissent parfaitement la marche à suivre en cas d'urgence.

.1.4 Authorities: Boat and Fire Drill Regulations, Consolidated Regulations of Canada, Volume XV, Chapter 1406.

.1.4 Références: Règlement sur les exercices d'embarcation et d'incendie, Codification des règlements du Canada, volume XV, chapitre 1406.

.1.5 Roles and Responsibilities
The Master of a ship in which boat and fire drills are held shall:

.1.5 Rôles et responsabilités
Le capitaine d'un navire à bord duquel des exercices d'embarcation et d'incendie sont tenus doit:

- a) familiarize and instruct the crew in the arrangement and facilities of the ship and their duties in boat and fire drills; and

- a) renseigner et instruire les membres de l'équipage sur les dispositions et installations du navire et sur les fonctions qui leur incombent en ce qui concerne les exercices d'embarcation et d'incendie; et

- b) require each member of the crew to demonstrate his familiarity and proficiency with the arrangements and facilities of the ship, his duties, and any equipment he may be called upon to use.

- b) obliger chaque membre de l'équipage à démontrer qu'il connaît bien les dispositions et installations du navire, les fonctions qu'il doit exercer et tout le matériel qu'il peut avoir à utiliser.

.2 BOAT DRILLS

.2 EXERCICES D'EMBARCATION

Boat drills shall include the following:

Les exercices d'embarcation comportent:

- a) preparation for the launching of lifeboats and other life saving appliances;
- b) ensuring that life-saving equipment is in place and properly stowed;
- c) where possible, examination of the condition of all equipment carried on life saving appliances, e.g. emergency rations, fresh water, distress signals, etc.;
- d) drilling of the crew in their duties;
- e) identification and location of inflatable life rafts and any special instructions in their use;
- f) test of propulsion gear and verification of fuel supply in motorized lifeboats;

- a) les préparatifs de mise à l'eau des embarcations et autres engins de sauvetage;
- b) une vérification de l'armement de bord visant à constater qu'il est à sa place et bien arrimé;
- c) lorsque la chose est possible, un examen de l'état de tout le matériel à bord des embarcations de sauvetage, comme par exemple, les rations d'urgence, l'eau potable, les signaux de détresse, etc.;
- d) l'exercice de l'équipage dans ses fonctions;
- e) l'identification des radeaux de sauvetage pneumatiques et de l'endroit où ils se trouvent et toutes les instructions spéciales sur leur usage;
- f) l'essai de l'appareil de propulsion et la vérification de la provision de carburant des embarcations de sauvetage à moteur;

- g) test of any emergency power system and connections (e.g. lifeboat radio, emergency generator, emergency lighting, etc.).

- g) l'essai de toute génératrice de secours et de tous les dispositifs qui y sont reliés (comme par exemple, l'appareil radio de l'embarcation de sauvetage, l'éclairage d'urgence, etc.).

.2.1 Lifeboat Launching

A drill in port shall include the launching of one or more lifeboats, if fitted, so that all lifeboats shall be lowered into the water at intervals of not more than three months.

A drill at sea shall include the clearing and swinging out of one or more of the lifeboats, if fitted. Every boat carried in a ship shall be swung out at intervals of not more than one month.

.3 FIRE DRILLS

The following shall be included at a fire drill:

- a) Each member of the crew shall report at his emergency station and shall be drilled in his duties at that station.
- b) The engine room crew shall be exercised in their special duties in case of fire, i.e. putting the fire pumps into operation and manning the stations

February 1981

.2.1 Mise à l'eau des embarcations de sauvetage

Lorsque l'exercice a lieu dans un port, il doit comporter la mise à l'eau d'une ou plusieurs embarcations de sauvetage, si le navire en est muni, de telle sorte que toutes les embarcations à bord soient mises à l'eau à l'intervalle d'au plus trois mois.

Lorsque l'exercice a lieu à la mer, il doit comprendre le dégagement et la mise au dehors d'une ou plusieurs embarcations de sauvetage si le navire en est muni, de telle sorte que chacune des embarcations soit mise au dehors à intervalle d'au plus un mois.

.3 EXERCICES D'INCENDIE

.3.1 Lors d'un exercice d'incendie:

- a) Chaque membre de l'équipage doit se présenter à son poste de secours en vue des exercices.
- b) L'équipage de la chambre des machines doit procéder aux exercices des fonctions qu'il lui faut spécialement remplir en cas d'incendie, c'est-à-dire, mettre les

Février 1981

allotted to them for the purpose of fighting fire in the engine and boiler rooms, or elsewhere, as required.

- c) Where the fire doors, ventilating shafts or oil fuel valves from remote control are required to be closed during a fire, the members of the crew assigned to such duties shall practise the necessary operations and steps shall be taken to ensure that all officers are familiarized with them.

.3.1 Firefighting Equipment

Firefighting equipment shall be examined and/or tested as outlined below.

- .3.1.1 At all fire drills, the fire hose shall be run out and examined and a proportion of the hoses carried shall be tested by water pressure; every hose shall be under pressure at least once every two months. Fog nozzles, other spray equipment and emergency fire fighting pumps shall be tested and the crew instructed in their use.

- .3.1.2 Fire extinguishers shall be checked and at each drill one or more shall be discharged. The crew shall be instructed

February 1981

pompes d'incendie en marche et occuper les postes qui lui sont attribués pour combattre l'incendie dans la chambre des machines et à la chaufferie, ou ailleurs, selon les besoins.

- c) Les membres de l'équipage préposés à la fermeture, en cas d'incendie, des portes coupe-feu, des puits d'aérage ou des soupapes à combustible liquide avec commande à distance doivent pratiquer les opérations nécessaires, et il faut prendre des mesures pour s'assurer que tous les officiers connaissent bien ces opérations.

.3.1 Matériel de lutte contre l'incendie

Le matériel de lutte contre l'incendie doit être examiné et vérifié de la façon suivante.

- .3.1.1 À tous les exercices, on devra élonger les manches d'incendie et les examiner, puis en soumettre un certain nombre à un essai par pression d'eau afin que chacune d'elles soit soumise à cet essai au moins une fois par deux mois. On devra soumettre à un essai les lances à pulvérisation d'eau, tout autre matériel à giclage et les pompes d'urgence et montrer à l'équipage comment s'en servir.

- .3.1.2 Les extincteurs d'incendie seront vérifiés et, à chaque exercice, un ou plusieurs seront déchargés. L'équipage

Février 1981

in the handling of the types of extinguishers carried on the ship.

sera instruit dans le manie- ment des types d'extincteurs qui se trouvent à bord.

.3.1.3 Smoke helmets and breathing apparatus shall be examined and members of the crew instructed and drilled in their use.

.3.1.3 Les casques et appareils respiratoires seront examinés et les membres de l'équipage instruits et exercés dans leur usage.

.3.2 Fire Systems: The various fire systems (e.g. sprinkler systems, fire alarm systems), together with their electric applicances, shall be tested to ensure that they are in good working order. General alarm bells and klaxons shall be sounded to ensure that they can be heard in ALL parts of the ship.

.3.2 Détecteurs d'incendie: Les divers détecteurs d'incendie (comme par exemple, les dispositifs d'extinction par pulvérisation d'eau, les avertisseurs d'incendie), ainsi que tous leurs dispositifs électriques, doivent faire l'objet d'un essai visant à en constater le bon état de fonctionnement. Tous les klaxons et sonneries d'alarme générale doivent être soumis à un essai afin de s'assurer qu'on peut les entendre dans TOUTES les parties du navire.

.4 EXAMINATION AND MAINTENANCE OF EQUIPMENT

.4 EXAMEN ET ENTRETIEN DU MATÉRIÉL

.4.1 The equipment used in fire and boat drills shall be examined and/or tested as outlined in the respective sections.

.4.1 Le matériel utilisé au cours des exercices d'embarcation et d'incendie doit être examiné ou soumis à un essai de la façon énoncée dans les sections appropriées.

.4.2 The officer in charge shall ensure that no deterioration in the condition of such equipment has occurred since the issuing of the last certificate of inspection.

.4.2 L'officier responsable du navire doit s'assurer que le matériel ne s'est pas détérioré depuis la délivrance du dernier certificat d'inspection.

.4.3 Any equipment found to be deficient shall be renewed or repaired as soon as possible,

.4.3 Tout matériel insuffisant, défectueux ou avarié doit être remplacé ou réparé le

regardless of financial resources or cycles.

plus tôt possible, sans égard aux ressources ou aux cycles financiers.

.4.4 All fire extinguishers that are discharged during a drill shall be recharged immediately; sufficient replacement charges must be carried for this purpose.

.4.4 Tous les extincteurs d'incendie déchargés au cours d'un exercice doivent être rechargés aussitôt après cet exercice; pour ce faire, des charges de remplacement doivent être prévues.

.4.5 All equipment shall be returned to its proper location on completion of the examination and checked with the list of equipment on board.

.4.5 Le matériel et l'armement doivent être remis à leur place après examen et pointés sur la liste du matériel et de l'armement de bord.

.5 WATERTIGHT DOORS

.5 PORTES ÉTANCHES

Where watertight doors, side scuttles etc. would be operated in case of emergency, such appliances shall be operated at every boat and fire drill, unless the provisions of any regulation should require otherwise. Every valve, the closing of which is necessary to make any compartment watertight, and every watertight door in a main transverse bulkhead (together with the mechanism and indicators) shall be inspected at each boat and fire drill.

Lorsqu'il y en a, les portes étanches, les hublots ou les autres dispositifs dont la manoeuvre s'impose en cas d'urgence doivent être mis en fonctionnement à chaque exercice d'embarcation et d'incendie, à moins que les dispositions de tout autre règlement ne le prévoient autrement. Toute soupape qu'il est nécessaire de fermer pour assurer l'étanchéité d'un compartiment, et toute porte étanche dans une cloison transversale principale, ainsi que le mécanisme et les indicateurs qui s'y rapportent doivent faire l'objet d'une inspection à chaque exercice d'embarcation et d'incendie.

.6 MUSTER LIST AND EMERGENCY PROCEDURES

.6 RÔLE D'APPEL ET MANOEUVRES D'URGENCE

Emergency muster lists shall be posted on all ships to which this DFIG applies. In addition, a card listing his

Des rôles d'appels d'urgence doivent être affichés sur tous les navires touchés par la présente ILFM. En outre,

station and outlining his duties in case of an emergency shall be posted, in both official languages where appropriate, near the bunk of every crew member, supernumerary or passenger.

une fiche indiquant toutes ses fonctions spéciales et le poste qu'il doit gagner en cas d'urgence doit être affichée, dans les deux langues officielles ou s'applique, près de la couchette de chaque membre d'équipage, surnuméraire ou passager.

.6.1 Duties of Crew

.6.1 Fonctions des membres de l'équipage

The muster list will show the special duties of each crew member in an emergency and the station to which he must go. Duties will involve:

Le rôle d'appel doit énumérer les fonctions spéciales que chaque membre d'équipage doit remplir dans l'éventualité d'un danger, et le poste qu'il doit regagner. Les fonctions qu'il a à remplir sont les suivantes:

- a) The closing of various doors and mechanisms, including watertight doors, side scuttles, valves, closing mechanisms of scuppers and ash chutes.
- b) The equipping of the lifeboats and buoyant apparatus, including the provision of portable radio apparatus.
- c) The launching of lifeboats attached to davits.
- d) The general preparation of any other boats, buoyant apparatus, inflatable life rafts, and all other matters referred to in Section .2.
- e) The extinction of fire, including the closing of fire doors, testing of

- a) La fermeture des différentes portes et dispositifs, y compris les portes étanches, les hublots, les soupapes et le mécanisme de fermeture des dalots et les manches à escarbilles.
- b) L'armement des embarcations de sauvetage et les engins flottants, y compris les appareils radio portatifs.
- c) La mise à l'eau des embarcations de sauvetage suspendues à des bossoirs.
- d) La préparation en général des autres embarcations, des engins flottants, des radeaux de sauvetage pneumatiques et toutes les autres questions mentionnées dans la section .2.
- e) L'extinction des incendies, y compris la fermeture des portes

sprinklers and alarms,
and all other matters
referred to in Section
.3.

coupe-feu, l'essai des
dispositifs d'extinction
par pulvérisation d'eau
et des avertisseurs et
toutes les autres
questions mentionnées
dans la section .3.

f) Ensuring that all persons
aboard the vessel (crew
members, supernumeraries
and passengers) leave
their cabins, assemble at
muster stations, are
adequately dressed for
protection against
exposure, have put on
their lifejackets in a
proper manner, and are
accommodated in lifeboats
or instructed in the
proper use of other life
saving equipment.

f) S'assurer que toutes les
personnes à bord du
navire (les membres de
l'équipage, les
surnuméraires et les
passagers) quittent leur
cabine, se réunissent aux
postes de rassemblement
et sont suffisamment
vêtus pour supporter
toute exposition aux
intempéries, qu'ils ont
bien mis leur gilet de
sauvetage, et qu'ils sont
montés dans les
embarcations de sauvetage
ou qu'ils savent comment
se servir d'équipements
de sauvetage d'autre
nature.

.6.2 Lifeboat Duty: In preparing
the muster list, care shall
be taken that certificated
lifeboatmen are assigned to
each lifeboat or other life
saving appliance, as required
by the Life Saving Equipment
Regulations. These
certificated lifeboatmen
shall be assigned to their
specific duties in the
preparation for launching of
the lifeboats. One shall be
placed in charge of each boat
or appliance to which a
certificated deck officer is
not assigned.

.6.2 Fonctions aux embarcations de
sauvetage: En établissant le
rôle d'appel, il faut prendre
soin d'affecter des canotiers
brevetés à toutes les
embarcations ou autres engins
de sauvetage selon les
prescriptions du Règlement
sur l'équipement de
sauvetage. Il sera assigné à
ces canotiers brevetés des
fonctions déterminées en ce
qui concerne les préparatifs
de mise à l'eau des
embarcations. La direction
de chaque embarcation ou
engin de sauvetage auquel un
officier de pont breveté
n'est pas affecté doit être
confiée à l'un d'eux.

.6.3 Emergency Signals: The
muster list shall specify the

.6.3 Signaux d'urgence: Le rôle
d'appel doit indiquer les

February 1981

Février 1981

signals for calling crew members to their boat and fire stations. The emergency signal for summoning all persons, crew supernumeraries and passengers, to muster stations shall be a succession of seven or more short blasts followed by one long blast on the whistle or siren. In larger ships, where manually controlled alarms are fitted throughout the ship, these must also be sounded to supplement the whistle or siren.

signaux devant servir à appeler tous les membres de l'équipage à leur poste d'embarquement ou d'incendie. Le signal d'urgence servant à appeler tous les passagers, membres d'équipage, surnuméraires et passagers aux postes de rassemblement se compose de sept sons brefs consécutifs ou plus de sifflets ou de sirènes, suivis d'un son prolongé. Sur les gros navires, les avertisseurs à commande manuelle installés un peu partout sur le navire doivent être actionnés en même temps que le sifflet ou la sirène.

.6.4 Notices and Diagrams:
Printed notices and diagrams showing the location of muster stations, life saving and fire fighting equipment, remote fuel shut-off valves, and air-intake and exhaust fan remote shut-offs (including manually operated fire-flaps in ventilation trunking) shall be posted in conspicuous places throughout the ship; passageways shall be clearly marked to indicate muster stations.

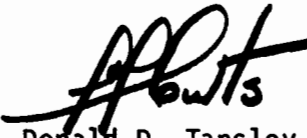
.6.4 Avis et diagramme: Les avis et diagrammes imprimés indiquant l'emplacement de l'équipement de sauvetage et du matériel d'extinction d'incendie, des robinets à fermeture à distance des conduites de carburant, des dispositifs de fermeture à distance des prises d'air et des ventilateurs (y compris les volets pare-flammes situés dans les conduites d'aération) doivent être affichés en des endroits bien en vue par tout le navire et des indications claires des postes de rassemblement doivent apparaître dans les coursives.

.7 ENTRIES IN LOG BOOKS
.7.1 The Master shall ensure that full particulars of each boat and fire drill are entered in the official log book.

.7 MENTIONS AU JOURNAL DE BORD
.7.1 Le capitaine doit s'assurer que tous les détails relatifs à chaque exercice d'embarcation et d'incendie sont inscrits au journal de bord réglementaire.

.7.2 If for any reason the boat and fire drills prescribed by this DFIG are not held, an entry shall be made in the log book, which shall specify the drill(s) not held and state the reason(s) for omission. The fact that the weather is not suitable for a part of a drill (e.g. the swinging out of lifeboats) shall not prevent the carrying out of the remainder of the drill.

.7.2 Lorsque pour une raison quelconque, les exercices d'embarcation et d'incendie prescrits à la présente ILMF n'ont pas lieu, mention sera faite au journal de bord des exercices omis et de la raison qui, dans chaque cas, aura motivé cette omission. L'existence de conditions atmosphériques qui sont défavorables à l'exécution d'une partie de l'exercice, par exemple, la mise au dehors des embarcations de sauvetage, ne doit pas empêcher l'exécution des autres exercices.


Donald D. Tansley



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines

2-12

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère

2-12

Subject Objet

PROTOCOL FOR FLYING AND DISPLAYING THE CANADIAN FLAG
PROTOCOLE POUR LE DÉPLOIEMENT ET L'EXPOSITION DU DRAPEAU CANADIEN

From De

DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To A

DISTRIBUTION
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 Application
 - .1.3 Policy
- .2 BACKGROUND
- .3 GENERAL RULES
- .4 FLOWN WITH OTHER FLAGS
- .5 DESTRUCTION
- .6 HALF-MASTING
 - .6.1 General Rules
 - .6.2 Departmental Custom
- .7 FLOWN ON SHIPS AND BOATS

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope: This Instruction outlines the general rules for flying and displaying the Canadian Flag and other flags at all times and in all situations.

February 1981

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée
 - .1.2 Application
 - .1.3 Politique
- .2 Données de base
- .3 RÈGLES GÉNÉRALES
- .4 DÉPLOIEMENT EN MÊME TEMPS QUE D'AUTRES DRAPEAUX
- .5 DESTRUCTION
- .6 DRAPEAU EN BERNE
 - .6.1 Règles Générales
 - .6.2 Pratique courante du Ministère
- .7 DÉPLOIEMENT DU DRAPEAU SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée: Les présentes instructions exposent les règles générales qui régissent le déploiement du drapeau canadien et d'autres drapeaux, en tout temps et en toutes occasions.

Février 1981

.1.2 Application: This Instruction applies to all Fisheries and Oceans personnel charged with the responsibility for flying or displaying the Canadian Flag aboard Departmental vessels, outside Departmental buildings and establishments, in processions, etc.

.1.3 Policy

.1.3.1 It is the responsibility of Ship Branch, Ottawa, to advise the Department of the protocol for flying and displaying the Canadian Flag in all circumstances, including periods of national and provincial mourning.

.1.3.2 The State Ceremonial Directorate, Secretary of State, will keep Ship Branch advised with respect to this protocol.

.1.3.3 The Canadian Flag and other flags in Canada shall be flown and displayed in accordance with the procedures outlined in this DFIG, unless Ship Branch, Ottawa, issues alternative instructions.

.2 BACKGROUND

The Canadian Flag was approved by Parliament and on February 15, 1965 proclaimed by Her Majesty The Queen. It is described as a red flag of the proportions two by length and one by width, containing in its centre a white square the width of the flag, bearing a single red maple leaf.

February 1981

.1.2 Application: Les présentes instructions s'adressent à tout le personnel de Pêches et Océans chargé d'arborer ou de déployer le drapeau canadien à bord des bateaux du Ministère, dans les défilés, etc.

.1.3 Politique

.1.3.1 La Direction des navires, à Ottawa, est chargée de conseiller le Ministère sur les questions de protocole relatives au déploiement et à l'exposition du drapeau canadien en toutes circonstances, y compris les périodes de deuil national et provincial.

.1.3.2 La Direction du cérémonial d'État, au Secrétariat d'État, tiendra la Direction des navires au courant des questions de protocole.

.1.3.3 Le drapeau canadien et les autres drapeaux, au Canada, doivent être exposés et déployés conformément aux procédures indiquées dans la présente, à moins que la Direction des navires, à Ottawa, donne d'autres instructions à ce sujet.

.2 DONNÉES DE BASE

Le drapeau canadien a été approuvé par le Parlement et a été proclamé, le 15 février 1965, par Sa Majesté la Reine. Il s'agit d'un drapeau rouge dont les proportions sont de deux de longueur sur un de largeur, à carré blanc au centre, haut de la largeur accolée à la hampe et portant une seule feuille d'érable rouge.

Février 1981

.3 GENERAL RULES

- .3.1 It is appropriate for the Canadian Flag to be flown or displayed by individuals and organizations; but at all times the Flag should be treated with dignity and respect and flown or displayed properly.
- .3.2 When possible, the Flag is flown daily from sunrise to sunset at all federal government buildings, airports, and military bases and establishments within and outside Canada. It is not contrary to etiquette to have the Flag flying at night.
- .3.3 The Flag may be displayed flat or flown on a staff. If flat, it may be hung horizontally or vertically. If it hangs vertically against a wall, the Flag should be placed so that the upper part of the leaf is to the left and the stem is to the right as seen by spectators.
- .3.4 The Flag may be flown or displayed in a church, auditorium, or other meeting place. When used in the chancel of a church or on a speaker's platform, the Flag should be flown to the right of the clergyman or speaker. When used in the body of a church or auditorium, the Flag should be flown to the right of the audience or congregation. The Flag should not be used to cover a speaker's table or be draped in front of the platform; nor should it be allowed to touch the floor. If displayed flat against the wall at the back of a platform, the Flag should be above and behind the speaker.

.3 RÈGLES GÉNÉRALES

- .3.1 Il convient tout à fait que des particuliers et des organismes arborent ou déploient le drapeau canadien; mais, en toutes occasions, il faut le déployer selon les règles et le manier avec égards et respect.
- .3.2 Règle générale, le drapeau flotte depuis le lever jusqu'au coucher du soleil sur tous les immeubles, aéroports, bases et établissements militaires du gouvernement fédéral, à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. Il n'est toutefois pas contraire à l'étiquette de faire flotter le drapeau durant la nuit.
- .3.3 On peut le déployer à plat ou le hisser à un mât. S'il est déployé à plat, on peut le suspendre horizontalement ou verticalement. Lorsqu'on le suspend verticalement à un mur, la pointe de la feuille doit se trouver à gauche et la tige à droite, aux yeux des spectateurs.
- .3.4 On peut déployer le drapeau dans une église, un auditorium ou autre lieu de réunion. Lorsqu'on le déploie dans le sanctuaire d'une église ou sur une tribune, le drapeau doit se trouver à la droite de l'officiant ou de l'orateur. Si le drapeau est déployé dans la nef d'une église ou dans un auditorium, il doit se trouver à la droite des fidèles ou de l'auditoire. Le drapeau ne doit pas servir à recouvrir le pupitre de l'orateur ni être drapé devant la tribune. Il ne faut pas non plus qu'il touche le plancher. S'il est déployé à plat sur le mur au fond d'une tribune, il doit se trouver au-dessus et derrière l'orateur.

- .3.5 When used on the occasion of unveiling a monument, tablet, picture, etc., the Flag should be properly draped and prevented from falling to the ground or floor.
- .3.6 In a procession, where several flags are carried, the Canadian Flag should be in the position of honour at the marching right or at the centre front.
- .3.7 The Flag should not be used for commercial advertising purposes. It is quite appropriate to fly it at business establishments or to display it to identify Canadian exhibits at fairs. Its use in such cases, as in all others, should reflect respect for the Flag.
- .4 FLOWN WITH OTHER FLAGS
- .4.1 No flag, banner or pennant should be flown or displayed above the Canadian Flag, on the same staff, or on closely adjacent staffs.
- .4.2 Flags flown together should be approximately the same size and flown from separate staffs at the same height.
- .4.3 The Canadian Flag should be given the place of honour when flown or displayed with other flags:
- a) When two or more than three flags are flown together, the Canadian Flag should be on the left as seen by spectators in front of the flags; if a number of countries are represented, the Canadian Flag may be flown at each end of a line of flags.
- .3.5 À l'occasion du dévoilement d'un monument, d'une plaque, d'un tableau, etc., le drapeau doit être drapé convenablement, et il faut veiller à ce qu'il ne tombe pas sur le sol ou le plancher.
- .3.6 Dans un défilé où l'on porte plusieurs drapeaux, le drapeau canadien doit occuper la place d'honneur à droite de la colonne de marche ou en avant au centre.
- .3.7 Il ne faut jamais utiliser le drapeau à des fins de publicité commerciale. Il peut être déployé dans des établissements commerciaux ou arboré pour identifier des étalages canadiens dans des expositions. Dans ces cas, comme dans tous les autres, il faut le manier avec respect.
- .4 DÉPLOIEMENT EN MÊME TEMPS QUE D'AUTRES DRAPEAUX
- .4.1 Aucun drapeau, aucune bannière ni fanion ne doivent flotter ou paraître à un niveau supérieur à celui du drapeau canadien sur le même mât ou sur des mâts adjacents rapprochés.
- .4.2 Les drapeaux arborés ensemble doivent avoir à peu près la même dimension et flotter à la même hauteur à des mâts distincts.
- .4.3 Le drapeau canadien doit occuper la place d'honneur lorsqu'il est déployé ou exposé en même temps que d'autres drapeaux:
- a) quand deux ou plus de trois drapeaux flottent ensemble, le drapeau canadien doit se trouver à gauche, aux yeux des spectateurs qui font face aux drapeaux; lorsqu'un certain nombre de pays sont représentés, on peut déployer le drapeau canadien à chaque extrémité de la ligne de drapeaux;

b) When three flags are flown together, the Canadian Flag should occupy the central position, with the next ranking flag to the left, and third ranking flag to the right, as seen by spectators in front of the flags.

c) Where more than one flag is flown and it is impossible to hoist or lower them at the same time, the Canadian Flag(s) should be hoisted first and lowered last.

b) lorsque trois drapeaux sont déployés ensemble, le drapeau canadien doit se trouver au centre, le second drapeau par ordre d'importance se trouvant à gauche et le troisième à droite, aux yeux des spectateurs qui font face aux drapeaux,

c) lorsque plusieurs drapeaux sont arborés et qu'il est impossible de les hisser ou de les descendre en même temps, il faut hisser le drapeau canadien le premier et le descendre le dernier.

.4.4 The Union Flag will, where physical arrangements make it possible, be flown along with the Canadian Flag at federal buildings, airports, and military bases and establishments within Canada on the date of the official observance of the Queen's birthday, the Anniversary of the Statute of Westminster (December 11th), and on the occasions of Royal Visits and certain Commonwealth gatherings in Canada.

.4.5 It is a matter of judgment for individuals and organizations in Canada to fly the Union Flag as seems appropriate to them, having regard to the form of approval given by Parliament to that Flag.

.4.6 When the Queen is in Canada, Her Majesty's Personal Canadian Flag is flown, day and night, at any building in which she is in residence or in which she is attending a state or public function. Generally the Flag is also flown behind the saluting base when she conducts troop

.4.4 Lorsque les installations matérielles le permettent, l'Union Jack flotte avec le drapeau canadien sur les immeubles, les aéroports, les bases et les établissements militaires du gouvernement fédéral au Canada, le jour de la célébration officielle de l'anniversaire de naissance de la Reine, le jour anniversaire du statut de Westminster (le 11 décembre) et à l'occasion de visites royales et de certaines réunions du Commonwealth au Canada.

.4.5 Les particuliers et les organismes peuvent arborer l'Union Jack au Canada selon qu'ils le jugent à propos, compte tenu des fins approuvées par le Parlement quant à l'emploi de ce drapeau.

.4.6 Lorsque la Reine est au Canada, le pavillon canadien particulier de Sa Majesté est arboré, jour et nuit, sur tout immeuble où elle est en résidence ou dans lequel elle assiste à une réception officielle ou publique. En règle générale, le pavillon flotte également

inspections and on Her Majesty's ships when the Queen is aboard.

derrière la tribune où se tient Sa Majesté pour recevoir le salut lorsqu'elle passe les troupes en revue, et sur les navires de Sa Majesté lorsqu'elle se trouve à bord.

.4.7 Similar provision is made for the use of the Governor General's Flag when His Excellency is present.

.4.7 Des dispositions semblables régissent l'utilisation du pavillon du Gouverneur général lorsque Son Excellence est présente.

.4.8 These Flags, like all personal flags or standards, may not be used by others.

.4.8 Ces pavillons, tout comme les autres pavillons ou étendards particuliers, ne peuvent être employés par d'autres personnes.

.5 DESTRUCTION

.5 DESTRUCTION

When a flag becomes worn, noticeably faded or otherwise unfit for service, it should be disposed of privately by burning.

Lorsqu'un drapeau est usé, sensiblement décoloré, ou autrement inutilisable, il faut le brûler tout simplement et sans cérémonie particulière.

.6 HALF-MASTING

.6 DRAPEAU EN BERNE

.6.1 General Rules

.6.1 Règles Générales

.6.1.1 The position of the Flag when flying at half-mast will depend on its size, the length of the flagstaff and its location, but as a general rule, the centre of a flag should be exactly half-way down the staff. When hoisted to or lowered from half-mast position, a flag should first be raised to the masthead.

.6.1.1 La position du drapeau qui flotte en berne dépend de sa dimension, de la hauteur du mât et de l'endroit où il se trouve; mais, en règle générale, le centre d'un drapeau doit se trouver exactement au milieu du mât. Lorsqu'on hisse le drapeau en berne ou qu'on l'en descend, il faut d'abord le hisser jusqu'au haut du mât.

.6.1.2 The Flag on federal government buildings, airports, and military bases and establishments is flown at half-mast

.6.1.2 Le drapeau sur des édifices, aéroports, bases et établissements militaires du gouvernement fédéral flotte à mi-mât

a) throughout Canada, on the death of the Sovereign, a member of the Royal Family related in the first degree to the Sovereign, the

a) dans tout le pays, à la mort du Souverain, d'un membre de la famille royale, parent au premier degré du Souverain, du Gouverneur général, du

Governor General, the Prime Minister of Canada, a former Governor General, a former Prime Minister of Canada, or a federal Cabinet Minister,

Premier ministre du Canada, d'un ancien gouverneur général, d'un ancien premier ministre du Canada ou d'un ministre du Cabinet fédéral,

- b) within a province, on the death of the Lieutenant-Governor, the Provincial Premier, or another person similarly honoured by that province,
- c) within his own riding, on the death of the Member of the House of Commons, or the Member of the Provincial Legislature,
- d) at his place of residence, on the death of a Senator, a Canadian Privy Councillor, or a Mayor.

- b) dans les limites d'une province, à la mort du lieutenant-gouverneur, du premier ministre de la province ou d'une autre personne à qui la province rend le même hommage,
- c) à la mort du député fédéral ou du député provincial, dans la circonscription électorale de ce dernier,
- d) à son lieu de résidence, dans le cas du décès d'un sénateur, d'un membre du Conseil privé pour le Canada ou d'un maire.

NOTE: "Death" may be taken to include the day of death and up to and including the day of the funeral.

REMARQUE: L'expression "décès" peut comprendre le jour du décès et les jours suivants, jusqu'à celui des funérailles inclusivement.

.6.1.3 Flags at federal buildings and other locations are also half-masted, subject to special instructions, on the death of members of the Royal Family other than the Sovereign or those related in the first degree to the Sovereign, a Head of a Foreign State, or some other person whom it is desired to honour.

.6.1.3 Les drapeaux flottent aussi à mi-mât sur les immeubles du gouvernement fédéral et ailleurs, sous réserve d'instructions spéciales, à l'occasion du décès de membres de la famille royale autres que le Souverain ou de personnes qui sont parentés au premier degré avec le Souverain, de même qu'au décès d'un chef d'État étranger ou d'une autre personne à qui l'on veut rendre hommage.

6.1.4 During periods of mourning, when the Flag would normally be at half-mast, it is raised to full-mast on statutory holidays on all federal buildings, airports and military bases and establishment. This procedure

.6.1.4 Au cours de périodes de deuil, alors que le drapeau serait normalement mis en berne, il est hissé jusqu'au haut du mât sur tous les immeubles, aéroports, bases et établissements militaires du gouverne-

does not apply while flags are half-masted for the death of the Sovereign; they are only raised to full-mast for the day on which the accession of the new Monarch is proclaimed.

ment fédéral. Cette règle ne s'applique pas lorsque les drapeaux sont mis en berne à l'occasion du décès du Souverain; ils ne sont alors hissés jusqu'au haut du mât que le jour de la proclamation de l'accession au trône du nouveau monarque.

6.2 Departmental Custom

In the event of the death of a Departmental employee, the employee's supervisor should notify the Regional Director General, through the appropriate channels. The Director General may then authorize the half-masting of the Flag at the establishment where the employee worked and on the DFO ships in the immediate vicinity from 0800 on the day of the funeral until the burial is completed. Notification and authorization may be verbal.

6.2 Pratique courante du Ministère

Lors du décès d'un employé, le surveillant doit avertir le directeur général régional par les voies normales. Le directeur général peut alors autoriser la mise en berne du drapeau de l'immeuble où travaillait l'employé et de ceux des bateaux du MPO se trouvant dans les environs, les drapeaux sont mis en berne à compter de 8 h 00 le jour des funérailles, et le restent jusqu'après l'enterrement. L'annonce et l'autorisation peuvent être faites verbalement.

.7 FLOWN ON SHIPS AND BOATS

.7 DÉPLOIEMENT DU DRAPEAU SUR LES NAVIRES ET BATEAUX

.7.1 The Canadian Flag constitutes the proper national colours for all Canadian ships and boats including pleasure craft. The Canada Shipping Act provides that a Canadian ship shall hoist the Flag on a signal being made to her by one of Her Majesty's ships, or any ship in the service of and belonging to the Government of Canada, on entering or leaving any foreign port, and if of 50 tons gross tonnage or upwards, on entering or leaving any Commonwealth port.

.7.1 Le drapeau canadien constitue les couleurs nationales régulières de tous les navires et bateaux canadiens, y compris les embarcations de plaisance. La Loi sur la marine marchande du Canada prescrit qu'un navire canadien doit hisser le drapeau sur signal fait par un des navires de Sa Majesté ou par un navire au service du gouvernement du Canada et appartenant à ce gouvernement, à l'entrée ou à la sortie de tout port étranger, et, s'il jauge 50 tonneaux bruts ou davantage, à l'entrée ou à la sortie de tout port du Commonwealth.

.7.2 Foreign vessels may wear the Canadian Flag as a "courtesy flag" when in a Canadian port. The Flag is customarily flown from the foremast.

.7.2 Les navires étrangers peuvent arborer le drapeau canadien comme "drapeau de courtoisie" lorsqu'ils mouillent dans un port canadien. Le drapeau flotte habituellement au mât de misaine.

.7.3 The following rules govern Departmental, merchant vessels and pleasure craft as a matter of custom:

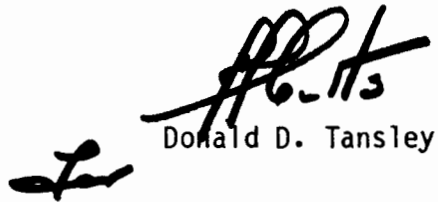
- a) The Flag should be worn in harbour and in territorial waters but need not be worn while under way on the high seas unless the vessel wishes to identify her nationality to another ship.
- b) Wherever possible, the proper place for a vessel to display the national colours is at the stern, except that when at sea, the Flag may be flown from a gaff.
- c) When in harbour the Flag should be hoisted at 0800 hours and lowered at sunset.
- d) When a merchant ship passes, or is passed by, a navy vessel of any nationality, the merchant ship should dip the Flag as a courtesy. If on a staff, the lowest corner of the Flag should be brought to the level of the rail and kept there until the salutation is acknowledged by the naval vessel; if flown from a gaff, the Flag should be lowered to six feet above the level of the deck, until the salute is acknowledged.
- e) In times of mourning the Flag may be flown at half-mast, which places the upper corner of the Flag next to the staff at approximately three-quarters of full-hoist. As on land,

.7.3 Selon la coutume, voici les règles qui régissent le déploiement du drapeau sur les navires marchands et les embarcations de plaisance:

- a) le drapeau doit être déployé dans les ports et dans les eaux territoriales mais ce n'est pas obligatoire en haute mer, à moins qu'on ne veuille signifier la nationalité du navire à un autre navire;
- b) autant que possible, l'endroit indiqué pour arborer les couleurs nationales sur un navire est l'arrière, sauf que, en mer, le drapeau peut flotter à une corne;
- c) au port, le drapeau doit être hissé à 8 heures et descendu au coucher du soleil;
- d) lorsqu'un navire marchand et un navire de guerre de n'importe quelle nationalité se croisent ou se dépassent, le navire marchand doit, par complaisance, saluer avec son pavillon. Si le pavillon flotte à un mât, le coin intérieur doit être amené et maintenu à hauteur de lisse jusqu'à ce que le navire de guerre ait répondu au salut; si le drapeau flotte à une corne, il doit être abaissé jusqu'à six pieds au-dessus du pont, jusqu'à ce que le salut soit rendu,
- e) En période de deuil, le drapeau peut être mis en berne, le coin supérieur du drapeau près du mât se trouvant alors aux trois quarts environ de la hauteur du mât. Comme à terre,

a flag hoisted to, or lowered from, half-mast position must first be raised to the masthead.

lorsqu'il s'agit de hisser ou de descendre un drapeau en berne, il faut d'abord le hisser jusqu'au haut du mât.



Donald D. Tansley

APPENDIX/ANNEXE "A"

DESIGN OF THE
CANADIAN FLAG

MODÈLE DU DRAPEAU
CANADIEN

1. Technical Description

A red flag of the proportions two by length and one by width (or 64 units in length and 32 units in width (depth), containing in its centre a white square the width of the flag, with a single red maple leaf centred therein.

2. Colours

The colours red and white in the Canadian Flag are the same as those that were used in the Canadian Red Ensign and are found in the Union Jack.

3. Heraldic Description

Gules (red) on a Canadian pale argent (white) a maple leaf of the first.

Flagpoles and Flags

What follows is illustrative of standards used for flags flown at federal government buildings:

Length of Flag Pole	Size of Flag
17 to 20 ft./ 5.5 to 6.5 m	3 x 6 ft./ 1 x 2 m
30 to 35 ft./ 9.75 to 11.5 m	4½ x 9 ft./ 1.5 x 3 m
40 to 45 ft./ 13 to 14.75 m	6 x 12 ft./ 2 x 4 m
50 ft./16.25 m	7½ x 15 ft./ 2.5 x 5 m

1. Description technique

Un drapeau rouge dont les proportions sont de deux de longueur sur un de largeur (ou 64 unités de longueur et 32 unités de largeur (profondeur), à carré blanc au centre sur toute la largeur du drapeau, carré portant en son centre une seule feuille d'érable rouge.

2. Couleurs

Les couleurs rouge et blanc du drapeau canadien sont les mêmes que celles qui se trouvaient dans le pavillon rouge du Canada et se trouvent dans l'Union Jack.

3. Description héraldique

Gueules (rouge) sur pal argent (blanc) canadien, une feuille d'érable de la première couleur.

Mâts et drapeaux

Voici quelques exemples des normes en vigueur pour les drapeaux hissés sur des édifices du gouvernement fédéral.

Hauteur du mât	Dimensions du drapeau
17 à 20 pieds/ 5,5 à 6,5 m	3 x 6 pieds/ 1 x 2 m
30 à 35 pieds/ 9,75 à 11,5 m	4½ x 9 pieds/ 1,5 x 3 m
40 à 45 pieds/ 13 à 14,75 m	6 x 12 pieds/ 2 x 4 m
50 pieds/16,25 m	7½ x 15 pieds/ 2,5 x 5 m



Government of Canada
Fisheries and Oceans

Management
Services

Gouvernement du Canada
Pêches et Océans

Services
de gestion

Date 31/9/81

Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-13

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-13

Subject / Objet TACKLE REGULATIONS/RÈGLEMENT SUR L'OUTILLAGE DE CHARGEMENT

From / De DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To / À DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

.1	INTRODUCTION
.1.1	Purpose and Scope
.1.2	Policy
.1.3	Application
.1.4	Definitions
.1.5	Authorities
.2	LIFE SAVING EQUIPMENT REQUIRED
.3	SAFE MEANS OF PASSAGE AND ACCESS
.3.1	Between Vessel and Wharf
.3.2	Between Vessels
.3.3	From Deck to Hold
.4	CARGO GEAR
.4.1	Fixed Cargo Gear
.4.2	Chains, Rings, Hooks, etc.
.4.3	Ropes
.4.4	Registers and Certificates
.4.5	Safe Working Loads
.4.6	Pulley Blocks
.4.7	Slings
.4.8	Motors
.4.9	Safety Measures
.5	SAFETY MEASURES DURING PROCESSES

Table des Matières

.1	INTRODUCTION
.1.1	Objet et portée
.1.2	Politique
.1.3	Application
.1.4	Définitions
.1.5	Autorisations
.2	EQUIPMENT DE SAUVETAGE EXIGÉ
.3	MOYENS À GARANTIR LA SÉCURITÉ DU VA-ET-VIENT ET DES MOYENS D'ACCÈS
.3.1	Entre le navire et le quai d'accostage
.3.2	Entre les navires
.3.3	Du pont à la cale
.4	ENGINS DE MANUTENTION
.4.1	Engins de manutention fixes
.4.2	Chaînes, anneaux, crochets, etc.
.4.3	Câbles
.4.4	Registres et certificats
.4.5	Charge pratique de sécurité
.4.6	Poulies
.4.7	Élingues
.4.8	Moteurs
.4.9	Mesures de sécurité
.5	MESURES DE SÉCURITÉ PENDANT DES OPERATIONS

.6 GENERAL

APPENDIX A TEST AND PROOF LOADS
APPENDIX B QUALIFICATION OF
COMPETENT PERSONS

.1 INTRODUCTION

.1.1 Purpose and Scope

The purpose of this Instruction is to provide information on the statutory regulations and Departmental policies concerning the loading, unloading or handling of ship's stores, ship and cargo fittings, or other materiel, and the equipment used for such processes.

.1.2 Policy

.1.2.1 It is the policy of the Department that:

- (a) the requirements of the Tackle Regulations as set forth under the provisions of the Canada Shipping Act shall be adhered to for any subject equipment fitted to Departmental vessels;
- (b) other lifting equipment or rigging fitted for scientific or other purposes not covered by these Regulations shall be constructed, tested, fitted and inspected in accordance with the Regulations to ensure

September 1981

.6 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ANNEXE A ESSAIS ET CHARGES D'ÉPREUVE
ANNEXE B QUALITÉS REQUISES DES
PERSONNES COMPÉTENTES

.1 INTRODUCTION

.1.1 Objet et portée

L'objet de la présente est de fournir des renseignements sur les dispositions légales et la politique du Ministère en ce qui a trait au chargement, au déchargement ou à la manutention des marchandises d'approvisionnement de navire, aux installations de navire ou de manutention et du matériel utilisé à cet effet.

.1.2 Politique

.1.2.1 Conformément à la politique du Ministère:

- (a) tout le matériel des navires du Ministère doit être conforme aux exigences du Règlement sur l'outillage de chargement de la Loi sur la marine marchande du Canada;
- (b) tous les appareils de levage et autres dispositifs d'armement utilisés à des fins scientifiques ou autres, non inclus dans le présent Règlement doivent être construits, mis à l'essai, installé

septembre 1981

that they are in safe operating condition for their intended purposes; and

- (c) the requirements of these Regulations concerning life saving equipment, safe means of passage and access, safety measures during processes, and general rules for processes shall be adhered to where applicable.

.1.2.2 It is also the policy of the Department that Departmental vessels shall be inspected by such persons as are listed in Section .4 (Cargo Gear) of this DFIG (Part IV Tackle Regulations) and described in Appendix B, Qualifications of Competent Persons.

.1.2.3 It is also the policy of the Department that the tests and proof loads as laid down in the Tackle Regulations shall apply on Departmental vessels. Test certificates provided by manufacturers and/or suppliers shall normally be deemed acceptable.

.1.2.4 The requirement for a first-aid kit stated under Schedule D of the Regulations may be waived under direction of the Regional Marine Superintendent, provided the first-aid equipment specified under Departmental regulation is carried (see DFIG on Ship's Medical Kits).

et inspectés conformément au Règlement de façon à s'assurer qu'ils fonctionnent en toute sécurité.

- (c) Le présent Règlement s'applique à l'équipement de sauvetage, aux moyens à garantir la sécurité du va-et-vient et des moyens d'accès, aux mesures de sécurité pendant les opérations et aux dispositions générales.

.1.2.2 Les navires du Ministère doivent être inspectés par des personnes répondant aux exigences de la section .4 (Engins de manutention) de la présente ILFM (partie IV du Règlement sur l'outillage de chargement) et décrites à l'annexe B, Qualités requises des personnes compétentes.

.1.2.3 Les navires du Ministère doivent être soumis aux essais et charges d'épreuve du Règlement sur l'outillage de chargement. Les certificats d'essais fournis par les fabricants ou les fournisseurs sont généralement acceptables.

.1.2.4 La trousse de premiers soins dont il est sujet à l'annexe D du Règlement peut être omise avec l'autorisation du surintendant régional de la flotte pourvu que le navire comporte le matériel de premiers soins décrit dans le Règlement du Ministère (Voir: l'ILFM sur Les troussees médicales des navires).

.1.2.5 Shipborne launch handling and arrangements for associated lifting equipment are set out in the DFIG on Shipborne Launches.

.1.3 Application

This Instruction applies to all Departmental vessels.

.1.4 Authorities

This Instruction is based on the Tackle Regulations, Canada Shipping Act, Chapter 1494.

.1.5 Definitions

.1.5.1 In this Instruction,

"Act" means the Canada Shipping Act; (Loi)

"approved" means approved by the Board; (approuvé)

"Board" means the Board of Steamship Inspection created pursuant to Part VIII of the Act; (Bureau)

"Chairman" means the Chairman of the Board; (président)

"cargo gear" means any gear or appliance used in the processes; (engin de manutention)

"Class A gear" means gear made from wrought iron, or from mild steel that contains less than 0.20 per cent carbon; (engin classe A)

.1.2.5 Le matériel de mise à l'eau et l'équipement de levage des embarcations du navire sont décrits dans l'ILFM sur Les embarcations à bord des navires.

.1.3 Application

La présente s'applique à tous les navires du Ministère.

.1.4 Autorisations

La présente s'inspire du Règlement sur l'outillage de chargement de la Loi sur la marine marchande du Canada, chapitre 1494.

.1.5 Définitions

.1.5.1 Dans le présent règlement,

"Loi" désigne la Loi sur la marine marchande du Canada; (Act)

"approuvé" signifie approuvé par le Bureau; (approved)

"Bureau" désigne le Bureau d'inspection des navires à vapeur créé en vertu de la Partie VIII de la Loi; (Board)

"président" désigne le président du Bureau; (Chairman)

"engin de manutention" désigne tout engin ou dispositif utilisé dans les opérations; (cargo gear)

"engin classe A" désigne un engin fait soit de fer forgé, soit d'acier doux renfermant moins de 0.20 pour cent de carbone; (Class A gear)

"Class B gear" means gear made from mild steel that contains not less than 0.20 per cent carbon, or from alloy steel; (engin classe B)

"fixed cargo gear" means ships' cranes, winches and other hoisting appliances, derrick booms, derricks and mast bands, goose-necks, eyebolts and all other permanent attachments to any part of a ship used in connection with the processes, also shore cranes and other shore based appliances employed in loading or unloading a ship; (engins de manutention fixes)

"hatch" means an opening in a deck used for the purpose of the processes or for trimming or ventilation; (écoutille)

"hatchway" means the whole space within the square of the hatches, from the top deck to the bottom of the hold; (passage d'écoutille)

"heat treatment" means either annealing or normalizing as described in Schedule II of the Tackle Regulations; (traitement thermique)

"inspector" means an inspector of Ship's Tackle appointed pursuant to Part VIII of the Act; (inspecteur)

"lifting machinery" means any fixed cargo gear used in hoisting or lowering; (appareils de levage)

"engin classe B" désigne un engin fait soit d'acier doux renfermant au moins 0.20 pour cent de carbone, soit d'un alliage d'acier; (Class B gear)

"engins de manutention fixes" désigne les grues, treuils et autres appareils de levage, les mâts de charge et les colliers de mât et de mât de charge, les vits de mulet, boulons à œil et autres pièces fixées à demeure à toute partie du navire utilisée pour les opérations, ainsi que les grues et les autres appareils installés à terre qui sont utilisés pour le chargement ou le déchargement d'un navire; (fixed cargo gear)

"écoutille" désigne une ouverture pratiquée dans un pont et servant aux opérations, à l'arrimage ou à la ventilation; (hatch)

"passage d'écoutille" désigne tout l'espace délimité par le carré des écoutilles du pont supérieur jusqu'au fond de la cale; (hatchway)

"traitement thermique" désigne soit la recuisson, soit la normalisation définie à l'annexe II du Règlement sur l'outillage de chargement; (heat treatment)

"inspecteur" désigne un inspecteur d'outillage de chargement, nommé en vertu de la partie VIII de la Loi; (inspector)

"appareils de levage" désigne tout engin de manutention fixe utilisé pour le levage; (lifting machine)

"Minister" means the Minister of Fisheries and Oceans; (Ministre)

"officer in charge" means the person, other than the Master, in charge of a ship; (officier responsable)

"prescribed" means prescribed by the Board; (prescrit)

"processes" means all or any part of the work of loading, unloading, moving or handling cargo, bunker coal, ship's stores, ship and cargo fittings, performed:

- a) on board a ship,
- b) on shore in an area within the scope of any derrick, crane or other equipment employed in loading or unloading a ship and in the immediate approaches to such an area not including any shed or warehouse or any part of a wharf forward or aft of the ship's mooring lines,
- c) on board any floating crane or other floating hoisting equipment, or
- d) on board any barge, scow, raft or crib alongside a ship; (opérations)

"Ministre" désigne le ministre de Pêches et Océans; (Minister)

"officier responsable" désigne la personne, autre que le capitaine qui a le commandement d'un navire; (officer in charge)

"prescrit" signifie prescrit par le Bureau; (prescribed)

"operations" désigne la totalité ou une partie des travaux relatifs au chargement, au déchargement, au déplacement ou à la manutention des marchandises, du charbon de soute des approvisionnements de navire, des installations de navire et de manutention, accomplis:

- a) soit à board d'un navire,
- b) soit à terre, dans le rayon d'accès de tout mât de charge, grue ou autre matériel utilisé au chargement ou au déchargement d'un navire et dans les abords immédiats de ce rayon, mais ne comprenant ni les hangars ou entrepôts ni les parties du quai situées en avant ou en arrière des amarres du navire,
- c) soit à bord de grues flottantes ou autre matériel de levage flottant, ou
- d) soit à bord de chalands, péniches, radeaux ou encoffrements le long d'un navire relativement à ce chargement ou déchargement; (processes)

"pulley block" means pulley block, gin and similar gear, other than a crane block specially constructed for use with a crane to which it is permanently attached; (poulie)

"register" means the Register of Ships Cargo Handling Machinery and Gear, Form T.1, prescribed by the Minister of Transport under the Tackle Regulations; (registre)

"wharf" means any wharf, dock, pier, quay or similar place at which the processes are carried on; (quai)

"worker" means any person employed in the processes; (travailleur)

"working space" means a place where the processes are carried on. (lieu de travail)

.1.5.2 In Section .4 of this Instruction, "competent person" means a person having qualifications appropriate to the duties required of him or set out in Appendix B.

.2 LIFE SAVING EQUIPMENT REQUIRED

.2.1 When a vessel is loading or unloading from or to a boom, raft or crib, the Master shall ensure that a life saving boat equipped with oars, a boat hook, and an approved lifebuoy having 27m of heaving line attached, is kept in the water as near as practicable to the working place.

"poulie" désigne toute poulie, rouet et engin semblable, autre qu'une poulie de grue spécialement construite pour être utilisée avec la grue dont elle est solidaire; (pulley block)

"registre" désigne le Registre des appareils et engins de manutention à bord des navires, Formule T.1, prescrite par le ministre des Transports en vertu du Règlement sur l'outillage du chargement; (register)

"quai" désigne tout quai, bassin, jetée, appontement ou autre endroit semblable où s'effectuent les opérations; (wharf)

"travailleur" désigne toute personne employée aux opérations; (worker)

"lieu de travail" désigne tout lieu où s'effectuent les opérations; (working place)

.1.5.2 Dans la partie .4 des présentes Instructions, "personne compétente" désigne une personne possédant les qualités requises pour accomplir les fonctions exigées d'elle à l'annexe B.

.2 ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE EXIGÉ

.2.1 Dans le cas d'un navire qui effectue son chargement ou son déchargement à une estacade, un radeau ou un encoffrement, le capitaine gardera à flot, aussi près que possible du lieu de travail, une embarcation de sauvetage munie d'avirons, d'une gaffe et d'une bouée de sauvetage approuvée avec 27 m de ligne d'attrape.

- .2.2 Where the speed of the current about the work place is 3 knots or more the life saving boat shall also be manned and fitted with a motor.
- .2.2 Si le courant à l'endroit où s'effectue le chargement ou déchargement est de 3 noeuds ou plus, ladite embarcation aura, en sus de l'armement prévu dans ce paragraphe, un équipage et un moteur.
- .3 SAFE MEANS OF PASSAGE AND ACCESS
- .3 MOYENS A GARANTIR LA SECURITE DU VA-ET-VIENT ET DES MOYENS D'ACCÈS
- .3.1 Safe Means between Vessel and Wharf
- .3.1 Moyens à garantir la sécurité entre le navire et le quai d'accostage
- .3.1.1 Safe means shall be provided for the passage of workers to and from a vessel and the wharf at which the vessel lies, unless conditions are such that workers would not be exposed to undue risk if no special appliances were provided.
- .3.1.1 Il sera assuré des moyens propres à garantir la sécurité du va-et-vient des travailleurs entre le navire et le quai d'accostage, sauf si ces travailleurs ne sont pas exposés à des risques excessifs en l'absence de ces moyens.
- .3.1.2 The safe means required above are as follows:
- .3.1.2 Les moyens exigés au paragraphe précédent seront les suivants:
- (a) where practicable, an accommodation ladder, gangway or similar construction, which shall be
- (a) dans le mesure du possible, l'échelle de coupée du navire, une passerelle ou un dispositif analogue, qui devront
- (i) not less than 560 mm wide,
- (i) avoir une largeur d'au moins 560 mm,
- (ii) properly secured, and securely fenced throughout to a clear height of not less than 915 mm by means of upper and lower rails, taut ropes or chains, or by other equally safe means, except that in the case of an accommodation ladder such fencing is necessary on one side only, if the other side
- (ii) être solidement fixés et munis des deux côtés, sur toute leur longueur, d'un garde-corps efficace d'une hauteur nette d'au moins 915 mm comprenant soit une rembarde supérieure et une rembarde inférieure, soit des cordes ou des chaînes raidies, soit tous autres moyens offrant autant de sécurité, sauf

is protected by the vessel,

(iii) constructed of suitable material, in good condition and appropriate for the purpose, and

(iv) treated to prevent workers from slipping; and

(b) in any case other than a case referred to in paragraph (a), a ladder, which shall be of adequate strength and length and properly secured to prevent slipping.

.3.1.3 In cases where the gangway of ladder rests on or is secured to the bulwark, steps or other safe means with a suitable handhold shall be provided from bulwark to deck.

.3.1.4 A safety net or other satisfactory arrangement shall be provided, if required, so that workers accidentally falling from the safe means referred to in .3.1.1 will not fall between the vessel and the wharf.

.3.1.5 Safety precautions similar to those referred to above shall be taken, when required, alongside hatches where the processes are being carried on, on the side of the vessel next to the wharf.

que, dans le cas de l'échelle de coupée, cette protection ne sera nécessaire que d'un côté si l'autre côté est protégé par le flanc du navire,

(iii) être confectionnés de matériaux convenables, être en bon état et convenir à l'usage auquel ils sont destinés, et

(iv) avoir été traités de façon à ne pas être glissants pour les travailleurs; et

(b) dans tous les cas autres que celui qui est prévu à l'alinéa (a), une échelle d'une solidité et d'une longueur suffisantes, bien fixée pour l'empêcher de glisser.

.3.1.3 Dans le cas où la passerelle ou l'échelle repose sur le bastingage ou y est fixée, il y aura des marches depuis le bastingage jusqu'au pont ou un autre dispositif sûr, ainsi qu'une prise convenable pour les mains.

.3.1.4 Un filet protecteur ou autre dispositif satisfaisant sera installé au besoin, de façon que les travailleurs qui pourraient tomber accidentellement des moyens d'accès mentionnés en .3.1.1 ne tombent pas entre le navire et le quai.

.3.1.5 Il sera pris au besoin, du côté du navire voisin du quai, des précautions analogues à celles qui sont prévues en .3.1.4 le long des écoutilles où s'effectuent des opérations.

.3.2 Safe Means between Vessels

.3.2.1 When a vessel is loading or unloading from or to a boom, raft, crib or scow, safe means of access shall be provided.

Where the safe means referred to above consists of a rope ladder, the ladder

- (a) shall be equipped with flat wooden treads, and
- (b) shall be so made to prevent twisting.

.3.2.2 When ships or vessels are alongside one another, safe means shall be provided for the passage of workers between them, unless conditions are such that the workers would not be exposed to undue risk if special appliances were not provided.

.3.2.3 The safe means shall be provided by the ship or the vessel with the highest freeboard.

.3.3 Safe Means from Deck to Hold

.3.3.1 Where the processes are carried on in a hold the depth of which exceeds 1.52 m, safe means of access shall be provided from the deck to the hold.

.3.3.2 The safe means of access referred to above shall ordinarily be by a ladder, properly secured, which shall

.3.2 Moyens à garantir la sécurité entre les navires

.3.2.1 Un navire qui effectue son chargement ou son déchargement à une estacade, un radeau, un encoffrement ou une péniche devra avoir des moyens d'accès offrant des garanties de sécurité.

Si les moyens d'accès prévus en .3.2.1 consistent en une échelle de corde, cette échelle

- (a) aura des marches plates en bois, et
- (b) sera construite de façon à ne pas vriller.

.3.2.2 Si des navires ou des bâtiments sont accostés les uns aux autres, il sera assuré aux travailleurs des moyens leur permettant de passer d'un navire à un autre en toute sécurité, sauf si les circonstances permettent à ces travailleurs de le faire sans risque excessif même en l'absence de tels moyens.

.3.2.3 Le navire ou le bâtiment ayant le plus haut franc-bord assurera les moyens d'accès.

.3.3 Moyens à garantir la sécurité du pont à la cale

.3.3.1 Si les opérations sont effectuées dans une cale profonde de plus de 1.52 m, il sera assuré des moyens d'accès permettant de passer sans danger du pont à la cale.

.3.3.2 Les moyens d'accès prévus en .3.3.1 consisteront ordinairement en une échelle convenablement fixée et

comply with the following conditions:

- (a) it shall provide foothold of a depth, including any space behind the ladder, of not less than 115 mm, a width of not less than 250 mm, and a firm handhold;
- (b) it shall not be recessed under the deck more than is reasonably necessary to keep it clear of the cargo hatchway, unless there is means of access to the ladder other than via the cargo hatchway;
- (c) subject to .3.3.3, ladders shall, so far as practicable, be in a continuous vertical line from the upper deck to the bottom of the hold, unless a safe landing is provided at the lower end of any discontinued ladder to prevent a descending worker from stepping off the bottom rung into space; and
- (d) where a section of a ladder ends at a hatchway coaming, arrangements for secure handhold and foothold (e.g. cleats or cups) shall be provided on such coaming; such foothold to have a depth, including any space behind the said arrangements, of not less than 115 mm, with a

répondant aux conditions suivantes:

- (a) elle offrira aux pieds un appui dont la profondeur, augmentée de l'espace derrière l'échelle, sera d'au moins 115 mm sur une largeur d'au moins 250 mm et aux mains un appui solide;
- (b) elle ne sera pas placé en retrait sous le pont plus qu'il n'est raisonnablement nécessaire pour qu'elle n'empiète pas sur le passage d'écouille, à moins qu'il soit possible d'y avoir accès autrement que par le passage d'écouille;
- (c) sous réserve des dispositions de l'alinéa .3.3.3, elle sera, autant que possible, dans une ligne verticale continue depuis le pont supérieur jusqu'au fond de la cale, à moins qu'il ne soit ménagé, à l'extrémité inférieure de toute échelle discontinuée, un palier propre à empêcher un travailleur qui descend de mettre le pied dans le vide après le dernier barreau; et
- (d) si une section d'une échelle se termine à une hiloire de passage d'écouille, cette hiloire offrira aux mains et aux pieds un appui solide (par exemple, des taquets ou tasseaux); pour les pieds, cet appui aura une profondeur, augmentée de l'espace derrière le dispositif,

- width of not less than 250 mm. d'au moins 115 mm sur une largeur d'au moins 250 mm.
- .3.3.3 The safe means of access referred to in .3.3.1 may be provided by a sloping ladder or stairway if they meet the requirements of .3.3.2. .3.3.3 Les moyens d'accès prévus en .3.3.1 pourront être réalisés au moyen d'échelles inclinées ou d'escaliers, à condition que ces échelles ou escaliers répondent aux prescriptions de l'alinéa .3.3.2.
- .3.3.4 There shall be room to pass between any winch or other obstruction and the means of access. .3.3.4 Un espace permettra de passer entre tout treuil ou autre obstacle et les moyens d'accès.
- .3.3.5 Safe means shall be efficiently lighted while the processes are being carried on. This lighting shall not interfere with the navigation of other vessels. .3.3.5 Les moyens d'accès prévus seront bien éclairés pendant les opérations et l'éclairage ne gênera pas la navigation d'autres navires.
- .3.3.6 Hatch beams and covers are to be maintained in good condition, and removable ones should be marked to identify the deck, hatch, and hatch section to which they belong, unless interchangeability renders this unnecessary. As well: .3.3.6 Les panneaux, barrots, galiotes d'écotille seront tenus en bon état. Ceux qui sont mobiles porteront des marques indiquant le pont, l'écotille et la section d'écotille à laquelle ils appartiennent, à moins que leur interchangeabilité ne rende inutile la totalité ou une partie de ces renseignements. De plus:
- (a) suitable gear shall be provided for lifting removable hatch beams on and off; (a) des engins convenables seront prévus pour l'enlèvement et la remise en place des barrots et galiotes d'écotille mobiles;
- (b) adequate hand grips shall be provided on portable hatch covers; (b) les panneaux d'écotille portatifs auront des poignées appropriées;
- (c) non-portable, removable hatch covers shall be provided with safe means for lifting them off and on; (c) les panneaux d'écotille mobiles qui ne peuvent être transportés à bras seront munis de dispositifs permettant de les enlever et de les mettre en place;

- | | |
|---|--|
| (d) hatch coverings of the hinged or folding type shall be fitted with a locking device or other means of preventing accidental closure; and | (d) les panneaux d'écouille à charnières ou pliants seront munis d'un dispositif de verrouillage ou d'un autre moyen permettant d'en empêcher la fermeture accidentelle; et |
| (e) locking devices for portable hatch beams shall be kept in good order. | (e) les dispositifs de verrouillage des barrots et galiotes d'écouille portatifs seront tenus en bon état. |
| .3.3.7 Working space around a hatch shall be not less than 915 mm wide, unless other provision is made to enable workers to remove and replace hatch covers and beams in safety. | .3.3.7 La largeur de l'espace disponible pour travailler autour d'une écouille sera d'au moins 915 mm, à moins que des mesures nécessaires ne soient prises pour permettre aux travailleurs d'enlever et de replacer sans danger les panneaux, barrots et galiotes d'écouille. |
| .3.3.8 When a worker is required to go outside of the rails or bulwarks to secure deck cargo or for any other purpose connected with the processes, means to ensure the safety of the worker shall be provided. | .3.3.8 Si un travailleur doit aller en dehors des rembardees ou des bastingsages pour assujettir la ponté ou pour effectuer tout autre travail relatif aux opérations, il sera prévu un moyen d'assurer la sécurité du travailleur. |
| .4 CARGO GEAR | .4 ENGINES DE MANUTENTION |
| .4.1 <u>Fixed Cargo Gear</u> | .4.1 <u>Engins de manutention fixes</u> |
| 4.1.1 All fixed cargo gear shall be tested and examined by a competent person as set out in Appendices A and B before being used. | 4.1.1 Tous les engins de manutention fixes seront, avant la mise en service, essayés et vérifiés par une personne compétente, de la manière indiquée aux annexes A et B. |

- .4.1.2 All lifting machinery shall be:
- (a) inspected annually by a competent person, and
 - (b) given a thorough examination at least once every four years by a competent person.

The quadrennial examination shall include hammer tests, drilling, the opening of blocks, shackles or machinery, the lifting of goose-necks and other such tests, as are necessary to determine the condition of the lifting machinery.

- .4.2 Chains, Rings, Hooks, etc.
- .4.2.1 All chains, rings, hooks, shackles, swivels and pulley blocks used in hoisting or lowering shall be tested and examined by a competent person in the manner set out in Appendix A before being used.
- .4.2.2 All new chains, rings, hooks, shackles and swivels used in hoisting or lowering shall be heat treated under the supervision of a competent person in the manner set out in the Tackle Regulations before being placed in service.

- .4.1.2 Tous les appareils de levage devront faire l'objet:
- (a) d'une vérification annuelle effectuée par une personne compétente, et
 - (b) d'une vérification minutieuse, par une personne compétente, au moins une fois tous les quatre ans.

La vérification minutieuse quadriennale comprendra l'épreuve au marteau, le forage, le démontage des poulies, manilles ou appareils, le soulèvement des vits de mulet, et toutes autres épreuves, selon qu'il est nécessaire pour déterminer l'état des appareils de levage.

- .4.2 Chaînes, anneaux, crochets, etc.
- .4.2.1 Les chaînes, anneaux, crochets, manilles, émerillons et poulies utilisés au levage seront avant leur mise en service, essayés et vérifiés par une personne compétente, de la manière indiquée à l'annexe A.
- .4.2.2 Les chaînes, anneaux, crochets, manilles et émerillons neufs utilisés au levage seront, avant leur mise en service, soumis à un traitement thermique sous la surveillance d'une personne compétente, de la manière indiquée dans le Règlement sur l'outillage de chargement.

.4.2.3 Subject to .4.2.5 and .4.2.6, all Class A chains, rings, hooks, shackles, or swivels used in hoisting or lowering shall be annealed in accordance with the Tackle Regulations, under the supervision of a competent person, at the following intervals:

- (a) 12 mm and smaller gear in general use: at least once in every 6 months; and
- (b) all other similar gear in general use: at least once in every 12 months, except in the case of gear used solely in cranes and other hoisting appliances worked by hand. The intervals for these shall be 12 months and 2 years respectively.

.4.2.4 For the purposes of .4.2.3, the expression "in general use" means 52 or more occasions of use in a year at the rate of at least once in each week.

.4.2.5 Where the Board of Steamship Inspection determines that, owing to the size, design, material or infrequency of use of any gear or class of gear, the requirements of .4.2.3 as to annealing are not necessary for the protection of workers, it may, by certificate in writing, exempt such gear or class of gear from those requirements, subject to conditions as specified.

.4.2.3 Sous réserve de .4.2.5 et .4.2.6, tous les anneaux, chaînes, crochets, manilles et émerillons de classe A utilisés au levage seront recuits conformément au Règlement, sous la surveillance d'une personne compétente, aux intervalles suivants:

- (a) les engins de 12 mm ou moins, d'usage courant, au moins une fois par six mois; et
- (b) tous les autres, d'usage courant, au moins une fois par 12 mois; toutefois, dans le cas des engins de nature analogue employés exclusivement sur les grues et autres dispositifs de levage manoeuvrés à force de bras, les intervalles seront respectivement de 12 mois et de deux ans.

.4.2.4 Pour l'application de .4.2.3, l'expression "d'usage courant" signifie utilisé 52 fois ou plus par année à raison d'une fois par semaine au moins.

.4.2.5 Si le Bureau d'inspection des navires à vapeur estime que les dimensions, le modèle, les matériaux ou la rareté d'utilisation d'un engin ou d'une classe d'engins rendent non nécessaire à la protection des travailleurs l'application des dispositions du paragraphe 4.2.3 concernant la recuisson, il peut, par certification écrite, en exempter cet engin ou cette classe d'engins, sous réserve des conditions spécifiées.

.4.2.6 The following classes of special gear are exempted from the requirements for heat treatment subject to the condition that such gear shall be thoroughly examined by a competent person at least once in every 12 months:

- (a) plate link chains;
- (b) pitched chains;
- (c) rings, hooks, shackles and swivels permanently attached to pitched chains, pulley blocks, weighing machines, masts, derricks, slings or spreaders;
- (d) eyebolts, hooks and swivels having screw-threaded parts or ball-bearings or other case-hardened parts; and
- (e) Bordeaux connections.

.4.2.7 Chains made of malleable cast iron, also chains, rings, hooks, shackles and swivels of Class B gear and all pulley blocks shall be thoroughly examined by a competent person once at least in every 12 months.

.4.2.8 All chains, other than bridle chains attached to derricks or masts, and all rings, hooks, shackles, swivels and pulley blocks shall be inspected by a competent person immediately before each occasion on which they are used in hoisting or lowering, unless they have been inspected within the preceding three months.

.4.2.6 Les classes suivantes d'engins spéciaux sont exemptées du traitement thermique, à condition d'être soumises à une vérification minutieuse par une personne compétente au moins une fois par 12 mois:

- a) les chaînes plates;
- b) les chaînes calibrées;
- c) les anneaux, crochets, manilles et émerillons fixés à demeure aux chaînes calibrées, poulies, bascules, mâts, mâts de charge, élingues, et tendeurs;
- d) les boulons à oeil, crochets et émerillons ayant des parties filetées ou des roulements à billes ou autres pièces cimentées; et
- e) les raccords de Bordeaux.

.4.2.7 Les chaînes en fonte malléable, ainsi que les chaînes, anneaux, crochets, manilles et émerillons des engins classe B, de même que toutes les poulies, seront vérifiés minutieusement par une personne compétente au moins une fois par 12 mois.

.4.2.8 Les chaînes autres que les chaînes-bides fixées aux mâts de charge ou aux mâts, et les anneaux, crochets, manilles, émerillons et poulies seront toujours inspectés par une personne compétente immédiatement avant d'être utilisées au levage, sauf s'ils l'ont été au cours des trois mois qui précèdent.

- | | | | |
|---------|--|---------|--|
| .4.2.9 | Subject to the Tackle Regulations, all chains, rings, hooks, shackles and swivels used in hoisting or lowering, that have been altered or repaired, | .4.2.9 | Sous réserve du Règlement sur l'outillage de chargement, les chaînes, anneaux, crochets, manilles et émerillons utilisés au levage qui ont été modifiés ou réparés, |
| | (a) shall be heat treated before being placed in service; and | | (a) seront soumis à un traitement thermique avant d'être mis en service; et |
| | (b) shall be tested and examined by a competent person in accordance with the provisions of Appendix A. | | (b) seront essayés et vérifiées par une personne compétente, conformément aux prescriptions de l'annexe A. |
| .4.2.10 | All pulley blocks used in the processes which have been altered or repaired, shall be tested and examined by a competent person in accordance with the provisions of Appendix A before being used. | .4.2.10 | Les poulies utilisées dans les opérations, qui ont été modifiées ou réparées, devront, avant d'être utilisées, être essayées et vérifiées par une personne compétente, conformément aux prescriptions de l'annexe A. |
| .4.2.11 | Subject to .4.2.6, gear used in hoisting or lowering which is a composite of Class A and Class B may not be used unless the design is such that the Class A parts may be readily removed for periodic annealing. | .4.2.11 | Sous réserve de .4.2.6 les engins utilisés au levage qui rentrent à la fois dans la class A et dans la classe B ne seront pas utilisés, à moins que les pièces de la classe A ne puissent être facilement retirées pour la recuisson périodique. |
| .4.3 | <u>Ropes</u> | .4.3. | <u>Câbles</u> |
| .4.3.1 | No rope shall be used in the processes unless: | .4.3.1 | Aucun câble ne sera utilisé dans les opérations à moins: |
| | (a) it is of suitable quality and free from obvious defect; and | | (a) d'être de qualité convenable et sans défaut évident; et |

(b) in the case of wire rope, it has been examined and tested by a competent person in the manner set out in Appendix A.

b) d'avoir été vérifié et essayé par une personne compétente, de la manière indiquée à l'annexe A, s'il s'agit d'un câble métallique.

.4.3.2 Every wire rope in general use in the processes shall be inspected by a competent person at least once in every three months, but if any wire in the rope has broken, it shall be inspected at least once in every month.

.4.3.2 Tout câble métallique d'usage courant dans les opérations sera inspecté par une personne compétente au moins une fois par trois mois; toutefois, si un fil vient à se rompre, le câble sera inspecté au moins une fois tous les mois par la suite.

.4.3.3 No wire rope shall be used in the processes, if, in any length of eight diameters the total number of visible broken wires exceeds 10 per cent of the total number, or the rope shows signs of excessive wear, corrosion or other defect that in the opinion of the person who inspects it renders it unfit for use.

.4.3.3 Il ne sera utilisé dans les opérations aucun câble métallique dont le nombre de fils cassés visibles dépasse, dans une longueur égale à huit fois son diamètre, 10 pour cent du nombre total de fils ou qui donne des signes d'usure excessive, de corrosion ou autres défauts qui, de l'avis de la personne qui en fait l'inspection, le rendent inutilisable.

.4.3.4 Subject to .4.3.5, every thimble or loop splice made in any wire rope used in the processes shall have at least three tucks with a whole strand of the rope and two tucks with one-half of the wires cut out of each strand, the strands in all cases being tucked against the lay of the rope. This shall not prevent the use of any form of splice or connection that can be shown to be equally efficient.

.4.3.4 Sous réserve de .4.3.5, les oeillets ou épissures de câbles métalliques utilisés dans les opérations devront comporter au moins trois tours avec un toron entier du câble et deux tours avec la moitié des fils coupés dans chaque toron, tous les torons ayant été couchés le long du commettage du câble. Ces prescriptions n'empêchent pas l'usage d'une autre forme d'épissure ou d'attache d'efficacité aussi évidente.

.4.3.5 Wire clips, if fitted to the satisfaction of an inspector, may be used in

.4.3.5 Des attaches métalliques, si elles sont posées à la satisfaction de

	lieu of splices on standing gear.		l'inspecteur, peuvent remplacer les épissures sur les engins dormants.
.4.3.6	Each wire rope used in hoisting or lowering shall be in one continuous piece.	.4.3.6	Chaque câble métallique utilisé au levage sera d'une seule pièce.
.4.3.7	The safety factors, which shall be adopted with respect to the manufacture of fixed cargo gear, chains, rings, hooks, shackles or swivels, wire rope and fibre rope, are set out in Appendix A.	.4.3.7	Les coefficients de sécurité à adopter pour la fabrication des appareils de manutention fixes, des chaînes, des anneaux, des crochets, des manilles ou émerillons, des câbles métalliques et des câbles de fibre sont donnés dans l'annexe A.
.4.4	<u>Registers and Certificates</u>	.4.4	<u>Registres et certificats</u>
.4.4.1	A register shall be kept in the prescribed form giving the prescribed particulars in respect of: (a) the inspection, testing and thorough examinations required by .4.1; (b) the thorough examinations required by .4.2.6, .4.2.7, .4.2.8, .4.2.9, and .4.2.10; (c) the heat treatment required by .4.2.2, .4.2.3 and .4.2.9; and (d) the annual inspection of all lifting machinery required by subsection .4.1.	.4.4.1	Il sera tenu un registre, en la forme prescrite, donnant les détails requis en ce qui concerne: (a) les inspections, les essais et les examens minutieux exigés en 4.1; (b) les vérifications minutieuses exigées en .4.2.6., .4.2.7, 4.2.8, 4.2.9 et .4.2.10; (c) le traitement thermique exigé en .4.2.2, .4.2.3 et .4.2.9; et (d) l'inspection annuelle de tous les appareils de levage, exigée en .4.1.
.4.4.2	Certificates in the prescribed form shall be attached to the register and contain the prescribed particulars for the required tests, examinations, and treatments.	.4.4.2	Les certificats en la forme prescrite seront annexés au registre et renfermeront les détails requis en ce qui concerne les essais, les vérifications et le traitement thermique.

- | | | | |
|--------|--|--------|--|
| .4.4.3 | Certificates shall be signed by the competent person who has conducted the testing and examination or supervised the treatment. | .4.4.3 | Les certificats porteront la signature de la personne compétente ayant fait l'essai et la vérification ou surveillé le traitement thermique. |
| .4.4.4 | The register shall
(a) be kept on board the vessel if it refers to gear forming part of the vessel's equipment, or
(b) kept on the premises of the owner of the gear if the gear is not part of equipment of the vessel. | .4.4.4 | Le registre devra
a) s'il concerne des engins formant partie de l'équipement du navire, être conservé à bord; et
b) s'il concerne des engins qui n'en font pas parties, être conservé au bureau du propriétaire. |
| .4.4.5 | The Regional Marine Superintendent, Master or officer in charge of a Departmental vessel shall report any alteration in the ship's cargo gear upon production of the register to any person, under the provisions of section 60 of the Tackle Regulations. | .4.4.5 | Le surintendant régional de la flotte, le capitaine ou l'officier responsable d'un navire signalera, lors de la présentation du registre à une personne autorisée, en vertu des prescriptions de l'article 60 du Règlement sur l'outillage de chargement, toute modification qui aura été apportée aux engins de manutention. |
| .4.5 | <u>Safe Working Loads</u> | .4.5. | <u>Charge pratique de sécurité</u> |
| .4.5.1 | Every derrick or crane shall have the safe working load plainly marked upon it. | .4.5.1 | La charge pratique de sécurité sera clairement marquée sur chaque mât de charge ou sur chaque grue. |
| .4.5.2 | Where only one safe working load is marked on a derrick or crane it shall be the safe working load with single purchase only. Where two safe working loads are marked, the first shall be the figure with single purchase and the second shall be the figure with double purchase. | .4.5.2 | Lorsqu'une seule charge pratique de sécurité apparaît sur un mât de charge ou sur une grue, il s'agit de la palanquée maniable au moyen d'un palan simple; lorsque deux charges pratiques de sécurité sont indiquées, la première représente la palanquée maniable au moyen d'un palan simple et la seconde, la palanquée maniable au moyen d'un palan double. |

.4.5.3 Where a derrick has been certified and tested for operation in union purchase, the safe working load shall be marked with the letters S.W.L.(U) to indicate that this is the safe working load in union purchase.

.4.5.4 In each case referred to in .4.5.2 and .4.5.3, the safe working load shall be the load at the lowest inclination of the boom.

.4.5.5 Where a derrick or crane is tested at an angle exceeding 15 degrees above the horizontal, the angle at which it was tested shall be marked on it and that angle shall be the lowest permissible working angle.

.4.5.6 Where derricks are certified for and marked with a safe working load for operation in union purchase, the load lifted when in union purchase shall not be in excess of that safe working load.

.4.5.7 When derricks are operated in union purchase and are not certified and marked in accordance with .4.5.3:

(a) the load lifted shall not be in excess of one-half of the safe working load of the derrick with the smaller capacity;

.4.5.3 Lorsqu'un mât de charge a été certifié et essayé pour la manoeuvre en colis volant, la charge pratique de sécurité sera accompagnée des lettres S.W.L. (U) pour indiquer qu'il s'agit de la charge pratique de sécurité pour la manoeuvre en colis volant.

.4.5.4 Dans chaque cas prévu en .4.5.2 et .4.5.3, la charge pratique de sécurité sera celle qui s'applique à la plus basse inclinaison du mât.

.4.5.5 Lorsqu'un mât de charge on une grue est essayé à un angle dépassant 15 degrés au-dessus de l'horizontale, l'angle auquel il a été essayé sera marqué sur le mât ou la grue et cet angle sera le plus faible angle pratique admissible.

.4.5.6 Lorsque des mâts de charge sont certifiés pour la manoeuvre en colis volant et portent une inscription à cet effet, la charge levée dans une manoeuvre en colis volant ne devra pas excéder la charge pratique de sécurité inscrite.

.4.5.7 Lorsque les mâts de charge sont certifiés pour la manoeuvre en colis volant et ne sont pas certifiés et marqués conformément aux dispositions de .4.5.3,

(a) la charge levée ne doit pas excéder la moitié de la charge pratique de sécurité du mât de charge le plus faible;

(b) the angle formed by the cargo runners shall not exceed 120 degrees; and

(c) the attachments and fittings of the cargo runners, guys and preventers shall be suitable for the loads to which they are subjected.

b) l'angle formé par les cartahus de levage ne doit pas dépasser 120 degrés; et

c) les attaches et les accessoires des cartahus de levage, des haubans et des pataras doivent convenir aux charges auxquelles ils sont soumis.

.4.6 Pulley Blocks

.4.6.1 No pulley block shall be used in the processes unless the safe working load is clearly stamped on it.

.4.6.2 The safe working load of a single-sheave block is to be taken as the maximum load that can safely be lifted by the block when the load is attached to a rope passing around the sheave of the block.

.4.6.3 In the case of a single-sheave block where the load is attached directly to the block instead of to a rope passing around the sheave, it is permissible to lift a load equal to twice the safe working load of the block as determined above.

.4.6.4 Where a rigging arrangement plan is available on board it is permissible to use single-sheave blocks in any position where the maximum "working load" or "resultant" is not more than double the safe working load or half the proof load of the block.

.4.6 Poulies

.4.6.1 Il ne sera utilisé dans les opérations aucune poulie qui ne porte pas, clairement poinçonnée, sa charge pratique de sécurité.

.4.6.2 La charge pratique de sécurité d'une poulie à un réa sera censée être la charge maximum que cette poulie peut soulever sans danger lorsque la charge est attachée à un câble qui passe autour du réa de la poulie.

.4.6.3 Dans le cas d'une poulie à un réa où la charge est attachée directement à la poulie au lieu d'être attachée à un câble qui passe autour du réa, il est permis de soulever une charge égale à deux fois la charge pratique de sécurité déterminée au paragraphe précédent.

.4.6.4 Lorsqu'un plan de la disposition de la manoeuvre est disponible à bord, il est permis d'utiliser des poulies à un réa dans toute position où la "charge pratique" ou "résultante" maximum n'est pas plus du double de la charge pratique de sécurité ou de la moitié de la charge d'épreuve de la poulie.

.4.6.5 Where no rigging arrangement plan is available on board, single-sheave blocks shall have a safe working load not less than the load being lifted or "hook load".

.4.7 Slings

.4.7.1 Means shall be provided to enable any person using chain or wire rope slings to ascertain their safe working loads for the conditions in which they may be used, as follows:

(a) for chain slings, such means shall consist of marking the safe working load in plain figures or letters on the sling or on a tablet or ring of durable material attached securely thereto; and

(b) for wire rope slings, such means shall consist of either of the means specified above in (a) or a notice or notices clearly placed and easily read by any person concerned, stating the safe working loads for the various sizes of wire rope slings used.

.4.8 Motors

.4.8.1 All motors, cog wheels, chains and friction gearing, shafting, line, electric

.4.6.5 S'il n'existe pas. à bord, de plan de la disposition de la manoeuvre, les poulies à un réa auront une charge pratique de sécurité ou "charge au crochet".

.4.7. Elingues

.4.7.1 Les moyens décrits ci-après seront pris afin de permettre à toute personne faisant usage d'une élingue en chaîne ou en câble métallique d'en connaître la charge pratique de sécurité dans les conditions d'utilisation existantes:

(a) pour les élingues en chaîne, la charge pratique de sécurité sera marquée en chiffres ou lettres apparents sur les élingues mêmes ou bien sur une plaque ou anneau de matière durable solidement attaché à ces élingues; et

(b) pour les élingues en câble métallique, la charge pratique de sécurité sera indiquée soit de la manière mentionnée en (a), soit au moyen d'un ou plusieurs vis, affichées de façon à pouvoir être lus facilement par toute personne intéressée et indiquant cette charge pour les différentes dimensions utilisées.

.4.8 Moteurs

.4.8.1 Tous les moteurs, roues dentées, organes de transmission à chaîne ou à

conductors and steam pipes shall be securely fenced so far as is practicable without impeding the safe working of the ship, unless it can be shown that by their position and construction they are equally safe as if securely fenced.

frottement, lignes d'arbres, conducteurs électriques sous tension et tuyaux de vapeur devront être munis de garde-corps solides dans la mesure où cela est possible sans compromettre la bonne manoeuvre du navire, excepté s'il est démontré que, par leur position ou leur montage, ils présentent les mêmes garanties de sécurité que s'ils en étaient munis.

.4.9 Safety Measures

.4.9 Mesures de sécurité

.4.9.1 All cranes and winches shall be provided with such means as will reduce to a minimum the risk of the accidental descent of a load while being raised or lowered; in particular, the lever controlling the link motion reversing gear of a crane or winch shall be provided with a suitable spring or other locking arrangement.

.4.9.1 Les grues et treuils disposeront de moyens propres à réduire au minimum le risque de chute accidentelle d'une palanquée qu'on est à soulever ou à abaisser; en particulier, le levier de commande de l'appareil de changement de marche par coulisse des grues et de treuils aura un ressort ou autre dispositif de blocage convenable.

.4.9.2 Appropriate measures shall be taken to prevent steam from any crane or winch from obscuring any part of the decks, gangways, stages or wharves where any person is employed in the processes.

4.9.2 Toutes mesures utiles seront prises pour empêcher la vapeur de tout treuil ou grue de gêner la visibilité de toute partie des ponts, passerelles, plates-formes ou quais où une personne est employée aux opérations.

.5 SAFETY MEASURES DURING PROCESSES

.5 MESURES DE SÉCURITÉ PENDANT LES OPERATIONS

.5.1.1 No cargo gear shall be loaded beyond the safe working load.

.5.1.1 Aucun engin de manutention ne recevra une charge supérieure à sa charge pratique de sécurité.

.5.1.2 No load shall be left suspended from any lifting machinery unless a capable person is present in charge of the machinery while the load is so left.

.5.1.2 Aucune charge ne restera suspendue à un appareil de levage à moins que cet appareil ne soit, pendant que la charge est ainsi suspendue, sous le contrôle effectif d'une personne compétente.

- .5.1.3 Derrick guys and preventers shall be secured only to such eye pads or other fittings as are suitable for the intended loads.
- .5.2 Only capable and reliable persons shall operate lifting machinery or transporting machinery, give signals to a driver of such machinery, or attend to cargo falls on winch ends or winch drums.
- .5.3 Where goods are placed on a wharf:
- (a) a clear passage leading to the safe means of access required by section 8 shall be maintained; and
- (b) where workers are required to go between the goods and the edge of the wharf, a space at least 915 mm in width clear of obstructions other than fixed structures, plant, and appliances in use, shall be maintained.
- .5.4.1 At hatches at which the processes are being carried on, free passage to the safe means of access shall not be impeded by cargo or other equipment.
- .5.4.2 Cargo shall be so stowed that the safe means of access shall not be obstructed.
- .5.5.1 Staging used in the processes shall be adequately
- .5.1.3. Les haubans et les pataras des mâts de charge ne doivent être attachés qu'à des plaques à oeil ou autres accessoires qui conviennent aux charges en cause.
- .5.2 Seules des personnes compétentes et dignes de confiance seront employées à la conduite des appareils de levage ou de transport, à faire des signaux conducteurs de ces appareils ou à surveiller le câble actionné par les tambours ou poupées de treuils.
- .5.3 Si des marchandises sont déposées sur un quai:
- (a) il sera maintenu un passage libre vers les moyens d'accès prévus à l'article 8; et
- (b) il sera maintenu entre les marchandises et le bord du quai, un espace d'au moins 915 mm de largeur, libre de tous obstacles autres que les ouvrages fixes, les appareils et les engins en usage, si les travailleurs doivent y passer.
- .5.4.1 Aux écoutilles où se poursuivent les opérations, le matériel de manutention ou autre n'empêchera pas d'atteindre sans difficulté les moyens d'accès.
- .5.4.2 Les marchandises seront arrimées de façon à ne pas obstruer les moyens d'accès.
- .5.5.1 Les plates-formes utilisées pour les opérations

- constructed, supported, and where necessary, fastened.
- .5.5.2 Staging used for carrying cargo between ship and shore shall not be so steep as to be unsafe.
- .5.5.3 Staging that is slippery shall be sanded or otherwise made safe.
- .5.6.1 Hatch coverings shall not be used in the construction of cargo staging or for other purposes that may expose them to damage.
- .5.6.2 Hatch beams and coverings shall be replaced in their correct positions on the hatches.
- .5.6.3 When hatches, beams and coverings are taken off, they shall be placed clear of the hatch coamings and cargo shall not be dragged over them.
- .5.7.1 Where the working space in a hold is confined to the hatchway, cargo hooks shall not be hooked into bands or fastenings securing the loads.
- .5.7.2 The above does not apply to breaking out or making up slings.
- .5.8 Where stacking, unstacking, stowing, unstowing, or other handling in connection with the
- seront solidement construites, bien étayées et, s'il y a lieu, solidement fixées.
- .5.5.2 Les plates-formes utilisées pour le transport de marchandises entre le navire et la terre ne seront pas inclinées au point de présenter des dangers.
- .5.5.3 Les plates-formes qui sont glissantes seront sablées ou rendues sûres par d'autres moyens.
- .5.6.1 Les panneaux d'écouille ne serviront pas à la construction de plates-formes de manutention, ni à d'autres usages qui les exposeraient à être endommagés.
- .5.6.2 Les barrots, galiotes et panneaux d'écouille seront remplacés correctement sur les écoutilles.
- .5.6.3 Les barrots galiotes et panneaux d'écouille seront empilés à distance des hiloires et à des endroits où les marchandises ne seront pas traînées par-dessus.
- .5.7.1 Si, dans une cale, l'espace disponible pour travailler se limite au passage d'écouille, les crochets de manutention ne seront pas fixés aux liens ou autres attaches des charges.
- .5.7.2 Le paragraphe .5.7.1 ne s'applique pas à l'assemblage ou au désassemblage des élinguées.
- .5.8 Si l'empilement ou le désentassement, l'arrimage ou le désarrimage, ou la manutention concernant les

processes cannot be otherwise safely carried out, measures such as shoring shall be taken to guard against accident.

opérations, ne peuvent se faire sans danger, des mesures seront prises, au moyen d'étayage au autrement, en vue d'éviter des accidents.

.5.9 Hatch coverings of the hinged or folding type shall be secured so as to prevent accidental closure.

5.9 Les panneaux d'écouille du type à charnières ou pliant seront fixés afin d'en empêcher la fermeture accidentelle.

.5.10 Lines used for hauling loads into place shall be protected from chafing where they pass around corners.

.5.10 Les lignes utilisées pour l'aménagement des charges seront protégées contre le frottement aux angles qu'elles contournent.

.5.11 Chains shall not be shortened by tying knots in them.

.5.11 Il est défendu de raccourcir les chaînes en y faisant des noeuds.

.5.12 Shackle pins shall be secured to prevent backing out.

.5.12 Les boulons de manille seront fixés de façon à rester en place.

.5.13 Where workers are transported to or from a ship by water for the purposes of the processes, the vessel used for such transport shall be manned, operated and equipped in accordance with the regulations pertaining to such vessels. See the DFIG on Shipborne Launches.

.5.13 Si des travailleurs sont transportés par eau à un navire ou en sont ramenés à l'occasion des opérations, le bateau utilisé sera armé, conduit et équipé conformément aux règlements applicables à ce bateau. Voir l'ILFM sur Les embarcations à bord des navires.

.5.14 Internal combustion engines shall not be used in bunkers or cargo spaces unless:

.5.14 Les moteurs à combustion interne ne seront pas employés dans les soutes ou les cales à marchandises à moins

(a) adequate ventilation is provided;

(a) qu'une ventilation suffisante n'y soit assurée;

(b) suitable fire extinguishing equipment is readily available;

(b) qu'un matériel d'extinction d'incendie convenable n'y soit facilement disponible;

(c) exhaust pipes, connections and mufflers are tight;

(d) the exhaust is so directed as not to inconvenience the operator; and

(e) no explosives, flammable liquids or gases, or similar dangerous material is present.

(c) que les tuyaux d'échappement, les raccords et les pots d'échappement ne soient étanches;

(d) que l'échappement ne soit dirigé de façon à ne pas incommoder le conducteur; et

(e) qu'aucun explosif, aucun liquide ou gaz inflammable ni aucun matériau dangereux analogue n'y soit présent.

.6 GENERAL

.6.1.1 Except in an emergency, no unauthorized person shall remove or interfere with any fencing, gangway, ladder, hatch covering, life saving boat or appliance, lights, first-aid equipment, or other things required by the Regulations.

.6.1.2 Where anything referred to above is removed, it shall be replaced at the end of the period during which its removal was necessary.

.6.2.1 Except in an emergency, no worker shall be required to:

(a) go to or from a vessel other than by the safe means referred to in sections 8, 9 and 10;

(b) enter or leave a cargo space other than by the safe means of access referred to in section 11;

.6 DISPOSITONS GENERALES

.6.1.1 Sauf en cas d'urgence, aucune personne non autorisée n'enlèvera ni ne dérangera les garde-corps, passerelles, échelles, panneaux d'écouille, embarcations ou engins de sauvetage, feux, matériels de premiers soins ou autres choses exigées au présent règlement.

.6.1.2 Si l'une des choses mentionnées au paragraphe précédent est enlevée, elle sera remise en place à la fin de la période pendant laquelle l'enlèvement en était nécessaire.

.6.2.1 Sauf en cas d'urgence, aucun travailleur ne sera tenu:

(a) de se rendre à un navire ou d'en revenir autrement que par les moyens d'accès prévus aux articles 8, 9 et 10;

(b) de pénétrer dans un local à marchandises ou d'en sortir autrement que par les moyens d'accès prévus à l'article 11;

- | | |
|--|---|
| (c) go upon the hatch beams to adjust the gear for lifting them on or off; | (c) d'aller sur les barrots ou galiotes d'écouille en vue de régler l'engin qui les soulève pour les poser ou les enlever; |
| (d) go on board a vessel that has been fumigated until the fumigating officer has certified that it is safe to do so; | (d) de se rendre à bord d'un navire qui a été fumigé, avant que l'officier chargé de la fumigation ait certifié qu'il n'existe aucun danger; |
| (e) carry on the processes in uncovered holds while other work is proceeding above, unless conditions are such that they are not exposed to injury from falling objects due to the other work; and | (e) de poursuivre les opérations dans des cales non recouvertes pendant que d'autres travaux s'effectuent au-dessus, à moins qu'il ne soit pas exposé à se faire blesser par les objets dont ces autres travaux pourraient occasionner la chute; ni |
| (f) operate cargo gear that does not comply with .4. | (f) de se servir d'engins de manutention qui répondent pas aux dispositions de l'article 4. |

.6.2.2 Except in an emergency, no worker shall be required to work with or in proximity to goods that are dangerous to life or health unless the proper safety precautions have been taken and the workers are advised of the existing conditions.

.6.2.2 Sauf en cas d'urgence, aucun travailleur ne sera tenu de travailler au milieu de marchandises qui présentent un danger pour la vie ou la santé ou à proximité de ces marchandises, à moins que toutes précautions n'aient été prises pour protéger les travailleurs et les avertir des conditions existantes.

.6.2.3 Subsection 2 also applies to places where dangerous goods have been stowed, if the fact of such stowage constitutes a risk to workers.


.6.2.3 Le paragraphe (2) s'applique également aux endroits où les marchandises dangereuses mentionnées au présent article ont été arrimées si le fait qu'elles y ont été arrimées constitue un danger pour les travailleurs.

.6.3.1 The register required under the provisions of .4.4 shall be produced on demand to an inspector, a steamship inspector or other person authorized by the Minister, or by the Master or officer in charge of the ship.

.6.3.2 If the register is not produced on demand, the person making the demand may, if he deems that the circumstances warrant it, order that any cargo gear shall not be used in the processes until the register is produced, or the cargo gear is tested, inspected or heat treated, as the case may be.

.6.3.1 Sur la demande de l'inspecteur, d'un inspecteur de navire ou d'une autre personne autorisée par le Ministre, le registre exigé en vertu de dispositions de l'article .4.4 sera présenté par le capitaine ou par l'officier responsable du navire.

.6.3.2 Si le registre n'est pas présenté sur demande, la personne qui en fait la demande pourra, si elle juge que les circonstances le justifient, défendre l'emploi d'un engin de manutention dans les opérations avant que le registre ait été présenté ou que cet appareil ait été essayé, inspecté ou soumis à un traitement thermique, selon le cas.


Donald D. Tansley

APPENDIX A

TESTS AND PROOF LOADS
(CSA Tackle Regulations, Schedule I)

1. (1) Every winch with the whole of its accessory gear (including derricks, goose-necks, eye plates, eye bolts or other attachments) shall be tested with a proof load that shall exceed the safe working load as follows:

Safe Working Load	Proof Load
Up to 20 t	25 per cent in excess
20-50 t	5 t in excess
Over 50 t	10 per cent in excess

- (2) The proof load shall be lifted with the vessel's normal tackle with the derrick at an angle that should not be more than 15 degrees from the horizontal or the lowest practicable angle at which the boom can be worked. The angle at which the test was made shall be stated in the certificate of test. After the proof load has been lifted it should be swung as far as possible in both directions.
- (3) All tests shall be carried out as required by subsection (2) by dead load, and no exception shall be allowed in the case of gear on new ships. In the case of replacements or renewals, spring or hydraulic balances may be used where dead loads are not available and the gear being tested is not rigged for union purchase.
- (4) Where a spring or hydraulic balance is used, it shall be one that has been calibrated to the satisfaction of an inspector not more than 12 months prior to the test, and the test shall not be regarded as satisfactory unless the indicator remains constant for a period of at least 5 minutes.
2. (1) Every crane and other hoisting machine, with its accessory gear, shall be tested with a proof load that shall exceed the safe working load as follows:

Safe Working Load	Proof Load
Up to 20 t	25 per cent in excess
20-50 t	5 t in excess
Over 50 t	10 per cent in excess

APPENDIX A (continued)

- (2) The proof load shall be lifted and swung as far as possible in both directions; if the jib of the crane has a variable radius, it should be tested with a proof load, as defined above, at the maximum and minimum radii of the jib; in hydraulic cranes where, owing to the limitations of pressure, it is impossible to lift a load of 25 per cent in excess of the safe working load, it will be sufficient to lift the greatest possible load.
3. Wire ropes shall be tested by sample, a piece being tested to destruction, and the safe working load shall not exceed one-fifth of the breaking load of the sample tested.
4. Chains, rings, hooks, shackles and other loose gear (whether accessory to a machine or not) shall be tested with a proof load equal to the shown against the article in the following table:

Article of Gear	Proof Load
1. Chain, ring, hook, shackle or swivel	- 100 per cent in excess of the safe working load
2. Pulley blocks Single sheave block	- 300 per cent in excess of the safe working load
3. Multiple sheave block with safe load up to and including 20 t	- 100 per cent in excess of the safe working load
4. Multiple sheave block with safe load over 20 t up to and including 40 t	- 20 t in excess of the safe working load
5. Multiple sheave block with safe load over 40 t	- 50 per cent in excess of the safe working load
6. Pitched chains used with hand-operated pulley blocks and rings, hooks, shackles or swivels permanently attached thereto	- 50 per cent in excess of the safe working load
7. Hand-operated pulley blocks used with pitched chains and rings, hooks, shackles or swivels permanently attached thereto	- 50 per cent in excess of the safe working load

5. After being tested as aforesaid, all lifting machinery, with the whole of the gear accessory thereto, and all chains, rings, hooks, shackles, pulley blocks or other loose gear shall be examined, the sheaves and the pins of the pulley blocks being removed for the purpose, to see whether any part has been injured or permanently deformed by the test.

APPENDIX A (continued)

Safety Factors

6. (1) For all metal structural parts used in lifting machinery the safety factor shall be as follows:

when the safe working load is 10 t or less	5
when the safe working load is over 10 t	4
for wooden structural parts used in lifting machinery	X
for chains	4½
for wire rope	5
for fibre rope	7

- (2) Where the Board is satisfied that the safety factors recommended by any national standards association or similar body are sufficient, such factors may be used.

ANNEXE A

ESSAIS ET CHARGES D'ÉPREUVE

(Annexe I du Règlement sur l'outillage de chargement de la Loi sur la Marine marchande du Canada)

1. (1) Chaque treuil et tous ses accessoires (y compris les mâtes de charge, les vits de mulet, les plaques ou boulons à oeil, etc.) seront soumis à une charge d'épreuve dépassant la charge pratique de sécurité dans la mesure déterminée ci-après:

Charge pratique de sécurité	Charge d'épreuve
Jusqu'à 20 tonnes	25 p. 100 en plus
De 20 à 50 tonnes	5 tonnes en plus
Plus de 50 tonnes	10 p. 100 en plus

- (2) La charge d'épreuve sera soulevée au moyen de l'outillage normal du navire, le mât de charge faisant avec l'horizontale un angle d'au plus 15 degrés ou le plus petit angle qu'il peut faire; l'angle auquel l'essai aura été fait sera mentionné dans le certificat d'essai, après que la charge d'épreuve aura été soulevée, elle sera déplacée aussi loin que possible dans les deux sens.

- (3) Tous les essais seront exécutés conformément au paragraphe (2) au moyen de poids morts, et aucune exception ne sera admise dans le cas des engins d'un navire neuf; dans le cas des remplacements et des renouvellements, à défaut de poids morts, des balances à ressort ou hydrauliques pourront être utilisées si l'engin à l'essai n'est pas gréé pour la manoeuvre en colis volant.

- (4) Si une balance à ressort ou hydraulique est utilisée, elle devra être calibrée à la satisfaction d'un inspecteur au moins 12 mois avant l'essai, et l'essai ne sera jugé satisfaisant que si l'aiguille indicatrice demeure fixe pendant 5 minutes au moins.

2. (1) Chaque grue et autre appareil de levage et ses accessoires seront soumis à une charge d'épreuve dépassant la charge pratique de sécurité dans la mesure déterminée ci-après:

Charge pratique de sécurité	Charge d'épreuve
Jusqu'à 20 tonnes	25 p. 100 en plus
De 20 à 50 tonnes	5 tonnes en plus
Plus de 50 tonnes	10 p. 100 en plus

ANNEXE A (suite)

- (2) La charge d'épreuve sera soulevée et déplacée aussi loin que possible dans les deux sens; si la flèche de la grue a un rayon variable, elle sera soumise à la charge d'épreuve indiquée ci-dessus, au maximum et au minimum de son rayon; pour les grues hydrauliques, si les limitations de la pression empêche de soulever une charge dépassant de 25 pour cent la charge pratique de sécurité, il suffira de soulever la charge la plus forte possible.
3. Les câbles métalliques seront essayés au moyen d'un échantillon, un bout de ces câbles étant essayé jusqu'à destruction; la charge pratique de sécurité ne dépassera pas le cinquième de la charge de rupture de l'échantillon.
4. Les chaînes, anneaux, crochets, manilles et autres engins détachés (faisant ou non partie des accessoires d'un appareil) seront soumis à la charge d'épreuve indiquée au tableau suivant:

Engins	Charge d'épreuve
1. Chaînes, anneaux, crochets, manilles ou émerillons	- 100 pour cent de plus que la charge pratique de sécurité
2. Poulies à un réa	- 300 pour cent de plus que la charge pratique de sécurité
3. Poulies à plusieurs réas pour une charge de sécurité allant jusqu'à 20 tonnes inclusivement	- 100 pour cent de plus que la charge pratique de sécurité
4. Poulies à plusieurs réas pour une charge de sécurité allant de plus de 20 à 40 tonnes inclusivement	- 20 tonnes de plus que la charge pratique de sécurité
5. Poulies à plusieurs réas pour une charge de sécurité de plus de 40 tonnes	- 50 pour cent de plus que la charge pratique de sécurité
6. Chaînes calibrées utilisées avec les poulies actionnées à la main et les anneaux, crochets, manilles ou émerillons fixés à demeure	- 50 pour cent de plus que la charge pratique de sécurité
7. Poulies actionnées à la main et utilisées avec les chaînes calibrées et les anneaux, crochets, manilles ou émerillons fixés à demeure	- 50 pour cent de plus que la charge pratique de sécurité

5. Après exécution de l'essai susmentionné, vérifier tous les appareils de levage et tous leurs accessoires, ainsi que les chaînes, anneaux, crochets, manilles, poulies ou autres engins détachées, les réas et axes des poulies étant démontés, afin de s'assurer qu'aucune pièce n'a subi d'avarie ou de déformation permanente au cours de l'épreuve.

ANNEXE A (suite)

Coefficient de sécurité

6. (1) Pour toute partie métallique des appareils de levage:

charge pratique de sécurité de 10 tonnes ou moins	5
charge pratique de sécurité supérieure à 10 tonnes	4
pour les parties en bois des appareils de levage	8
pour les chaînes	4½
pour les câbles métalliques	5
pour les câbles en fibre	7

(2) Si le Bureau d'inspection des navires à vapeur juge suffisants les coefficients de sécurité recommandés par une société nationale reconnue ou autre organisme, on peut employer ces coefficients.

APPENDIX B

QUALIFICATIONS OF COMPETENT PERSONS
(CSA Tackle Regulations, Schedule III)

Competent Person	Work Qualified for
1. A tackle inspector, a steamship inspector or a surveyor employed by a classifications society acceptable to the Board.	Testing of chains, rings, hooks, shackles, swivels, pulley blocks, wire rope and lifting machinery; assembly tests on new gear and at quadrennial inspections; subsections 20(1) to (4), 21(1) and (6) to (10) and 22(1) and (2).
2. Responsible person having the necessary and appropriate technical qualifications employed by:	Testing of chains, rings, hooks, shackles, swivels, pulley blocks, wire rope and lifting machinery; assembly tests on new gear and at quadrennial inspections when no tackle inspector, steamship inspector or classification surveyor is available; subsections 20(1) to (4), 21(1) and (6) to (10) and 22(1) and (2).
(a) a testing laboratory; (b) a firm engaged in manufacture or repair of gear concerned; or (c) any other approved person, firm or association.	
3. Responsible person having the necessary and appropriate technical qualifications who is employed by a firm engaged in such work and equipped with a properly controlled heat treatment furnace.	Annealing or other heat treatment of chains, rings, hooks, shackles, swivels; subsections 21(2), (3) and (9).
4. Any person holding a certificate of competency as master or mate or any responsible person having the experience to allow him to carry out the work of inspection satisfactory.	Annual inspections of pulley blocks, chains, hooks, rings, swivels, shackles, ropes and permanent attachments to the derricks, masts and decks; subsections 20(4), 21(6), (7) and (8) and 22(2).
5. Any responsible person having the necessary experience to allow him to carry out the work of inspection satisfactorily.	Thorough examinations and inspections of cranes, winches, hoists and other lifting machinery operated by power; subsections 20(2), (3) and (4) and 21(6).

ANNEXE B

QUALITES REQUISES DES PERSONNES COMPETENTES (Annexe III du Règlement sur l'outillage de chargement de la Loi sur la marine marchande du Canada)

Personne compétente	Fonctions exigées
1. Un inspecteur d'outillage de chargement, un inspecteur de navires à vapeur ou un visiteur au service d'une société de classification agréée par le bureau.	L'essai des chaînes, anneaux, crochets, manilles, émerillons, poulies, câbles métalliques et appareils de levage, l'essai des assemblages pour les engins neufs et pour les inspections quadriennales; paragraphes 20(1) à (4), 21(1) et (6) à (10) et 22(1) et (2).
2. Personne responsable possédant les qualités techniques requises, qui est au service (a) soit d'un laboratoire d'essai; (b) soit d'une firme s'occupant de la fabrication ou de la réparation des engins en cause; (c) soit de toute autre personne, firme ou association agréée.	L'essai de chaînes, anneaux, crochets, manilles, émerillons, poulies, câbles métalliques et appareils de levage; l'essai des assemblages pour les inspections quadriennales, en l'absence d'un inspecteur d'outillage de chargement, d'un inspecteur de navires à vapeur ou d'un visiteur de classification; paragraphes 20(1) à (4), 21(1) et (6) à (10) et 22(1) et (2).
3. Personne responsable possédant les qualités techniques nécessaires et appropriées, qui est au service d'une firme qui s'occupe de ce travail et qui possède un four à commande convenable pour le traitement thermique.	La cuisson ou autres traitements thermiques des chaînes, anneaux, crochets, manilles, émerillons; paragraphes 21(2), (3) et (9).
4. Toute personne titulaire d'un certificat de capacité de capitaine ou de lieutenant ou toute personne responsable possédant l'expérience nécessaire pour lui permettre d'effectuer le travail d'inspection de façon satisfaisante.	Les inspections annuelles des poulies, chaînes, crochets, anneaux, émerillons, manilles et câbles et des accessoires fixés à demeure aux mâts de charge, aux mâts ou aux ponts; paragraphes 20(4); 21(6), (7) et (8) et 22(2).
5. Toute personne responsable possédant l'expérience nécessaire pour lui permettre d'effectuer le travail d'inspection de façon satisfaisante.	Les vérifications minutieuses et les inspections des grues, treuils, montecharges et autres appareils de levage mécaniques; paragraphes 20(2), (3) et (4) et 21(6).



Government of Canada
Fisheries and Oceans

Gouvernement du Canada
Pêches et Océans

Date
31/9/81

Management
Services

Services
de gestion

Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-14

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-14

Subject / Objet: WORLD METEOROLOGICAL ORGANIZATION MARINE WEATHER
OBSERVATION CODE/CODE D'OBSERVATION MÉTÉOROLOGIQUE MARITIME DE
L'ORGANISATION MÉTÉOROLOGIQUE MONDIALE

From / De

DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To / À

DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope
- .1.2 Background
- .1.3 Policy
- .1.4 Roles and Responsibilities

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée
- .1.2 Données de base
- .1.3 Politique
- .1.4 Rôles et responsabilités

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope

The purpose of this Instruction and Guideline is to inform Regional Offices, Masters, Meteorological Officers and Radio Officers of the new World Meteorological Organization (WMO) code for marine weather observation reporting, and to set out the policy of the Department on its implementation.

- 1. INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée

Les présentes instructions et lignes directrices ont pour objet d'informer les bureaux régionaux, les capitaines, les agents météorologiques et les radiotélégraphistes de la parution du nouveau code de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) pour la communication des observations météorologiques maritimes, et d'établir la politique du Ministère au sujet de son utilisation.

.1.2 Background

The new code for marine weather observation reporting was developed by the World Meteorological Organization and is designed to communicate weather information more effectively for both manual and automatic processing of data. While the method of reporting the weather variables remains essentially unchanged, the order in which these variable elements appear in the code has been slightly modified. The new code is more straightforward than the old, and eliminates the artificial coding devices which were an undesirable feature of the latter. Further, it is now possible for certain variables to simply be dropped if there is nothing to report for the type of weather they represent.

The sixth (January 1982) edition of MANMAR (Manual of Marine Weather Observing) issued under the authority of the Atmospheric Environment Service, Environment Canada, provides comprehensive information and directions for the use of the new code.

.1.3 Policy

.1.3.1 It is the policy of the Department that in both its routine weather reporting and its weather observing support for the Atmospheric Environment Service, the new WMO code for marine weather observation reporting shall be used.

.1.2 Données de base

L'Organisation météorologique mondiale a élaboré un nouveau code d'observation météorologique marine aux fins d'une communication plus efficace des données météorologiques qui sont traitées manuellement ou automatiquement. La méthode de communication des variables du temps reste inchangée pour l'essentiel, mais l'ordre dans lequel ces variables sont classées dans le code a été légèrement modifié. Le nouveau code est plus direct que l'ancien, et élimine les dispositifs artificiels de codage qui étaient au nombre des défauts de ce dernier. En outre, il est maintenant possible de ne pas mentionner certaines variables s'il n'y a rien à communiquer sur le type de temps qu'elles représentent.

La sixième (janvier 1982) édition du MANMAR (Manuel d'observation météorologique maritime) publiée sous la responsabilité du Service de l'environnement atmosphérique d'Environnement Canada fournit des instructions et des renseignements complets pour l'utilisation du nouveau code.

.1.3 Politique

.1.3.1 La politique du Ministère stipule que le nouveau code de l'OMM pour l'observation météorologique marine doit être utilisé pour la communication régulière des données météorologiques et le soutien de l'observation météorologique pour le Service de l'environnement atmosphérique.

.1.3.2 The use of this code shall become effective 0000 GMT, January 1, 1982.

.1.3.2 Le nouveau code entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1982 à 0h GMT.

.1.4 Roles and Responsibilities

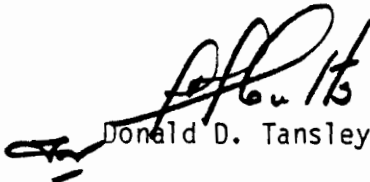
.1.4 Rôles et responsabilités

1.4.1 It is the responsibility of Regional Marine Superintendents and Masters to implement this Instruction, in cooperation with the local Port Meteorological Officers of the Atmospheric Environment Service (see the DFIG on Port Meteorological Officers).

.1.4.1 Il incombe au surintendant régional de la flotte et aux capitaines d'appliquer les présentes instructions, en coopération avec les agents météorologiques de port du Service de l'environnement atmosphérique (voir les ILM sur les agents météorologiques de port).

.1.4.2 It is the responsibility of Departmental Meteorological Officers and Radio Officers to familiarize themselves with the new code prior to the effective date (see 1.3.2).

.1.4.2 Il incombe aux agents météorologiques et aux radiotélégraphistes du Ministère de se familiariser avec le nouveau code avant la date de son entrée en vigueur (voir l'alinéa .1.3.2).


Donald D. Tansley



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-15

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-15

Subject / Objet
GENERAL OPERATING INSTRUCTIONS: ENGINE ROOM DEPARTMENT
OPÉRATIONS GÉNÉRALES DE LA SALLE DES MACHINES: INSTRUCTIONS

From / De DEPUTY MINISTER / SOUS-MINISTRE To / À DISTRIBUTION / LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 Policy
 - .1.3 Application
 - .1.4 Roles and Responsibilities
 - .1.5 Definitions
- .2 SAFETY
 - .2.1 Cleanliness
 - .2.2 Fire-fighting and Safety Equipment
 - .2.3 Prevention of Personal Injury
 - .2.4 Lifting Gear
 - .2.5 Fuel Oil Leakage
 - .2.6 Entering Tanks
 - .2.7 Pressure Gauges and Indicators
 - .2.8 Work on Machinery
 - .2.9 Cleaning Agents
 - .2.10 Smoke Nuisance
- .3 OPERATIONS
 - .3.1 Role of Master and Chief Engineer
 - .3.2 Engineering Duties
 - .3.3 Auxiliary Machines
 - .3.4 Responsible Operation of Machinery
 - .3.5 Prevention of Waste
 - .3.6 Presence of Chief Engineer in Machinery Space

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée
 - .1.2 Politique
 - .1.3 Application
 - .1.4 Rôles et responsabilités
 - .1.5 Définitions
- .2 SÉCURITÉ
 - .2.1 Propreté
 - .2.2 Équipement de sécurité et de lutte contre l'incendie
 - .2.3 Prévention des blessures
 - .2.4 Appareils de levage
 - .2.5 Fuites de combustible
 - .2.6 Soutes
 - .2.7 Manomètres et indicateurs
 - .2.8 Travaux aux machines
 - .2.9 Agents de nettoyage
 - .2.10 Fumée
- .3 OPÉRATIONS
 - .3.1 Rôles du capitaine et du chef mécanicien
 - .3.2 Fonction principale du mécanicien
 - .3.3 Moteurs auxiliaires
 - .3.4 Utilisation des moteurs
 - .3.5 Précautions pour éviter les pertes
 - .3.6 Présence du chef mécanicien dans la salle des machines

- .3.7 Machinery Defects - Report to Master
- .3.8 Machinery in Use - Entering and Leaving Port
- .3.9 Machinery Overhaul at Anchor
- .3.10 Inspection of Machinery
- .3.11 Painting
- .3.12 Watertight Doors
- .3.13 Alarms, Safety Devices, Tests
- .3.14 Storerooms, Spare Parts, Tools
- .4 PREPARATIONS FOR GETTING UNDERWAY
- .4.1 Warming Up Engines
- .4.2 Turning Propellers
- .4.3 Testing Equipment
- .5 LUBRICATION AND FUEL OIL
- .5.1 Lubricating Oil Treatment
- .5.2 Soundings of Lubricating Oil and Fuel Tanks
- .5.3 Fuelling
- .6 MACHINERY, SHIP-BORNE CRAFT, GALLEY EQUIPMENT
- .6.1 Standby and Duplicate Machinery
- .6.2 Steering Gear
- .6.3 Refrigeration and Air Conditioning Equipment
- .6.4 Deck Machinery
- .6.5 Freezing Precautions
- .6.6 Motor Boat Engines
- .6.7 Galley Equipment
- .7 LAYING UP MACHINERY
- .7.1 Draining
- .7.2 Grease Locating
- .7.3 Freezing Precautions

- .3.7 Vices des moteurs - Rapport au capitaine
- .3.8 Moteur en marche - Entrée et sortie des ports
- .3.9 Remise en état des machines quand le bâtiment est à l'ancre
- .3.10 Inspection des machines
- .3.11 Peinture
- .3.12 Portes étanches
- .3.13 Vérification des avertisseurs et des dispositifs de sécurité
- .3.14 Magasin, pièce de rechange, outils
- .4 PRÉPARATIFS POUR L'APPAREILLAGE
- .4.1 Réchauffement de moteurs
- .4.2 Actionnement des hélices
- .4.3 Vérification de l'équipement
- .5 HUILE DE GRAISSAGE ET COMBUSTIBLE
- .5.1 Traitement de l'huile de graissage
- .5.2 Mesurage des réserves d'huile de combustible et de graissage
- .5.3 Approvisionnement en combustible
- .6 MACHINERIE, EMBARCATIONS DU BÂTIMENT, MATÉRIEL DE CUISINE
- .6.1 Appareils de réserve et en double
- .6.2 Appareils à gouverner
- .6.3 Machines frigorifiques et climatiseurs
- .6.4 Machines sur le pont
- .6.5 Précautions contre le gel
- .6.6 Moteurs des embarcations
- .6.7 Équipement de cuisine
- .7 MISE DE CÔTÉ DES APPAREILS
- .7.1 Vidange
- .7.2 Graissage
- .7.3 Précautions contre le gel

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope: The purpose of this Instruction and Guideline is to state the

- 1. INTRODUCTION
- 1.1 Objet et portée: L'objet des présentes Instructions et lignes directrices est

Departmental policies and principles regarding the Engine Room Department and to outline the general procedures which the Department requires for the safety, maintenance and effective operation of the Engine Room, and its machinery.

d'énoncer la politique du Ministère et les principes qui régissent les opérations de la salle des machines, ainsi que les procédures générales établies par le Ministère pour la sécurité, l'entretien et le bon fonctionnement de la salle des machines.

.1.2 Policy: It is the policy of this Department that

.1.2 Politique: En vertu de la politique du Ministère

- a) The Engine Room Department is responsible for the maintenance and upkeep of
- all machinery, except that the Deck Department will look after paint work of deck machinery;
 - all ships' piping systems, except that the Deck Department will look after paint work of the parts of systems outside the compartments assigned to the Engine Room Department;
 - all internal alarm, monitoring, control and communication systems;
 - all electrical supply and distribution equipment as detailed by the Regional Marine Superintendent;
 - all machinery spaces, (as defined in section

- a) La salle des machines est responsable de la maintenance et de l'entretien
- de toutes les machines, sauf des travaux de peinture sur les machines du pont, qui sont sous la responsabilité du pont;
 - de tous les systèmes de tuyauterie, sauf des travaux de peinture devant être effectués sur les tuyaux se trouvant à l'extérieur des compartiments affectés à la salle des machines, qui sont sous la responsabilité du pont;
 - de tous les systèmes internes d'alarme, de vérification, de contrôle et de communication;
 - de toutes les installations électriques décrites par le surintendant régional de la flotte;
 - de la tranche des machines (définie à l'article

.1.5), fuel and lubricating oil tanks, and fan, refrigeration, air conditioning, and sewage equipment;

- all ladders and companionways leading into or contained within spaces for which the Engine Room Department is responsible.

b) These areas of responsibility shall be maintained, and the work in them performed, in accordance with this DFIG, good engineering practice and Departmental concern for safety and efficiency.

.1.3 Application: These Instructions and Guidelines apply on all Departmental vessels.

.1.4 Roles and Responsibilities: General Engine Room Department roles and responsibilities are outlined in .3.2 and .3.3; specific responsibilities are given in the sections and sub-sections itemizing the various procedures.

.1.5 Definitions

The term "Machinery Space" includes the main engine room, auxiliary engine room, steering gear rooms and other spaces containing machinery for the propulsion of the vessel.

.1.5), des réservoirs de combustible et d'huile de graissage, des machines frigorifiques, des climatiseurs et des systèmes d'eaux usées;

- de tous les passages et échelles menant à des locaux, ou situés à l'intérieur de ces locaux, et dont la salle des machines est responsable.

b) L'entretien de ces locaux et les travaux qui s'y font doivent être effectués conformément à cette ILFM, aux bonnes pratiques des mécaniciens et au souci du Ministère à l'égard de la sécurité et de l'efficacité.

.1.3 Application: Les présentes Instructions et lignes directrices s'appliquent à tous les bateaux du Ministère.

.1.4 Rôles et responsabilités: Les rôles et responsabilités de la salle des machines sont énoncés aux articles .3.2 et .3.3; les responsabilités particulières sont énoncées dans les paragraphes et sous-paragraphes expliquant les diverses procédures.

.1.5 Définitions

Le terme "tranche des machines" comprend la salle du moteur principal, la salle des moteurs auxiliaires, les salles des appareils à gouverner et tous les autres locaux contenant des machines utilisées pour la propulsion du bateau.

.2	SAFETY	.2	SÉCURITÉ
.2.1	<u>Cleanliness</u>	.2.1	<u>Propreté</u>
.2.1.1	Keep Engine Room bilges clean and free from oil. They shall be inspected regularly by the Engineer on watch, and the source of any oil leakage traced and leakage stopped.	.2.1.1	Garder la cale de la salle des machines propre et exempte d'huile. Elle doit être inspectée régulièrement par le mécanicien de garde et la source de toute fuite d'huile doit être signalée et colmatée.
.2.1.2	Drip trays, tank tops, floorplates, gratings, ladders and handrails shall also be kept clean and free from oil.	.2.1.2	Les cuvettes d'égouttage, le dessus des réservoirs, les bouchains, les grillages, les échelles et les mains courantes doivent également être gardés propres et exempts d'huile.
.2.1.3	Keep machinery and machinery spaces clean at all times, allowing no accumulation of oil, grease or water drippage, oily rags, waste or garbage of any kind.	.2.1.3.	Tenir les machines et la tranche des machines propres en tout temps. L'accumulation de gouttes d'huile, d'eau ou de graisse, les torchons gras, les rebuts et les déchets de toutes sortes ne sont pas tolérés.
.2.2	<u>Fire-fighting and Safety Equipment</u> (See DFIG on Fire-fighting and Safety Equipment)	.2.2	<u>Équipement de sécurité et de lutte contre l'incendie</u> (Voir ILFM sur Équipement de sécurité et de lutte contre l'incendie)
.2.2.1	In cooperation with the Deck Department, ensure that fire-fighting and safety equipment is maintained in good operating condition at all times.	.2.2.1	Avec l'aide du pont, s'assurer que l'équipement de sécurité et de lutte contre l'incendie est gardé en bon état de fonctionnement en tout temps.
.2.2.2	When ship's power is not available, provide fire protection by an external source.	.2.2.2	Les installations de lutte contre l'incendie doivent être alimentées en électricité à partir d'une source externe lorsque l'électricité du navire n'est pas disponible.
.2.3	<u>Prevention of Personal Injury:</u> <u>Secure all floorplates,</u> gratings, ladders, handrails,	.2.3	<u>Prévention des blessures:</u> <u>Fixer tous les bouchains,</u> grillages, mains courantes,

tools and movable equipment and where applicable assure that protective guards against moving machinery are in place. When floorplates, manhole covers, ladders or other similar equipment are removed for any purpose, make provisions to prevent personal injury.

outils et équipements amovibles et s'assurer que les dispositifs de protection advenant le déplacement éventuel d'une machine sont laissés en place. Si des bouchains, couvercles de trous d'hommes, échelles ou autres objets semblables sont déplacés pour une raison quelconque, prendre les dispositions pour prévenir tout danger de blessures.

- .2.4 Lifting Gear (used in the operation or maintenance of the Engine Room and its machinery)
- .2.4.1 For regulatory requirements concerning tackle and lifting gear, refer to CRC Volume XVII, Chapter 1494, Tackle Regulations, Part IV, Subsections 21 and 22.
- .2.4.2 Inspect chain blocks, rope tackles and slings before use, and ensure that the gear is adequate for its intended function.
- .2.4.3 Inspect strongbacks, eyebolts and shackles before use; they should be of a size adequate for the lift to be made. Screw threads on all lifting gear and lifting holes must be in good condition.
- .2.4.4 Use only chain blocks, wire slings and special lifting gear for heavy machinery lifts. For difficult lifts requiring the use of exceptional rigging, the Chief

- .2.4 Appareils de levage (utilisés pour le fonctionnement et l'entretien de la salle des machines et de ses appareils)
- .2.4.1 Pour connaître les exigences concernant l'outillage de chargement et les appareils de levage, consulter la Codification des règlements du Canada, Volume XVII, chapitre 1494, Règlement sur l'outillage de chargement, Partie IV, paragraphes 21 et 22.
- .2.4.2 Inspecter les poulies à chaînes, ainsi que les palans et élingues en cordage avant usage et s'assurer que l'appareil convient à l'usage qu'il veut en faire.
- .2.4.3 Inspecter les traverses, les boulons à oeil et les manilles avant usage; ils devraient avoir les dimensions requises pour le travail en cause. Les pas de vis sur tous les appareils de levage et trous de démontage doivent être en bon état.
- .2.4.4 Se servir seulement des poulies à chaîne, des élingues en fil de fer et des autres appareils de levage spéciaux au levage de la machinerie lourde. Lorsqu'il s'agit de levages

Engineer may request the assistance of the Deck Department.

difficiles nécessitant l'utilisation d'un gréement spécial, le chef mécanicien peut demander l'aide du pont.

.2.5 Fuel Oil Leakage: Promptly correct fuel oil leakage from bunkers, tanks, burners, valves, pipelines, or other parts of the oil fuel equipment in order to prevent the accumulation of vapour. Lagging on pipelines and heaters that becomes saturated by fuel oil must be removed immediately.

.2.5 Fuites de combustible: Arrêter immédiatement les fuites de combustible dans les soutes, réservoirs, brûleurs, soupapes, conduites ou autres éléments des installations de combustible afin de prévenir toute accumulation de vapeurs. Le revêtement calorifuge sur les conduites et réchauffeurs qui devient saturer de combustible doit être enlevé immédiatement.

.2.6 Entering Tanks: No one shall enter a tank or an enclosed space without first notifying the Master, or an officer whom the Master designates as responsible. Prior to entering such a tank or space, take all precautions to ensure that the tank or enclosed space is gas-free and has been ventilated. If the space has contained any liquid other than water, the Master or responsible officer shall ensure that a competent person test the atmosphere using an approved testing device. If doubt exists, wear an approved breathing apparatus. The use of an adequate lifeline tended by a responsible person is mandatory in all cases.

.2.6 Soutes: Personne ne doit pénétrer dans une soude ou dans un espace clos sans auparavant en informer le capitaine ou l'officier qu'il a désigné. Avant de pénétrer dans une soude ou un espace clos, il faut s'assurer qu'ils sont exempts de gaz et ont été aérés. Si l'espace contenait un liquide autre que l'eau, le capitaine ou l'officier qu'il a désigné doit s'assurer qu'une personne comptétente vérifie la qualité de l'air avec un dispositif approuvé à cette fin. En cas de doute, porter un appareil respiratoire approuvé; l'usage d'un cable de sauvegarde, surveillé par une personne responsable, est obligatoire en tout temps.

.2.7 Pressure Gauges and Indicators: Pressure gauges and other indicating instruments on equipment or systems in service shall be closely monitored at all times. Test instruments when any defect is suspected and calibrate after the correction of any known defect.

.2.7 Manomètres et indicateurs: Les manomètres et autres instruments indicateurs du matériel ou des systèmes utilisés doivent être surveillés de près en tout temps. Essayer les instruments si l'on soupçonne une déféctuosité et calibrer après la réparation d'une déféctuosité connue.

.2.8 Work on Machinery

- .2.8.1 No one shall be permitted to enter crankcases, or work on machinery until:
- a) they are isolated from sources of power;
 - b) drains or vents are opened to provide adequate ventilation;
 - c) the machinery is completely free of any pressure or vacuum which could cause movement; and
 - d) turning gear, brakes or other blocking arrangements are properly connected.

.2.8.2 As soon as a turning gear has been engaged, a notice reading "TURNING GEAR IN" shall be posted at the starting controls of the machine.

.2.8.3 Post warning or danger signs where necessary, and secure firmly. Signs should clearly indicate the warning or danger, and be large enough to be easily seen and read.

.2.9 Cleaning Agents: The use of all cleaning agents which may create an explosive or toxic condition shall be closely controlled. In general, such cleaning agents should bear the approval of the Canadian Standards Association and should be used only as

.2.8 Travaux aux machines

- .2.8.1 Il est interdit à quiconque d'entrer dans les carters ou d'effectuer des travaux aux machines avant:
- a) d'avoir isolé ces dernières des sources d'électricité;
 - b) d'avoir ouvert les drains et les événements pour assurer une bonne aération;
 - c) de s'être assuré qu'il n'existe aucune pression positive ou négative qui pourrait provoquer un mouvement; et
 - d) de s'assurer que le vireur, les freins ou tout autre dispositif de blocage ont été correctement couplés.

.2.8.2 Aussitôt qu'un vireur est engagé, un avis indiquant que le vireur est en marche doit être affiché aux commandes de mise en marche de la machine.

.2.8.3 Placer des panneaux d'avertissement là où c'est nécessaire et les fixer solidement. Les panneaux doivent indiquer clairement l'avertissement et avoir des dimensions qui permettent de les voir et de les lire facilement.

.2.9 Agents de nettoyage: L'utilisation de tous les agents de nettoyage pouvant donner lieu à des conditions toxiques ou à un danger d'explosion doit être étroitement contrôlée. En général, ces agents de nettoyage doivent porter la marque d'approbation de l'Asso-

directed. Keep liquid and vapours from cleaning agents from creating a toxic or explosion hazard. In general, the use of gasoline, kerosene or other volatile hydrocarbons is prohibited in machinery spaces. Any machinery parts (e.g. air filters and air compressors) cleaned outside these areas must be thoroughly dried prior to reassembly to prevent the possibility of explosion.

ciation canadienne de normalisation et leur usage doit être conforme au mode d'emploi. S'assurer que les liquides et vapeurs qui se dégagent des agents de nettoyage ne présentent pas de danger d'empoisonnement ou d'explosion. En général, l'utilisation d'essence, de kérosène ou d'autres hydrocarbures volatiles est interdite dans la salle des machines. Toutes les pièces de machine (par exemple les filtres à air et compresseurs d'air) qui sont nettoyées à l'extérieur de la salle des machines doivent être parfaitement asséchées avant d'être remontées afin de prévenir toute possibilité d'explosion.

.2.10 Smoke Nuisance: Heavy fines can be imposed for contravening harbour regulations against the emission of smoke from vessels. Take precautions at all times to prevent such smoking.

.2.10 Fumée: De fortes amendes sont possibles pour les infractions aux règlements des ports sur les émissions de fumée provenant des bâtiments. Prendre des précautions en tout temps pour prévenir les émissions de fumée.

.3 OPERATIONS - GENERAL (see also DFIG 2-9, Chief Engineer: Authority, Responsibilities and Duties, and DFIG 2-10, Engineer Officers: Duties and Responsibilities).

.3 OPÉRATIONS - GÉNÉRALITÉS (voir également ILMF 2-9, Autorité, responsabilités et fonctions du chef mécanicien, et ILMF 2-10, Fonctions et responsabilités des officiers mécaniciens).

.3.1 Role of Master and Chief Engineer: The safety of the vessel, its equipment and personnel, are the responsibility of the Master, and he has full authority over its operation, in port and at sea. The Chief Engineer shall operate the main propulsion machinery as required by the Master; he shall, however, advise the

.3.1 Rôles du capitaine et du chef mécanicien: La sécurité du bâtiment, de son équipement et de son équipage est la responsabilité du capitaine qui a pleine autorité sur la conduite du bateau à quai et en mer. Le chef mécanicien est responsable du fonctionnement du moteur de propulsion principal conformément aux ordres du

Master on its safe, efficient and economical operation, pointing out any limitations, and explaining the likely consequences of operating outside these limitations.

capitaine; toutefois, il doit conseiller le capitaine sur le fonctionnement sûr, efficace et économique, notant les limites du moteur et expliquant les conséquences pouvant résulter de toute utilisation au-delà de ces limites.

.3.2 Duty of Engineers: Consistent with the foregoing paragraph, it shall be the prime duty of the Chief Engineer, and of each watchkeeping Engineer, to operate the vessel's main and auxiliary machinery safely, efficiently and economically.

.3.2 Fonction principale du mécanicien: Comme il est mentionné au paragraphe précédent, la principale fonction du chef mécanicien et de chacun des mécaniciens de garde est d'assurer le fonctionnement sûr, efficace et économique des moteurs principaux et auxiliaires du bateau.

.3.3 Auxiliary Machines: The number of auxiliary machines in operation shall be selected to give the most efficient and economical operation; however, the Master may require the use of additional machinery when entering or leaving harbour (see .3.8), when manoeuvring in confined waters, or at any other time he sees fit.

.3.3 Moteurs auxiliaires: Le nombre de moteurs auxiliaires en marche doit être choisi en vue d'assurer le fonctionnement le plus économique et le plus efficace possible; toutefois, le capitaine peut décider d'utiliser des moteurs additionnels à l'entrée ou à la sortie d'un port (v.3.8), lors de manoeuvres dans un espace restreint ou à tout autre moment qu'il juge opportun.

.3.4 Responsible Operation of Machinery: Machinery should be operated in accordance with any manufacturer's instructions provided. Note, and maintain where possible, recommended temperatures, pressures, vacuum, speed, etc.

.3.4 Utilisation des moteurs: L'utilisation des moteurs doit se faire conformément aux instructions des fabricants. Noter, et maintenir autant que possible, les températures, pressions, vides, et vitesses recommandés.

.3.5 Prevention of Waste: All sources of waste, such as improper combustion, leaks, water, air, fuel, lubricating oils, and electrical grounds, shall be rigidly controlled. Attend to observed defects promptly.

.3.5 Précautions pour éviter les pertes: Des précautions doivent être prises pour prévenir la perte ou l'utilisation inappropriée du matériel et des réserves. Toutes les sources de perte, par exemple, une combustion

imparfaite, les fuites d'eau, d'air, de combustible et d'huile de graissage ainsi que les pertes d'électricité aux prises à la masse, doivent être étroitement contrôlées et les défauts rapidement réparés.

- | | | | |
|--------|--|--------|---|
| .3.6 | <u>Presence of Chief Engineer in Machinery Space</u> | .3.6 | <u>Présence du chef mécanicien dans la salle des machines</u> |
| .3.6.1 | The Chief Engineer shall be present at or in close contact with the machinery controls when the vessel is manoeuvring in confined waters, entering or leaving harbour, or close aboard another vessel. | .3.6.1 | Le chef mécanicien doit être présent ou être à proximité des commandes de la salle des machines lors des manoeuvres en espace restreint, à l'entrée ou à la sortie d'un port, ou lorsque le bateau est à proximité d'un autre bateau. |
| .3.6.2 | The Chief Engineer shall carry out a daily inspection of machinery spaces. | .3.6.2 | Le chef mécanicien doit inspecter quotidiennement la tranche des machines. |
| .3.6.3 | The Chief Engineer shall ensure that the Engineers on watch know when he wishes to be called below. | .3.6.3 | Le chef mécanicien doit s'assurer que les mécaniciens de garde l'appelleront au moment opportun. |
| .3.6.4 | The presence of the Chief Engineer does not relieve the Engineer on watch of his responsibilities, unless the Chief Engineer officially takes charge and informs the Master accordingly. | .3.6.4 | Le mécanicien de garde doit continuer d'exercer ses fonctions même en présence du chef mécanicien, à moins que ce dernier dirige officiellement lui-même les opérations et informe le capitaine de ce changement. |
| .3.7 | <u>Machinery Defects - Report to Master:</u> The Chief Engineer shall report to the Master any defects in, damage to, or failure of, machinery and monitoring equipment which may affect the seaworthiness, speed or normal operation of the vessel. Except in an emergency, the Chief Engineer shall inform and consult the Master whenever it appears advisable or necessary to stop | .3.7 | <u>Vices des moteurs - Rapport au capitaine:</u> Le chef mécanicien doit signaler au capitaine tout vice, avarie ou panne de moteur ou d'appareil de contrôle compromettant la navigabilité, la vitesse ou le fonctionnement normal du bateau. Sauf en cas d'urgence, le chef mécanicien doit aviser le capitaine et le consulter lorsqu'il semble préférable ou nécessaire d'arrêter ou de |

or slow the main propulsion machinery (see .3.1). The Master shall determine the best course of action and instruct the Chief Engineer accordingly.

ralentir le moteur de propulsion principal (v.3.1.). Le capitaine doit adopter la ligne de conduite la mieux appropriée et donner les instructions pertinentes au chef mécanicien.

.3.8 Machinery in Use - Entering and Leaving Port

.3.8 Moteur en marche - Entrée et sortie des ports

.3.8.1 When entering and leaving port, or manoeuvring in restricted waters, the full power of the propelling machinery should be available. Do not restrict power by running power take-offs or by other means.

.3.8.1 Pour entrer dans un port ou en sortir, ou lors des manoeuvres en rades réservées, la pleine puissance des moteurs de propulsion devrait être disponible. Ne pas limiter la puissance des moteurs par l'utilisation des prises de force ou d'autres moyens.

.3.8.2 Ensure that standby auxiliary machines, such as generators, steering gear pumps, lubricating oil pumps, circulating pumps, etc., are in operation or immediately available, in addition to the normal sea operating machines.

.3.8.2 S'assurer que les machines de secours auxiliaires, comme les générateurs, les pompes de gouvernail, les pompes de graissage, les pompes de circulation, etc. fonctionnent ou sont en état de fonctionner immédiatement, au besoin, en plus des machines assurant la manoeuvre ordinaire en mer.

.3.9 Machinery Overhaul at Anchor (see DFIG on Maintenance, Docking, Refits and Repairs: Notice for Service)

.3.9 Remise en état des machines quand le bâtiment est à l'ancre (V. ILM sur l'entretien, l'amarrage, les réparations et le radoub: Note de service)

.3.9.1 While the vessel is at anchor, the Chief Engineer must receive permission from the Master for any overhaul of main engines, steering gear, or other auxiliary machinery which may be required for use.

.3.9.1 Quand le bâtiment est à l'ancre, le chef mécanicien doit obtenir l'autorisation du capitaine pour toute remise en état du moteur principal, des appareils à gouverner et des auxiliaires de machines dont on pourrait avoir besoin.

.3.9.2 When permissible overhaul is being carried out, the Engineer in charge shall

.3.9.2 Lorsqu'une remise en état autorisée est en cours, le mécanicien responsable doit

advise the Deck Officer on watch of the anticipated and actual times of completion of work.

aviser l'officier de quart de l'heure prévue et de l'heure réelle de la fin des travaux.

.3.10 Inspection of Machinery: The Chief Engineer shall make personal inspection of all machinery and equipment that is opened up for overhaul or repair. The Chief Engineer may require machinery or parts to be opened up if he considers inspection necessary or advisable.

.3.10 Inspection des machines: Le chef mécanicien doit procéder personnellement à l'inspection des machines et des équipements chaque fois qu'ils sont ouverts pour remise en état ou réparations. Le chef mécanicien peut faire ouvrir les machines ou leurs éléments chaque fois qu'une inspection est jugée utile ou nécessaire.

.3.11 Painting: The Regional Marine Superintendent will issue instructions for painting in the machinery spaces.

.3.11 Peinture: Le surintendant régional de la Marine publiera les instructions pour peindre la tranche des machines.

.3.12 Watertight Doors

.3.12 Portes étanches

.3.12.1 Maintain water-tight doors in machinery spaces in good working order and test by closing and opening once per week at the time of the life-boat drill. Note this test in the Engine Room rough Log Book.

.3.12.1 Maintenir les portes étanches de la tranche des machines en bon état; on doit les vérifier en les ouvrant et en les fermant, une fois la semaine, lors de l'exercice d'embarcation. Inscrire l'essai dans le brouillon du journal des machines.

.3.12.2 Doors to spaces not normally in use shall be kept closed, except when men are working in or entering such spaces.

.3.12.2 Les portes des locaux ordinairement inutilisés doivent être fermées, sauf si des hommes y travaillent ou y circulent.

.3.12.3 Keep operating gears for doors free of obstructions.

.3.12.3 Garder le mécanisme des portes exempt d'obstruction.

.3.13 Alarms, Safety Devices, Tests: Fire alarms, low pressure alarms and similar alarm and safety devices shall be tested weekly or as recommended by the manufacturer, and maintained in good working order. Tests shall be noted in the Engine Room rough Log Book.

.3.13 Vérification des avertisseurs et des dispositifs de sécurité: Les avertisseurs d'incendie, de basse pression et autres avertisseurs semblables ainsi que les dispositifs de sécurité doivent être vérifiés chaque semaine, ou selon les recommandations du fabricant,

et tenus en bon état de fonctionnement. Ces essais doivent être notés dans le brouillon du journal des machines.

.3.14 Storerooms, Spare Parts, Tools: Storerooms and machine shops should be clean and orderly. Keep stores, tools, equipment and spare parts in bins, lockers, racks or otherwise securely stowed. Special tools, bridge and similar gauges should be readily available when required.

.3.14 Magasins, pièces de rechange, outils: Les magasins et ateliers des machines doivent être gardés propres et en ordre. Garder les réserves, outils, équipements et pièces de rechange dans des parcs, caissons, râteliers ou être solidement arrimés. Les outils spéciaux et aux divers dispositifs de mesurage devraient être prêts à servir au besoin.

.4 PREPARATIONS FOR GETTING UNDERWAY

.4 PRÉPARATIFS POUR L'APPAREIL-LAGE

.4.1 Warming Up Engines

.4.1 Réchauffement des moteurs

.4.1.1 Before getting underway, the engines shall be thoroughly warmed up and turned over in accordance with the manufacturers recommendations. Open all vents and drain cocks when blowing around. Except in case of an emergency, the Master shall notify the Chief Engineer at least two hours before getting under way.

.4.1.1 Avant l'appareillage, les moteurs doivent être complètement réchauffés et on doit leur faire faire une révolution complète, comme le recommande le fabricant. Ouvrir tous les conduits et vider tous les robinets. Sauf en cas d'urgence, le capitaine doit informer le chef mécanicien au moins deux heures avant l'appareillage.

.4.1.2 In case of an emergency the Chief Engineer shall use the best judgement, consistent with the circumstances, in warming up engines.

.4.1.2 En cas d'urgence, le chef mécanicien doit agir au meilleur de son jugement, selon les circonstances, pour réchauffer les moteurs.

.4.1.3 The Engineer on watch shall see to the warming up of engines. Engines shall be turned by turning gear only during warm up.

.4.1.3 Le mécanicien de garde doit s'assurer que le réchauffement des moteurs est effectué. Le vireur ne doit servir à faire révolutionner les moteurs que lors du réchauffement.

- | | |
|---|---|
| .4.2 <u>Turning Propellers</u> | .4.2 <u>Actionnement des hélices</u> |
| .4.2.1 Before turning a propeller while warming up engines, the Engineer on watch shall check with the Deck Officer on watch that it is safe to do so. | .4.2.1 Avant de faire tourner une hélice pendant le réchauffement des moteurs, le mécanicien de garde doit s'assurer, auprès de l'officier de pont en devoir, s'il est sauf de le faire. |
| .4.2.2 The Engineer in charge shall promptly stop engines on signal from the bridge. | .4.2.2 Le mécanicien responsable doit arrêter rapidement les moteurs si le pont lui demande de le faire. |
| .4.2.3 Before turning engines at any other time, the Engineer in charge shall ensure that the propeller is clear. | .4.2.3 En tout autre temps, avant de faire tourner les moteurs, le mécanicien responsable doit s'assurer que l'hélice est libre. |
| .4.3 <u>Testing Equipment</u> | .4.3 <u>Vérification de l'équipement</u> |
| .4.3.1 Before getting under way, the Engineer on watch shall arrange, in conjunction with the Deck Officer on watch, to test engine telegraphs, telephones, whistles, navigation lights, steering gear, and the propulsion machinery monitoring system. | .4.3.1 Avant l'appareillage, le mécanicien de garde doit prendre, en collaboration avec l'officier de pont de garde, les dispositions nécessaires pour vérifier les transmetteurs d'ordre de manoeuvre, les téléphones, les sifflets, les feux de position, le gouvernail et le système de contrôle du système de propulsion. |
| .5 LUBRICATING OIL AND FUEL OIL | .5 HUILE DE GRAISSAGE ET COMBUSTIBLE |
| .5.1 <u>Lubricating Oil Treatment</u> | .5.1 <u>Traitement de l'huile de graissage</u> |
| .5.1.1 Keep lubricating oil in engine systems clean and free from impurities and water. When fitted, lubricating oil separators or coalescers shall be used daily. | .5.1.1 S'assurer que l'huile de graissage dans les systèmes de moteurs est propre et exempte d'impuretés et d'eau. S'il y a des séparateurs d'huile de graissage ou des coalesceurs, ils doivent être utilisés chaque jour. |
| .5.1.2 Periodic samples of lubricating oil, from the bottom of | .5.1.2 Des échantillons d'huile de graissage, provenant du fond |

each engine or gear sump and from each engine circulation system, shall be taken for laboratory testing, as required by the Chief Engineer.

de chaque carter de moteur ou d'huile ainsi que de chaque système de circulation du moteur, doivent être prélevés périodiquement pour les tests en laboratoire, à la demande du chef mécanicien.

.5.2 Soundings of Lubricating Oil and Fuel Tanks

.5.2 Mesurage des réserves de combustible et d'huile de graissage

Soundings of all fuel and lubricating oil tanks shall be made daily on a regular basis and before and after taking on supplies in order to maintain an accurate record of consumption. These soundings should be recorded in the Engine Room Log Book.

Le mesurage par sonde de toutes les réserves de combustible et d'huile de graissage doit être fait chaque jour, sur une base régulière, avant et après l'approvisionnement afin de tenir des registres de consommation précis. Les résultats devraient être inscrits dans le journal des machines.

.5.3 Fuelling (See DFIG 2-9, Chief Engineers: Responsibilities and Duties)

.5.3 Approvisionnement en combustible (Voir ILM 2-9, Responsabilités et fonctions du chef mécanicien)

.5.3.1 The Chief Engineer shall attend, or ensure that an engineer attends, at the loading of fuel oil.

.5.3.1 Le chef mécanicien doit assister ou s'assurer qu'un mécanicien assiste au chargement du mazout.

.5.3.2 The Chief Engineer shall advise the Master of the quantity of fuel on board and his estimated requirements - consumption and surplus - for the intended voyage. The Master and Chief Engineer shall together determine fuelling stations and quantities required.

.5.3.2 Le chef mécanicien doit informer le capitaine de la quantité de combustible à bord et des quantités requises prévues - consommation et surplus - pour le voyage en question. Le capitaine et le chef mécanicien doivent déterminer ensemble les endroits d'approvisionnement en combustible et les quantités requises.

.5.3.3 A half pint sample of fuel shall be taken at each fuelling and retained on board until the supply received has been consumed.

.5.3.3 Un échantillon d'une demi-chopine de combustible devra être prélevé à chaque approvisionnement et devra être gardé à bord jusqu'à ce que la quantité reçue ait été consommée.

- | | |
|--|--|
| .5.3.4 All fuel receipts should include the specification of the fuel and must be signed by the Chief Engineer. | .5.3.4 Tous les récépissés de combustible doivent comporter la description du combustible et doivent porter la signature du chef mécanicien. |
| .5.3.5 <u>Fuel Suctions:</u> The high <u>suctions in fuel</u> oil settling tanks should normally be used to prevent impurities from fouling the fuel system. | .5.3.5 <u>Aspiration de combustible:</u> On doit normalement utiliser l'aspiration à grand régime dans les bacs de décantation à combustible pour empêcher que des impuretés n'encrassent le système. |
| .5.3.6 <u>Discharge Overboard:</u> Do not <u>discharge fuel, lubricating oil</u> and oily bilge water overboard, except in an emergency (see DFIG on Environmental Emergency Reporting). | .5.3.6 <u>Rejets par-dessus bord:</u> Ne pas rejeter le combustible, l'huile de graissage et l'eau de cale huileuse à la mer, sauf en cas d'urgence (v. ILMF sur les Rapports d'urgence environnementales). |
| .6 MACHINERY, SHIP-BORNE CRAFT, GALLEY EQUIPMENT | .6 MACHINERIE, EMBARCATIONS À BORD, MATÉRIEL DE CUISINE |
| .6.1 <u>Standby and Duplicate Machinery</u> | .6.1 <u>Appareils de réserve et en double</u> |
| .6.1.1 Maintain standby and duplicate machinery, unless under repair, ready for immediate use when required. | .6.1.1 Sauf s'ils sont en réparation, tenir les appareils de réserve et en double en état de fonctionner immédiatement sur demande. |
| .6.1.2 Standby machinery shall be inspected, lubricated and turned over, or moved by hand, weekly; when practicable, test this machinery under power. | .6.1.2 Les appareils de réserve doivent être inspectés, graissés et tournés ou actionnés à la main une fois la semaine; si c'est possible, vérifier ces appareils sous tension. |
| .6.1.3 Duplicate machinery shall be used alternately, that is, changed over either weekly, or by passages, according to circumstances. Idle machinery is overhauled as required; turn over weekly by hand when out of use for period of over a week. | .6.1.3 Les appareils en double doivent être utilisés alternativement, c'est-à-dire être changés chaque semaine ou à chaque voyage, selon les circonstances. Les appareils inactifs sont remis en état selon les besoins et sont tournés à la main chaque |

semaine, s'ils restent inutilisés pendant plus d'une semaine.

.6.1.4 The Chief Engineer will draw up a schedule for the turning over of such machinery and is responsible for ensuring that the schedule is strictly adhered to.

.6.1.4 Le chef mécanicien établira un calendrier pour l'opération consistant à faire tourner à la main ces appareils et s'assurera que le calendrier est strictement suivi.

.6.2 Steering Gear

.6.2 Appareils à gouverner

.6.2.1 The Engine Room Department is responsible for the steering gear compartment and the steering gear.

.6.2.1 La salle des machines est responsable de l'appareil à gouverner et de la salle de l'appareil.

.6.2.2 The Deck Department is responsible for emergency steering arrangements involving blocks and tackle. They are also responsible for the auto pilot and the helm angle indicators.

.6.2.2 Le pont est responsable des dispositifs d'urgence du gouvernail nécessitant l'utilisation de poulies et d'équipement de levage. Il est également responsable du pilote automatique et des axiomètres.

.6.3 Refrigeration and Air Conditioning Equipment

.6.3 Machines frigorifiques et climatiseurs

.6.3.1 Refrigeration and air conditioning equipment is maintained by the Engine Room Department, except that coils in cold storage rooms are defrosted by the Catering Department, under the instructions of the Chief Engineer.

.6.3.1 Les machines frigorifiques et les climatiseurs sont entretenus par la salle des machines, à l'exception des serpentins dans les chambres froides, qui sont dégivrés par le Service de table selon les instructions du chef mécanicien.

.6.3.2 Refrigerators in messrooms and pantries are maintained by the Engine Room Department. Defrosting and cleanliness are the responsibility of the Catering Department.

.6.3.2 Les réfrigérateurs du carré des officiers et les garde-manger sont entretenus par la salle des machines. Le dégivrage et la propreté sont la responsabilité du Service de table.

.6.3.3 A daily record of refrigeration unit temperatures shall be maintained.

.6.3.3 On doit tenir un relevé quotidien des températures des machines frigorifiques.

- | | |
|---|---|
| <p>.6.4 <u>Deck Machinery</u></p> <p>.6.4.1 The Engine Room Department is responsible for the good working condition and repair of all deck machinery.</p> <p>.6.4.2 The Deck Department will paint deck machinery and lubricate it as recommended by the Chief Engineer.</p> <p>.6.5 <u>Freezing Precautions</u></p> <p>.6.5.1 The Deck Officer on watch shall notify the Engineer on watch whenever the atmospheric temperature drops to 2°C (35°F).</p> <p>6.5.2 The Chief Engineer will take suitable precautions against damage by freezing by draining or heating water tanks, valves or pipelines, switching on engine heaters and standby or warm-up circulating pumps.</p> <p>.6.5.3 When ship's power is not available and shore water is connected to the vessel, the Chief Engineer, in addition to the above precautions, shall ensure that the supply of water to the vessel will not be cut off due to the freezing of any line or valve.</p> <p>.6.6 <u>Motorboat Engines:</u> The Chief Engineer is responsible for the maintenance and good operating condition of motor boat engines. The Chief Engineer is also responsible for ensuring that the concentration of antifreeze is</p> | <p>.6.4 <u>Machines sur le pont</u></p> <p>.6.4.1 La salle des machines a la responsabilité du bon état de fonctionnement et de la réparation de toutes les machines du pont.</p> <p>.6.4.2 Le pont est responsable pour peindre et lubrifier les machines du pont, d'après les recommandations du chef mécanicien.</p> <p>.6.5 <u>Précautions contre le gel</u></p> <p>.6.5.1 L'officier de pont en devoir doit aviser le mécanicien de quart chaque fois que la température atmosphérique descend à 2°C. (35°F).</p> <p>.6.5.2 Le chef mécanicien prendra les précautions appropriées contre le gel en vidant ou en chauffant les réservoirs, conduites et robinets en mettant en marche les réchauffeurs et les pompes de circulation de réchauffement ou de secours.</p> <p>.6.5.3 Lorsque l'électricité n'est pas disponible sur le bateau et que les conduites d'eau du quai sont reliées au bateau, le chef mécanicien, en plus de prendre les précautions susmentionnées, doit s'assurer que l'alimentation en eau du bateau ne sera pas interrompue par le gel d'un tuyau ou d'une vanne.</p> <p>.6.6 <u>Moteurs des embarcations:</u> Le chef mécanicien a la responsabilité d'assurer l'entretien et le bon état de fonctionnement des moteurs d'embarcations. Le chef mécanicien a également la responsabilité de s'assurer</p> |
|---|---|

adequate for anticipated weather conditions.

que la concentration d'antigel convient aux conditions climatiques prévues.

.6.7 Galley Equipment: The Engine Room Department is responsible for the mechanical upkeep and repair of oil burning and electrical equipment, steam cookers or tables, and steam and water piping in the galley, messrooms and pantries.

.6.7 Équipement de la cuisine: La salle des machines est responsable de l'entretien et des réparations mécaniques des appareils électriques et au pétrole, des cuisinières et tables à la vapeur, et des conduites de vapeur et d'eau dans la cuisine, le carré des officiers, le réfectoire et les garde-manger.

.7 LAYING UP MACHINERY

.7 MISE DE CÔTÉ DES APPAREILS

.7.1 Draining

.7.1 Vidange

.7.1.1 Whenever machinery is to be laid up, thoroughly drain all parts subject to water accumulation and leave drains open. Remove packing from machinery stuffing boxes as required.

.7.1.1 Lorsque des appareils doivent être mis de côté, vidanger complètement toutes les pièces susceptibles de contenir de l'eau et laisser ouverts les orifices de purge. Enlever l'étoupe des boîtes à étoupe au besoin.

.7.1.2 Open up all cylinders, casings, and valve chests, clean all internal parts and surfaces and coat with lubricating oil. Dismantle parts where this is necessary for complete oiling. Bearings should be well oiled.

.7.1.2 Ouvrir tous les cylindres, carters, boîtes à clapets et toutes les pièces et surfaces intérieures, nettoyer et enduire d'huile de graissage. Démontez toutes les pièces nécessaires pour pouvoir effectuer une lubrification complète. Les paliers doivent être bien huilés.

.7.1.3 Thoroughly drain all steam and water piping and parts where water may accumulate, and leave drain cocks open, or drain plugs out; securely attach drain plugs near the hole to prevent loss. If necessary for complete drainage, flange joints may be broken at the lowest points in pipe lines or systems.

.7.1.3 Vider complètement toutes les conduites de vapeur et d'eau ainsi que les pièces où l'eau est susceptible de s'accumuler; les robinets de purge sont laissés ouverts et les bouchons de vidange doivent être enlevés et rattachés solidement à proximité de l'orifice de purge pour éviter d'être perdus. Au besoin, pour assurer une vidange complète, les raccords à brides seront

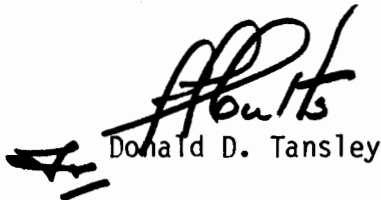
défauts aux points les plus bas dans les tuyauteries ou les systèmes.

.7.2 Grease Coating

- .7.2.1 Clean and coat bright surfaces, other than bearing surfaces, with heavy grease.
- .7.2.2 Close up machines after complete oiling and greasing.
- .7.2.3 When available, corrosion inhibitors may be used for internal and external coating of machinery parts in lieu of oil or grease.
- .7.3 Freezing Precautions: When there is a possibility of freezing temperatures, expel water from stern tubes and ship side valves and fittings by complete filling with suitable grease or heavy oil.

.7.2 Graissage

- .7.2.1 Nettoyer les surfaces polies autres que les surfaces porteuses et les enduire d'une graisse épaisse.
- .7.2.2 Renfermer les appareils après les avoir complètement huilés et graissés.
- .7.2.3 Les produits anti-rouille peuvent être utilisés comme enduit interne et externe des pièces de machinerie à la place d'huile et de graisse.
- .7.3 Précautions contre le gel: Lorsqu'il y a possibilité que la température atteigne le point de congélation, l'eau est expulsée des tubes d'étambot, des prises d'eau de mer et des accessoires en les remplissant complètement d'une graisse ou d'une huile lourde appropriée.


Donald D. Tansley



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines

2-16

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère

2-16

Subject	Objet	BACKGROUND AND REFERENCES TO AID MASTERS IN THE FUNCTION OF COMMAND/GUIDE ET RÉFÉRENCES POUR AIDER LE CAPITAINE DANS TION L'EXERCICE DE SA FONCTION DE COMMANDEMENT
---------	-------	---

From De

DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To A

DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 Application
- .2 GENERAL
 - .2.1 Navigational References
 - .2.2 Operations/Project Planning
 - .2.3 Navigational Equipment Tests
 - .2.4 Navigational Records
 - .2.5 Fitness to Perform Duties
 - .2.6 Emergency Towing Arrangements
- .3 ORDERS
 - .3.1 Master's Orders
 - .3.2 Other Orders
- .4 USE OF NAVIGATIONAL EQUIPMENT
 - .4.1 Use of Radar and Other Navigational Equipment
 - .4.2 Use of Automatic Steering
- .5 NAVIGATION PRACTICES
 - .5.1 Navigational Checks
 - .5.2 Determination of Position
 - .5.3 Speed
 - .5.4 Lookout

September 1981

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée
 - .1.2 Application
- .2 GÉNÉRALITÉS
 - .2.1 Textes de référence sur la navigation
 - .2.2 Planification des projets et des opérations
 - .2.3 Vérification du matériel de navigation
 - .2.4 Registres de navigation
 - .2.5 Aptitudes au quart
 - .2.6 Dispositions relatives au remorquage d'urgence
- .3 ORDRES
 - .3.1 Ordres du capitaine
 - .3.2 Autres ordres
- .4 UTILISATION DU MATÉRIEL DE NAVIGATION
 - .4.1 Utilisation du radar et autre matériel de navigation
 - .4.2 Utilisation du pilotage automatique
- .5 PRATIQUES DE NAVIGATION
 - .5.1 Vérifications nautiques
 - .5.2 Détermination de la position du navire
 - .5.3 Vitesse
 - .5.4 Vigie

Septembre 1981

.5.5	Navigation in Restricted Visibility	.5.5	Navigation par visibilité réduite
.5.6	Navigation in Pilotage Waters	.5.6	Navigation dans les eaux intérieures de pilotage
.5.7	Narrow Channels, Rivers, Harbours and Anchorages	.5.7	Chenaux étroits, rivières, ports et mouillages
.5.8	Coastal Navigation	.5.8	Navigation dans les eaux côtières
.6	DECK WATCH	.6	LE QUART À LA PASSERELLE
.6.1	Place of Duty	.6.1	Poste de quart
.6.2	Change of Duty	.6.2	Changement de quart
.6.3	Relieving the Deck Watch	.6.3	Relève du quart à la passerelle
.6.4	Keeping the Deck Watch	.6.4	Quart à la passerelle
.7	ANCHORING AND ANCHOR WATCHES	.7	MOUILLAGE ET QUART AU MOUILLAGE
.7.1	Proceeding to Anchor	.7.1	Manoeuvres préparatoires au mouillage
.7.2	At Anchor	.7.2	Au mouillage
.8	COMMUNICATIONS	.8	COMMUNICATIONS
.8.1	Safety Precautions	.8.1	Mesures de sécurité
.8.2	V.H.F. Radio Listening Watch	.8.2	Écoute-radio VHF
.8.3	V.H.F. Navigation Safety Calls	.8.3	Signaux et appels généraux de sécurité de la navigation VHF
.8.4	Navigational Warnings and Forecasts.	.8.4	Avertissements et prévisions de navigation

.1	INTRODUCTION	.1	INTRODUCTION
.1.1	<u>Purpose and Scope:</u> This DFIG is designed as an aid to Masters in the function of command. It outlines practices and procedures of Deck Department operations which may form the basis of Masters' standing orders. It provides background and references bearing on the safe, efficient and effective navigation of vessels, their security, and the maintenance of an appropriate level of operational documentation.	.1.1	<u>Objet et portée:</u> L'objet des présentes ILFM est d'aider le capitaine dans l'exercice de sa fonction de commandement. Elles exposent les pratiques et méthodes du Ministère relativement aux opérations sur la passerelle, lesquelles peuvent servir à établir des ordres permanents. Elles servent de guide et de référence aux fins de la sécurité et de l'efficacité de la navigation et constituent une documentation utile pour les opérations.
.1.2	<u>Application:</u> This Guideline applies to all Deck Departments of Departmental vessels.	.1.2	<u>Application:</u> Les présentes lignes directrices s'appliquent à toutes les opérations sur la

passerelle des navires du Ministère.

.2 GENERAL

.2. GÉNÉRALITÉS

.2.1 Navigational References

.2.1 Textes de référence sur la navigation

2.1.1 The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (Collision Regulations), Rules of the Road for the Great Lakes and the United States, Rules of the Road for Inland Waters, and standard text books on navigation are the main navigational references for Departmental vessels.

.2.1.1 Le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement sur les abordages), les Règles de route pour les Grands lacs et les États-Unis, les Règles de route pour les eaux intérieures, et les manuels courants de navigation constituent les documents de référence officiels pour la conduite des navires du Ministère.

.2.1.2 Deck watchkeeping officers should study and be guided by the remarks relating to the use of charts as aids to navigation and the remarks relating to practical navigation contained in the Canadian Hydrographic Service Sailing Directions.

.2.1.2 Les officiers de quart à la passerelle devraient s'inspirer des remarques relatives à l'utilisation des cartes comme aides à la navigation et des remarques relatives à la navigation pratique publiées dans les instructions nautiques du Service hydrographique du Canada.

.2.2 Operations/Project Planning

.2.2 Planification des projets et des opérations

.2.2.1 The Master, or his appointed representative, should consider in planning each stage of an operation or voyage:

.2.2.1 Le capitaine, ou son représentant nommé, devrait planifier chaque étape d'une opération ou d'un voyage en tenant dûment compte des facteurs suivants:

- a) relevant information contained in the nautical publications carried on the vessel;
- b) cautionary notes and other relevant information appearing on the charts carried on the vessel;
- c) tidal and water level information, currents and

- a) les renseignements pertinents des publications nautiques se trouvant à bord du navire;
- b) les avertissements et autres renseignements pertinents figurant sur les cartes qui se trouvent à bord du navire;
- c) les renseignements sur la marée, sur le niveau de l'eau, sur les courants, et

tide and water level predictions caused by meteorological conditions;	sur les prévisions de variations de courant, de marée et de niveau de l'eau attribuables aux conditions atmosphériques;
d) the effects of sea and swell;	d) les effets de la mer et de la houle;
e) the effect of heel, trim, water density and squat on underkeel clearance;	e) les effets de la gîte, de l'assiette, de la densité de l'eau et de la déjauge sur la profondeur sous quille;
f) the characteristics of any channel to be navigated, including effect on steering and manoeuvrability;	f) les caractéristiques des chenaux à franchir, y compris les effets sur la direction et la manoeuvrabilité;
g) visibility, weather and ice conditions;	g) les conditions de la visibilité, de l'atmosphère et de la glace;
h) the power and manoeuvrability of the vessel; and	h) la puissance et la manoeuvrabilité des navires; et
i) the accuracy with which the ship can be navigated along the intended route.	i) la précision avec laquelle on peut maintenir le cap.
.2.2.2 The Master is responsible for determining the safe position of the vessel at all times when at sea.	.2.2.2 Il incombe toujours au capitaine d'établir la position du navire en mer.
.2.3 <u>Navigational Equipment Tests</u>	.2.3 <u>Vérifications du matériel de navigation</u>
.2.3.1 The Master, or his appointed representative, shall ensure that all navigational equipment on board is in efficient working order and calibrated, and that deck officers are thoroughly conversant with and proficient in all navigational methods likely to be used.	.2.3.1 Le capitaine, ou son représentant nommé, doit s'assurer que tout le matériel de navigation à bord du navire est calibré et en bon état de fonctionnement, et que les officiers de passerelle connaissent à fond toutes les méthodes de navigation pouvant être utilisées.
.2.3.2 The Master, or the person designated by the Master, or the	.2.3.2 Le capitaine, la personne désignée par lui, ou la personne

person in charge of the deck watch, shall test or check:

- a) all navigational equipment required by any regulations pursuant to the Canada Shipping Act; and
- b) any additional navigational equipment fitted on the vessel for operations.

.2.3.3 These tests and checks shall be carried out:

- a) at least one hour before getting underway unless the equipment has been tested or checked within the previous 24 hours and has not been shut down; and
- b) as often as necessary when underway and preferably at least once every 24 hours.

The performance of these tests and checks should be noted in the Deck Log Book. At the discretion of the Master, a list of equipment requiring such tests may be drawn up to assist the person in charge of the deck watch in performing this task.

.2.3.4 Any equipment being used in the navigation of the ship and working satisfactorily may be construed as satisfying the required test or check.

.2.3.5 Tests or checks prohibited by local rule or regulation, or because they may cause fire or explosion, should be carried out as soon as permissible and safe.

responsable du quart à la passerelle doit vérifier:

- a) tout le matériel de navigation requis en vertu de tout règlement établi en application de la Loi sur la marine marchande du Canada; et
- b) de tout autre matériel de navigation dont le navire est muni pour des opérations.

.2.3.3 Les vérifications doivent être faites:

- a) au plus une heure avant l'appareillage, à moins que le matériel n'ait déjà été vérifié dans les 24 heures précédant et qu'il n'ait pas été fermé; et
- b) aussi souvent que nécessaire, lorsque le navire fait route et de préférence au moins une fois toutes les 24 heures.

L'exécution de ces vérifications doit être notée dans le journal de bord. À la discrétion du capitaine, une liste du matériel devant subir de telles vérifications peut être rédigée afin d'aider le responsable du quart à la passerelle dans l'accomplissement de cette tâche.

.2.3.4 Tout matériel servant à la conduite d'un navire et fonctionnant de façon satisfaisante convient avec les vérifications requises.

.2.3.5 Lorsqu'une vérification ou un essai est interdit par une règle ou un règlement local ou peut causer un incendie ou une explosion, il faut le reporter mais l'effectuer dès qu'il est possible et sûr de le faire.

.2.3.6 The Master shall ensure that clocks and chronometers used in navigation of the ship are regularly checked for accuracy by radio navigational time signals. All clocks, especially those in the engine room, are to be synchronized with the bridge.

.2.4 Navigational Records

.2.4.1 A record of the movements and activities of vessels shall be kept in the Departmental Deck Log Book (see DFIG 2-2); ensure that:

- a) information is recorded at the time that the movement, incident or activity occurs, or as soon after as possible;
- b) the log shows the time being kept on board; and
- c) the log is readily referenced to each calendar day.

.2.4.2 The Deck Log shall note the following movements, incidents or activities, together with the time of occurrence:

- a) engine movements of navigational importance;
- b) passing principal points and navigation marks;
- c) principal course alterations and courses steered;

.2.3.6 Le capitaine doit s'assurer que la précision des horloges et des chronomètres servant à la conduite du navire est vérifiée régulièrement au moyen des signaux horaires radio-télégraphiques. Toutes les horloges, surtout celles de la salle des machines, doivent être synchronisées avec celles de la passerelle.

.2.4 Registres de navigation

.2.4.1 Les mouvements et les activités des navires doivent être consignés dans le journal de bord fourni par le Ministère (voir ILFM 2-2). Voici les règles à observer dans ce cas:

- a) corriger les renseignements au moment où le mouvement, l'incident ou l'activité se produit ou le plus tôt possible par la suite;
- b) consigner au journal l'heure observée à bord; et
- c) suivre le journal par jour de calendrier.

.2.4.2 On doit consigner au journal de bord l'heure et la nature des mouvements, activités ou incidents suivants:

- a) les mouvements du moteur ayant une importance pour la navigation;
- b) le passage des principaux points et des repères de navigation;
- c) les principaux changements de cap et les routes suivies;

- | | |
|---|---|
| d) gyro compass errors, magnetic variation and deviation; | d) les erreurs de gyrocompas, les déviations et les variations magnétiques; |
| e) the setting and discontinuance of radar and radio watches; | e) l'établissement et l'interruption des quarts radio et radar; |
| f) navigational equipment testing; | f) les vérifications du matériel de navigation; |
| g) any malfunction of navigational equipment; | g) le mauvais fonctionnement du matériel de navigation; |
| h) operating errors in navigational equipment, if of a temporary nature; | h) les erreurs d'utilisation du matériel de navigation, si elles sont de nature temporaire; |
| i) maintenance carried out on navigational equipment; | i) l'entretien du matériel de navigation; |
| j) incidents affecting the safe navigation of the ship; | j) les incidents de nature à influencer sur la sûreté de navigation du navire; |
| k) entering and leaving port under difficult navigation conditions including: | k) les conditions de navigation difficiles au moment d'entrer dans le port ou d'en sortir, y compris: |
| i) restricted visibility; | i) la visibilité restreinte; |
| ii) ice in a concentration so as to require extraordinary manoeuvres; | ii) une concentration de glaces exigeant des manoeuvres extraordinaires; |
| iii) adverse weather; | iii) le mauvais temps; |
| l) the observation of another vessel standing into danger (and action taken); | l) observation d'un autre navire se trouvant en danger (et les mesures prises); |
| m) the change of the deck watch and the names of the watchkeepers; | m) le nom des personnes affectées au quart à la passerelle et la relève; |
| n) soundings of tanks and bilges; | n) les sondes des ballasts et les bouchains; |

- o) draft before and after arrival in port;
- p) potable water remaining; and
- q) bunkers remaining.

.2.5 Fitness to Perform Duties

.2.5.1 The Master, or person in charge of the deck watch, shall ensure that no person performs any duty or task that may affect the safe navigation of the vessel if:

- a) the ability of that person is apparently impaired by alcohol or by any other drug (see DFIG on Ship's Discipline Guidelines); or
- b) that person suffers from any known physical or mental disability that may prevent him from carrying out his duties effectively (compare with DFIG 1-2. Medical Examination of Ships' Personnel).

.2.5.2 The Master shall ensure that no language difficulties exist between the person in charge of the deck watch and members of the crew.

.2.6 Emergency Towing Arrangements

.2.6.1 The Master shall ensure that, there are arrangements for emergency towing at each end of the vessel, so that she does not have to be turned to be taken in tow, when the vessel is carrying:

- o) le tirant d'eau avant et après l'arrivée au port;
- p) le reste d'eau potable; et
- q) le reste de carburant.

.2.5 Aptitudes au quart

.2.5.1 Le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle doit s'assurer qu'aucune personne ne remplit des fonctions ou des tâches pouvant mettre en danger la navigation du navire:

- a) lorsqu'elle est apparemment sous l'influence de l'alcool ou de toute autre drogue (voir les ILMF intitulées "Lignes directrices sur la discipline à bord"); ou
- b) lorsqu'elle souffre d'un handicap physique ou mental connu pouvant l'empêcher de remplir ses fonctions efficacement (voir ILMF 1-2, Examen médical du personnel affecté aux navires).

.2.5.2 Le capitaine doit s'assurer qu'il n'existe aucun problème de langue entre la personne responsable du quart à la passerelle et les membres d'équipage.

.2.6 Dispositions relatives au remorquage d'urgence

.2.6.1 Le capitaine doit s'assurer que le navire peut être remorqué d'urgence à une ou l'autre extrémité de façon qu'on n'ait pas à le contourner pour le prendre en remorque, lorsqu'il transporte:

- a) oil or chemicals in bulk;
- b) categories of explosives specified in the Dangerous Goods Shipping Regulations, in quantities or amounts of more than:
 - i) 50 lbs. of category Z or ZZ;
 - ii) 100 lbs. of category Y, or
 - iii) 1000 lbs. of category X; or
- c) any other cargo that may produce an explosive atmosphere or where a cargo space contains a flammable gas.

NOTE:

Category Z means those explosives which have a mass explosion risk with serious missile effect;

Category ZZ means those explosives which have a mass explosion risk and minor missile effect;

Category Y means those explosives which have a mass fire risk, or a moderate explosion risk, but not the risk of mass explosion;

- a) des produits pétroliers ou chimiques en vrac;
- b) des explosifs des catégories précisées dans le Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses, lorsque les quantités dépassent:
 - i) 50 livres dans le cas des produits de la catégorie Z ou ZZ;
 - ii) 100 livres dans le cas des produits de la catégorie Y; ou
 - iii) 1000 livres dans le cas des produits de la catégorie X; ou
- c) toute autre marchandises pouvant rendre l'atmosphère propice aux explosions ou lorsque la cale à marchandises renferme des gaz inflammables.

REMARQUE:

Catégorie Z: explosifs présentant un risque de destruction massive avec effet de missile important,

Catégorie ZZ: explosifs présentant un risque de destruction massive avec effet de missile mineur,

Catégorie Y: explosifs présentant un risque d'incendie majeur ou un risque de destruction modérée mais non massive,

Category X means those explosives which have a fire risk, a slight explosion risk, or both, but the effect of which will be localized.

Catégorie X: explosifs présentant un risque d'incendie, un risque d'explosion mineur, ou les deux, mais dont les effets seront localisés.

See also International Maritime Dangerous Goods Code (published by IMCO).

Voir également le Code maritime international des marchandises dangereuses (publié par l'OMCI).

.2.6.2 Emergency towing arrangements should permit another ship to take the vessel in tow without boarding or receiving assistance from persons on her deck.

.2.6.2 Les dispositions de remorquage d'urgence devraient être telles qu'un autre navire puisse le remorquer sans qu'il soit nécessaire de l'accoster ou de recevoir de l'aide des personnes se trouvant sur la passerelle.

.3 ORDERS

.3 ORDRES

.3.1 Master's Orders: Masters of vessels of more than 50 tons register tonnage should issue the following orders in writing to the person in charge of the deck watch:

.3.1 Ordres du capitaine: Les capitaines des navires de plus de 50 tonneaux de jauge devraient présenter par écrit les ordres suivants, à l'intention de la personne responsable du quart à la passerelle:

- a) general standing orders; and
- b) specific instructions respecting the navigation of the vessel.

- a) les ordres permanents généraux; et
- b) les instructions particulières relatives à la conduite du navire.

.3.2 Other Orders

.3.2 Autres ordres

.3.2.1 Orders respecting steering, engine movements, mooring lines or anchors should be given and responded to in a seamanlike manner.

.3.2.1 Les ordres concernant la barre, les mouvements du moteur, les aussières d'amarrage ou les ancres devraient être donnés et exécutés conformément aux pratiques en vigueur dans la marine.

.3.2.2 Steering orders should reflect:

.3.2.2 Les ordres de barre devraient indiquer:

- a) the amount and direction of helm to be applied or taken off;

- a) la mesure de la barre à donner ou à enlever ainsi que la direction;

- | | |
|--|--|
| b) the direction of the helm and new course to be steered; or | b) la direction de la barre et la nouvelle route à suivre; ou |
| c) the direction and rate of turn or swing required. | c) la direction et l'angle de virage requis. |
| .3.2.3 The person in charge of the deck watch shall ensure that all orders respecting the manoeuvring of the vessel are properly carried out. | .3.2.3 La personne responsable du quart à la passerelle doit s'assurer que tous les ordres concernant la manoeuvre du navire sont exécutés convenablement. |
| .4 USE OF NAVIGATIONAL EQUIPMENT | .4 UTILISATION DU MATÉRIEL DE NAVIGATION |
| .4.1 <u>Use of Radar and Other Navigational Equipment</u> | .4.1 <u>Utilisation du radar et autre matériel de navigation</u> |
| 4.1.1 Radar should be considered a navigational aid and not a sole means of navigation. Initial radar fixes are often not reliable when making a landfall; identification at long range is difficult. Soundings should also be taken and meteorological conditions leading to super- and sub-refractions and "cluttered" sea conditions should be considered at all times. Officers are cautioned not to depend solely on the information supplied by radar for the safe navigation of the vessel. | 4.1.1 Le radar devrait être considéré comme une aide et pas nécessairement comme le seul moyen de navigation. Les déterminations initiales du point au radar sont souvent peu fiables lorsqu'on effectue un atterrissage; l'identification à grande distance est difficile. On devrait avoir recours aux sondages et de tout moment, tenir compte des conditions météorologiques qui sont la source de réfractions plus ou moins prononcées et d'échos parasites. Les officiers ne doivent pas se fier uniquement aux renseignements obtenus par le radar pour assurer la bonne navigation de leur navire. |
| 4.1.2 Officers using radar shall familiarize themselves with the limitations of the equipment and the conditions under which certain targets may not be detected. | 4.1.2 Les officiers qui utilisent le radar doivent en connaître les limites et savoir dans quelles conditions certains objectifs peuvent ne pas être détectés. |
| 4.1.3 Navigational radar sets should be calibrated at intervals recommended by the manufacturer, and as circumstances dictate. | 4.1.3 Les appareils radar servant à la navigation devraient être vérifiés aux intervalles recommandés par le fabricant et lorsque les circonstances l'exigent. |

.4.1.4 The person in charge of the deck watch of a vessel with operational radar equipment shall ensure that an efficient radar watch is maintained:

- a) in all conditions of reduced visibility;
- b) from sunset to sunrise;
- c) whenever radar information can be effectively used:
 - i) in the navigation of the vessel, and
 - ii) to provide early warning of the approach of or to other ships; and
- d) when the vessel is located within 5 nautical miles, or other distance stipulated by the Master, of any known potential hazard.

.4.1.5 When using radar equipment, the person in charge of the deck watch shall ensure that:

- a) the radar observer has received adequate training, and is familiar with the limitations of radar for anti-collision purposes;
- b) the equipment is operational and correctly adjusted to prevailing conditions;
- c) undue reliance is not placed on radar information;

.4.1.4 La personne responsable du quart à la passerelle d'un navire muni d'un radar opérationnel doit s'assurer qu'une veille radar efficace est maintenue:

- a) dans toutes les conditions de visibilité réduite;
- b) entre le coucher et le lever du soleil;
- c) lorsque les renseignements fournis par le radar peuvent être utilisés efficacement;
 - i) pour conduire le navire, et
 - ii) pour prévenir tôt de l'approche d'autres navires; et
- d) lorsque le navire est situé à moins de cinq milles marins, ou autre distance stipulée par le capitaine de tout danger possible connu pour ce navire.

.4.1.5 Lorsqu'elle a recours au radar, la personne responsable du quart à la passerelle doit s'assurer:

- a) que l'opérateur-radar a reçu une formation appropriée et connaît bien les limites du radar relativement à la prévention des abordages;
- b) que le radar fonctionne convenablement et qu'il est réglé en fonction des conditions qui règnent;
- c) que les renseignements fournis par le radar sont utilisés avec discernement;

- | | |
|---|---|
| d) information used is checked for accuracy by adequate observation; | d) que la précision des renseignements utilisés est vérifiée par une observation convenable; |
| e) the range scale selected is appropriate to the location and speed of the ship. Controls should be adjusted: | e) que l'échelle de distance choisie convient à l'emplacement et à la vitesse du navire. Le radar devrait être réglé de manière optimale afin: |
| i) to detect targets as early as possible, and | i) que les objectifs soient détectés aussi tôt que possible, et |
| ii) to the optimum settings for detection of weak echoes; | ii) que les échos faibles n'échappent pas à la détection; |
| f) the observer is familiar with the performance, characteristics and accuracy of the equipment, and makes adequate compensation for any known error; | f) que l'opérateur radar connaît bien le rendement, les caractéristiques et la précision du matériel et qu'il tient dûment compte de toute erreur connue; |
| g) the effect of any evasive action is evaluated by radar plotting or equivalent systematic analysis; | g) que la situation de même que l'effet de toute manoeuvre d'évitement sont évalués à l'aide du pointage radar ou d'une analyse systématique; |
| h) it is not assumed that a vessel detected: | h) qu'on ne suppose pas que le navire détecté: |
| i) has radar information, | i) dispose d'information radar, |
| ii) is experiencing similar visibility conditions, | ii) se trouve dans des conditions de visibilité semblables à celles dans lesquelles on se trouve, |
| iii) can be identified with any fog signal heard or V.H.F. navigation safety signal received, | iii) peut être identifié par tout cornet de brume entendu ou tout signal de sécurité nautique reçu par VHF, |

- | | |
|--|---|
| iv) will maintain its course and speed, or | iv) poursuivra sa route et maintiendra sa vitesse, ou |
| v) will pass clear because the radar bearing is changing; | v) pourra éviter l'abordage parce que le relèvement du radar change; |
| i) the effect of tide is considered when identifying coastlines or conspicuous points; and | i) que l'on tient compte de l'effet de la marée dans l'identification des côtes ou des points voyants; et |
| j) when navigating in or near ice, due allowance is made for | j) lorsqu'on navigue dans ou près de la glace, que l'on prenne en considération: |
| i) the masking and apparent distortion of the coastline and off-lying features by ice, | i) l'obstruction et la distorsion apparente de la côte et des obstacles éloignés en raison de la glace, |
| ii) the possible confusion between ice echoes and echoes from other targets, and | ii) la confusion possible entre les échos renvoyés par la glace et ceux provenant d'autres objectifs, et |
| iii) icebergs and other forms of ice remaining undetected. | iii) les icebergs et les autres formes de glace non détectés. |

(Note: See DFIG on Navigation in Ice)

(Remarque: Voir les ILFM concernant La navigation dans les glaces)

.4.2 Use of Automatic Steering

.4.2 Utilisation du pilotage automatique

.4.2.1 When automatic steering equipment is used in the navigation of a vessel, the Master or person in charge of the deck watch shall ensure that it is possible to establish manual control of the steering of the vessel immediately.

.4.2.1 Lorsqu'on utilise le dispositif de pilotage automatique, le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle doit s'assurer qu'il est possible de rétablir immédiatement la commande manuelle de la conduite du navire.

.4.2.2 The person in charge of the navigation of the vessel shall make or supervise the automatic steering changeovers and adjustments; the mode of steering employed shall be clearly indicated at all times.

.4.2.3 The Master, or person in charge of the deck watch, shall ensure that another member of the deck watch is ready to assume steering duties without delay when the ship is:

- a) in visibility conditions that may require prompt helm action;
- b) in areas of high traffic density;
- c) in a close quarters situation with another vessel; and
- d) located within a prescribed distance, to be determined by the Master, of a navigational hazard of any nature.

.5 NAVIGATION PRACTICES

.5.1 Navigational Checks

The Master should ensure that all important navigational decisions taken by one person are checked independently by another person when the ship is being navigated in:

- a) the approaches to a harbour, port, river or narrow channel;
- b) a harbour, port, river or narrow channel; or

.4.2.2 La personne responsable de la conduite du navire doit assurer elle-même ou superviser le passage du pilote automatique à la commande manuelle et les réglages; le type de pilotage utilisé doit être clairement indiqué en tout temps.

.4.2.3 Le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle doit s'assurer qu'un autre membre d'équipage en est prêt à assurer la conduite du navire sans délai dans les circonstances suivantes:

- a) les conditions de visibilité sont telles qu'on doit barrer le navire rapidement;
- b) dans les secteurs où la circulation est intense;
- c) le navire est en "position très rapprochée" par rapport à un autre navire; et
- d) le navire est situé à une distance prescrite, à déterminer par le capitaine, d'un danger de navigation.

.5 PRATIQUES DE NAVIGATION

.5.1 Vérification nautiques

.5.1.1 Le capitaine devrait s'assurer que toutes les décisions importantes pour la navigation prises par une personne sont vérifiées par une autre personne lorsque le navire navigue:

- a) dans les approches d'un port, d'une rivière ou d'un chenal étroit;
- b) dans un port, une rivière ou un chenal étroit; ou

- c) an area of high traffic density.

- c) un secteur où la circulation est intense.

.5.2 Determination of Position

.5.2 Détermination de la position du navire

.5.2.1 The Master, or person in charge of the deck watch, shall:

.5.2.1 Le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle doit:

- a) determine the position of the vessel:
 - i) at intervals sufficiently frequent to ensure that the vessel closely follows the planned course, and
 - ii) as soon as possible when any doubt exists as to the position of the ship;
- b) determine the depth of water whenever such information may contribute to the safe navigation of the vessel;
- c) not place undue reliance upon any ship-borne navigational aid or aid to navigation, especially those that are
 - i) floating or
 - ii) exposed to the effects of ice movement, or the accumulation of ice or snow.

- a) déterminer la position du navire:
 - i) à intervalles suffisamment rapprochés de façon à s'assurer que le navire suit fidèlement la route prévue, et
 - ii) aussitôt que possible lorsqu'il existe un doute quant à la position du navire;
- b) déterminer la profondeur de l'eau lorsqu'une telle information peut contribuer à la sécurité de la conduite du navire;
- c) ne pas se fier indûment aux instruments de bord servant à déterminer la position du navire ou aux aides à la navigation en particulier lorsqu'ils sont
 - i) flottants, ou
 - ii) exposés aux effets des mouvements des glaces, ou aux effets de l'accumulation des glaces ou de la neige.

.5.2.2 The Master, or person in charge of the deck watch, shall calculate vessel position and water depth (see (a) and (b) above) independently of navigational information

.5.2.2 Le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle doit déterminer la position du navire et la profondeur de l'eau (voir (a) et (b) ci-dessus) sans égard aux ren-

received from a traffic control centre.

seignements obtenus d'un centre de contrôle de la circulation.

.5.3 Speed

.5.3 Vitesse

.5.3.1 The person in charge of the deck watch is responsible for ensuring that the vessel does not exceed the speed at which she can be safely navigated.

.5.3.1 La personne responsable du quart à la passerelle doit s'assurer que le navire n'est pas conduit à une vitesse plus grande que celle à laquelle il peut être gouverné en toute sécurité.

.5.3.2 The following factors are among those taken into account in determining a safe speed:

.5.3.2 On considérera entre autres les facteurs suivants pour déterminer une vitesse de sécurité:

a) by all vessels:

a) par tous les bateaux:

- i) the state of visibility;
- ii) the traffic density, including concentrations of fishing or any other vessels;
- iii) the manoeuvrability of the vessel, with special reference to stopping distance and turning ability in the prevailing conditions;
- iv) at night, the presence of background light (i.e. from shore lights, or from back scatter of the vessel's own lights);
- v) the state of wind, sea and current, and the proximity of navigational hazards;
- vi) the draught in relation to the available depth of water;

- i) la visibilité;
- ii) l'intensité de la circulation, y compris les concentrations de bateaux de pêche et autres;
- iii) la manoeuvrabilité du bateau en ce qui a trait à la distance d'arrêt et l'aptitude à virer dans les conditions ambiantes;
- iv) la nuit, la présence de lumières à l'arrière plan (c'-à-d. lumières de la rive, ou rétrodiffusion des feux de navigation du bateau);
- v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de dangers pour la navigation;
- vi) le tirant d'eau par rapport à la profondeur des eaux établie;

- | | |
|---|--|
| vii) the Collision Regulations (see .2.1.1 and Deck Log Book, pages 10 and 11); | vii) le Règlement sur les abordages (voir l'alinée .2.1.1 et le Journal de bord pages 10 et 11); |
| viii) local rules; | viii) des règles locales; |
| ix) the characteristics and dimensions of any channel being navigated; | ix) des caractéristiques et des dimensions de tout chenal suivi; |
| b) additionally, by vessels with operational radar: | b) de plus, par les bateaux équipés d'un radar: |
| i) the characteristics, efficiency and limitations of the radar equipment; | i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites du radar; |
| ii) any constraints imposed by the radar scale in use; | ii) toute limite imposée par l'échelle de distance du radar utilisée; |
| iii) the effect on radar detection of the state of sea, weather, and other sources of interference; | iii) les effets de l'état de la mer, du temps et d'autres sources d'interférence sur l'observation au radar; |
| iv) the possibility that small vessels, ice and other floating objects may not be detected by radar at an adequate range; | iv) la possibilité que de petits bateaux, de la glace et d'autres objets flottants ne puissent être détectés au radar à une portée suffisante; |
| v) the number, location and movement of vessels detected by radar. | v) le nombre, la position et le mouvement des bateaux détectés au radar. |

.5.4 Lookout

.5.4.1 The Master shall ensure that at least one person in the deck watch keeps a continual and vigilant lookout. The Collision Regulations, Rule 5, require

.5.4 Vigie

.5.4.1 Le capitaine doit s'assurer qu'au moins une personne se trouvant de quart à la passerelle assure une vigie alerte et continue. En vertu de la règle

that every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing, and all other means appropriate to prevailing circumstances, so as to fully appraise the situation and the risk of collision.

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

.5.4.2 When the vessel is underway, the person in charge of the watch shall ensure that a proper lookout is kept over an arc of 360° from close alongside to the horizon.

.5.4.2 Lorsque le navire est en route et, sous réserve des conditions énumérées ci-dessous, la personne chargée de la vigie doit s'assurer qu'elle dispose d'une perspective de 360° depuis la zone proche de la passerelle jusqu'à l'horizon.

.5.5 Navigation in Restricted Visibility

.5.5 Navigation par visibilité réduite

.5.5.1 The work engaged in by the Department does not normally require that vessels maintain full speed in restricted visibility. In such conditions, strictly observe Rules 19 and 35 of the International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea (1972), the Rules of the Road for the Great Lakes, and the related rules in the United States, Rules of the Road for Inland Waters.

.5.5.1 Le travail effectué par le Ministère ne justifie normalement pas le maintien par visibilité réduite de la pleine vitesse. Par telles conditions, respecter strictement les exigences des règles 19 et 35 du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, des Règles de route pour les Grands lacs et des règles connexes aux États-Unis, ainsi que des Règles de route pour les eaux intérieures.

.5.5.2 The Master, or person in charge of the deck watch, shall bear in mind that:

.5.5.2 Le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle doit se rappeler les points suivants:

a) radar information has its limitations (see section 4.1). Small icebergs, growlers, deadheads and similar floating objects may not be detected.

a) renseignements fournis par le radar sont limités (voir l'article .4.1). Les petits icebergs, les glaçons, et autres objets flottants semblables ne peuvent pas être détectés.

b) a vessel navigating in restricted visibility must go at a speed that is safe in the circumstances.

b) par visibilité réduite, un navire doit marcher à une vitesse de sécurité selon les circonstances.

.5.6 Navigation in Pilotage Waters

.5.6 Navigation dans les eaux Intérieures de pilotage

.5.6.1 Where a vessel is proceeding under the conduct of a pilot, the Master or person in charge of the deck watch shall:

.5.6.1 Lorsqu'un navire est dirigé par un pilote, le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle doit:

- a) provide the pilot with all pertinent information respecting the vessel's:
 - i) manoeuvring characteristics;
 - ii) drafts;
 - iii) navigational equipment; and
 - iv) propulsion and steering systems; and
- b) ensure that the pilot has all assistance necessary for the safe conduct of the vessel.

- a) fournir au pilote tous les renseignements appropriés concernant le navire, à savoir:
 - i) ses caractéristiques de manoeuvrabilité;
 - ii) son tirant d'eau;
 - iii) le matériel de navigation; et
 - iv) le système de direction et de propulsion, et
- b) s'assurer qu'il peut compter sur toute l'aide nécessaire pour la conduite du navire en toute sécurité.

.5.6.2 The pilot and the Master should communicate in a mutually agreed to language.

.5.6.2 Le pilote et le capitaine devraient faire les communications dans une langue convenue.

.5.6.3 When the person in charge of the deck watch is in any doubt as to the safety of the vessel, he shall immediately inform the Master and the pilot.

.5.6.3 Lorsque la personne responsable du quart à la passerelle a des doutes quant à la sécurité du navire, elle doit en informer immédiatement le capitaine et le pilote.

.5.6.4 The fact that the vessel is under the conduct of a pilot does not relieve the Master or person in charge of the deck watch from the necessity of

.5.6.4 Le fait que le navire soit dirigé par un pilote ne dégage aucunement le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle de l'obligation de

- | | |
|---|--|
| complying with the usual Regulations and/or Departmental Fleet Instructions and Guidelines. | se conformer aux règlements habituels ou aux Instructions et lignes directrices de la flottille du ministère. |
| <p>.5.7 <u>Narrow Channels, Rivers, Harbours and Anchorages</u></p> | <p>.5.7 <u>Chenaux étroits, rivières, ports et mouillages</u></p> |
| <p>.5.7.1 Before committing a vessel to a narrow channel, the Master or person in charge of the deck watch shall ensure that it is safe to do so in the prevailing and predicted circumstances.</p> | <p>.5.7.1 Avant de s'engager dans un chenal étroit, le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle doit s'assurer de la sécurité d'une telle manoeuvre dans les circonstances qui règnent ou qui pourraient survenir.</p> |
| <p>.5.7.2 The Master or person in charge of the deck watch of a vessel approaching an anchorage, or approaching and navigating a channel, harbour or river shall:</p> <p>a) have the anchors cleared away and, where necessary, buoyed; and</p> <p>b) make suitable arrangements so that an anchor can be let go without delay.</p> | <p>.5.7.2 Le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle d'un navire s'approchant d'un mouillage, ou s'approchant d'un chenal, d'un port ou d'une rivière, doit:</p> <p>a) faire dégager et, au besoin baliser les ancres; et</p> <p>b) prendre les dispositions nécessaires afin qu'une ancre puisse être jetée sans délai.</p> |
| <p>.5.8 <u>Coastal Navigation</u></p> | <p>.5.8 <u>Navigation dans les eaux côtières</u></p> |
| <p>.5.8.1 Navigation by "seaman's eye" when in sight of land is to be discouraged. Masters should ensure the frequent plotting (at half hour intervals or less where possible) of the vessel's position by recognized navigational techniques. Proper navigational records must be kept at all times.</p> | <p>.5.8.1 Il est déconseillé de naviguer à l'estime lorsqu'on est en vue de la terre. Le capitaine devrait s'assurer que la position du navire est pointée fréquemment (toute les demi-heures si possible) au moyen des techniques de navigation reconnues. Les documents appropriés sur la navigation doivent être à jour à tout moment.</p> |
| <p>.6 THE DECK WATCH (see also DFIG 2-5, Deck Officer's Duties and Responsibilites)</p> | <p>.6 LE QUART A LA PASSERELLE (voir ILFM 2-5, Fonctions et responsabilités de l'officier de pont)</p> |

.6.1 Place of Duty: When the ship is underway:

- a) the person in charge of the deck watch should be on the bridge, except when properly relieved;
- b) another member of the deck watch should be steering the vessel except where
 - i) automatic steering is used, or
 - ii) under the Ships' Deck Watch Regulations, the only person required to be in the deck watch is the person in charge.

.6.2 Change of Duty: When a person relieves another person from a duty relating to the navigation or conduct of a vessel:

- a) the person taking over:
 - shall clearly indicate to the person being relieved that he is assuming the duty;
- b) the person being relieved:
 - shall clearly indicate to the person taking over that he has relinquished the duty;
 - shall give every assistance necessary to ensure that the person taking over has a proper appreciation of the situation.

.6.1 Poste de quart: Lorsque le navire est en route:

- a) la personne responsable du quart à la passerelle devrait se trouver sur le pont, sauf lorsqu'elle a été relevée dans les règles;
- b) un autre membre du quart à la passerelle devrait diriger le navire, sauf si:
 - i) on utilise le pilotage automatique, ou
 - ii) en vertu du Règlement sur les quarts à la passerelle des navires, la seule personne tenue d'être de quart à la passerelle est la personne responsable.

.6.2 Changement de quart: Lorsqu'une personne relève une autre personne des fonctions relatives à la navigation ou à la conduite d'un navire:

- a) la personne qui prend la relève:
 - doit indiquer clairement à la personne relevée qu'elle prend le service;
- b) la personne relevée:
 - doit indiquer clairement à la personne qui prend la relève qu'elle résigne le service;
 - doit fournir à la personne qui prend la relève toute l'aide nécessaire afin d'assurer qu'elle possède une connaissance convenable de la situation.

.6.3 Relieving the Person in Charge of a Deck Watch

.6.3.1 Before taking charge of the deck watch the person taking over shall ensure that:

- a) he fully understands
 - i) the Master's orders, any relevant bulletin, forecast or warning, or navigation safety signal that has been received,
 - ii) the Collision Regulations, any local rules, the Rules of the Road for the Great Lakes, or other appropriate rules; and
 - iii) courses to be followed by the vessel including any compulsory or recommended route;
- b) all charts and navigational publications needed for safe navigation are in working order and readily available;
- c) the operation of navigational equipment in use is checked;
- d) he has an adequate appreciation of the circumstances, including
 - i) the position, course and speed of the vessel;

.6.3 Relève du responsable du quart à passerelle

.6.3.1 Avant de prendre la responsabilité du quart à la passerelle, la personne doit s'assurer:

- a) qu'elle comprend à fond
 - i) les ordres du capitaine, les bulletins, prévisions, ou avertissements pertinents, ou les signaux de sécurité de navigation reçus,
 - ii) le Règlement sur les abordages, les règles locales, les Règles de route pour les Grands lacs, ou autres règles pertinentes, et
 - iii) les routes à suivre par le navire, y compris toute route obligatoire ou recommandée;
- b) que toutes les cartes et les publications de navigation requises pour assurer la sécurité de la navigation sont en bon état et peuvent être consultées à tout moment;
- c) que le fonctionnement du matériel de navigation en usage est vérifié;
- d) qu'elle possède une connaissance appropriée des circonstances, y compris
 - i) la position, la route et la vitesse du navire;

- | | |
|---|--|
| ii) the tidal current, weather and visibility conditions to be encountered; | ii) les conditions de temps, de marée et de visibilité pouvant être rencontrées; |
| iii) the nature of, and probable time of encountering, any navigational hazard; | iii) la nature de tous dangers de navigation possibles et le temps probable de rencontre de ces derniers; |
| iv) any charted route to be crossed; | iv) toute route devant être croisée qui est indiquée sur la carte; |
| v) the movement of vessels in sight or known to be in the vicinity, and target echoes appearing on the radar display, | v) le mouvement des navires en vue ou pouvant se trouver dans le voisinage, et les échos apparaissant sur l'écran radar, |
| vi) any risk of collision that exists; | vi) tout risque d'abordage pouvant exister; |
| e) during the hours of darkness he has fully adjusted to night vision. | e) que sa vue est complètement adaptée aux conditions de visibilité nocturnes. |

.6.3.2 Where the person taking charge of the watch has any doubt as to the safe navigation of the vessel he shall immediately:

- a) inform the person to be relieved; and
- b) call the Master.

.6.3.2 Lorsque la personne qui prend la relève du quart à la passerelle a des doutes quant à la sécurité de la navigation du navire, elle doit immédiatement:

- a) informer la personne relevée; et
- b) appeler le capitaine.

.6.3.3 When any danger to navigation or collision requires immediate action, the relief shall be deferred until such action has been completed and its effect evaluated.

.6.3.3 Lorsqu'un danger de navigation ou d'abordage exige des mesures immédiates, la relève doit être reportée jusqu'à ce que ces mesures aient été prises et qu'on en ait évalué les effets.

.6.4 Keeping the Deck Watch

.6.4 Quart à la passerelle

.6.4.1 The person in charge of the deck watch shall:

.6.4.1 La personne responsable du quart à la passerelle doit:

- a) ensure that members of the deck watch are fit for duty and properly carry out their duties;
- b) maintain a vigilant watch on the position, course and speed of the ship including compass comparisons;
- c) where possible, determine compass errors at least once every 4 hours and as otherwise required for safe navigation;
- d) take precautions in the light of any change or forecasted change in conditions affecting safe navigation;
- e) call the Master, or officer designated by the Master, whenever any doubt exists as to
 - i) the safety of the ship, or
 - ii) the sufficiency or efficiency of officers on watch; and
- f) summon additional crew members whenever any doubt exists as to sufficiency or efficiency of the watch.

.6.4.2 Each member of the deck watch shall, in accordance with the ordinary practice of seamen:

- a) acknowledge and carry out all lawful orders; and

- a) s'assurer que les membres de l'équipage de quart à la passerelle sont pleinement capables de s'acquitter de leurs tâches;
- b) assurer une veille attentive relativement à la position, à la route et à la vitesse du navire, y compris les comparaisons de compas;
- c) si cela est possible, vérifier s'il y a des erreurs de compas au moins une fois toutes les quatre heures et selon les exigences de la sécurité de la navigation;
- d) prendre des précautions en égard à tout changement ou toute prévision de changement aux conditions pouvant influencer sur la sécurité de la navigation;
- e) appeler le capitaine ou l'officier désigné par lui, lorsque des doutes subsistent
 - i) pour la sécurité du navire, ou
 - ii) quant au nombre ou à l'efficacité des officiers de quart; et
- f) demander l'aide de membres d'équipage additionnels, si besoin est.

.6.4.2 Chaque membre de l'équipe de quart à la passerelle doit, conformément aux pratiques ordinaires des marins:

- a) recevoir et exécuter tous les ordres légitimes; et

- b) immediately report any malfunction of equipment or other occurrence that may affect the security of the ship.
- .6.4.3 No person shall leave his place of duty until relieved.
- .7 ANCHORING AND ANCHOR WATCHES
- .7.1 Proceeding to Anchor: Before anchoring the Master shall ensure that:
- a) the anchorage is
- i) safe in prevailing and predicted conditions,
- ii) well clear of any underwater pipeline, cable or similar installation, and
- iii) not foul;
- b) the vessel is not prohibited by law from anchoring in the area; and
- c) the position of the ship is continually assessed during the approach period.
- 7.2 At Anchor: The Master or person in charge of the deck watch of a vessel at anchor shall:
- a) determine and plot the vessel's position on the appropriate chart as soon as possible and at sufficiently frequent intervals to ensure that the vessel remains securely at anchor;
- b) signaler immédiatement tout mauvais fonctionnement du matériel ou autre incident pouvant menacer la sécurité du navire.
- .6.4.3 Personne n'est autorisé à laisser son poste au quart à la passerelle avant d'avoir été relevé.
- .7 MOUILLAGE ET QUART AU MOUILLAGE
- .7.1 Manoeuvres préparatoires au mouillage: Avant de procéder au mouillage, le capitaine doit s'assurer que:
- a) le mouillage est
- i) sûr, dans les circonstances du moment et prévues,
- ii) bien dégagé de conduite ou câble sous-marin ou installation semblable, et
- iii) n'est pas surpatté;
- b) le mouillage dans le secteur n'est pas interdit par la loi; et
- c) la position du navire est continuellement évalué pendant l'approche.
- .7.2 Au mouillage: le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle d'un navire au mouillage doit:
- a) déterminer et marquer la position du navire sur la carte appropriée dès que possible et à des intervalles suffisamment rapprochés pour s'assurer que le navire reste bien au mouillage;

- | | |
|---|--|
| <p>b) take precautions against</p> <ul style="list-style-type: none">i) a foul hawse,ii) excessive steering,iii) dragging; <p>c) ensure that the steering system and main engines are ready for use and that further precautions required by the ordinary good practice of seamen or the prevailing or predicted circumstances are taken.</p> | <p>b) prendre des précautions contre</p> <ul style="list-style-type: none">i) les tours de chaînes,ii) les embardées excessives,iii) les ancrs qui chassent; <p>c) s'assurer que le gouvernail et les moteurs principaux sont prêts à être utilisés et que toutes autres précautions nécessaires selon les usages des marins ou encore selon les circonstances du moment ou prévues sont prises.</p> |
| <p>.8 COMMUNICATIONS</p> | <p>.8 COMMUNICATIONS</p> |
| <p>.8.1 <u>Safety Precautions:</u> A required radio transmission that is prohibited by a local rule or regulation or may cause a fire or explosion shall be carried out as soon as permissible and safe.</p> | <p>.8.1 <u>Mesures de sécurité:</u> Une transmission de messages radio interdite par une règle ou un règlement local ou qui risque de provoquer un incendie ou une explosion doit être reportée et faite aussitôt que possible, lorsque la situation le permet.</p> |
| <p>.8.2 <u>V.H.F. Radio Listening Watch:</u> The Master of a vessel fitted with a V.H.F. radio at the principal conning position shall ensure that, except where local rules provide otherwise, a qualified member of the deck watch maintains a continuous V.H.F. listening watch on 156.8 Mhz (Channel 16) from fifteen minutes prior to getting underway until the ship is securely made fast to the shore or laid up.</p> | <p>.8.2 <u>Écoute-radio VHF:</u> Le capitaine d'un navire dont le poste principal de commandement est muni d'un appareil radio VHF doit s'assurer (sauf lorsque les règles locales le stipulent autrement) qu'un membre compétent du quart à la passerelle maintient une écoute continue sur 156.8 Mhz (voie 16) entre quinze minutes avant le départ jusqu'à ce que le navire soit amarré ou désarmé.</p> |
| <p>.8.3 <u>V.H.F. Navigation Safety Signals and General Calls</u></p> | <p>.8.3 <u>Signaux et appels généraux de sécurité de la navigation VHF</u></p> |
| <p>.8.3.1 Except where local rules provide otherwise, the Master or person</p> | <p>.8.3.1 Sauf lorsque les règles locales le stipulent autrement, le capi-</p> |

in charge of the deck watch shall ensure that a V.H.F. safety signal is made on 156.8 Mhz (Channel 16):

- a) when risk of collision exists;
- b) when the navigation safety signal of another vessel indicates that a close quarters situation may be developing;
- c) on nearing a bend in a river, channel or fairway, or other obstruction around which an approaching vessel may not be seen;
- d) on approaching in restricted visibility
 - i) a traffic zone;
 - ii) a chartered ferry crossing; or
 - iii) a concentration of vessels;
- e) prior to commencing a manoeuvre that may impede navigation in a river, fairway, channel or harbour;
- f) when approaching a dredge or floating plant in or near a channel or harbour; and
- g) when underway without the aid of radar, when in or near a condition restricting visibility, such as

taine ou la personne responsable du quart à la passerelle doit s'assurer qu'un signal de sécurité VHF est envoyé sur 156.8 Mhz (voie 16):

- a) lorsqu'il existe un danger d'abordage;
- b) lorsque le signal de sécurité d'un autre navire indique qu'une position très rapprochée peut se produire;
- c) à l'approche d'un coude d'une rivière, d'un chenal, d'une passe ou d'un autre obstacle pouvant empêcher un navire d'être vu convenablement;
- d) lorsque le navire s'approche par visibilité réduite
 - i) d'une zone très fréquentée;
 - ii) du trajet d'un traversier indiqué sur la carte; ou
 - iii) d'une concentration de navires;
- e) avant d'entreprendre une manoeuvre qui peut nuire à la navigation sur une rivière, un passage, un chenal ou un port;
- f) à l'approche d'une drague ou d'une usine flottante dans un chenal ou un port ou à proximité; et
- g) lorsque le navire fait route sans l'aide du radar et qu'il se trouve à l'approche ou dans une condition de vi-

fog, mist, falling snow, and heavy rainstorms.

sibilité réduite, par exemple, une zone de brouillard, de brume, de neige ou d'orage.

.8.3.2 Except where local rules provide otherwise, the Master or person in charge of the deck watch shall ensure that, where necessary, a general signal is made on V.H.F. 156.8 Mhz (Channel 16) fifteen minutes before and immediately prior to leaving a berth or anchorage.

.8.3.2 Sauf lorsque les règles locales prévoient d'autres dispositions, le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle doit s'assurer qu'un signal général VHF est envoyé, le cas échéant, sur 156.8 Mhz (voie 16) quinze minutes avant et immédiatement avant de quitter un quai ou un mouillage.

.8.3.3 When a V.H.F. navigation safety signal must be made, the Master or person in charge of the deck watch shall ensure that:

.8.3.3 Lorsqu'on doit envoyer un signal de sécurité de navigation VHF, le capitaine ou la personne responsable du quart à la passerelle doit s'assurer:

a) a member of the deck watch, holding at least a Restricted Radiotelephone Operator's Certificate makes such a signal; and

a) qu'un membre de l'équipe de quart à la passerelle, au moins détenteur d'un certificat restreint d'opérateur-radio, envoie le signal; et

b) the signal includes, in strict sequence:

b) que le signal comprend, dans un ordre strict:

i) the vessel's name and call sign;

i) le nom et l'indicatif d'appel du navire;

ii) the intended course of action; followed if necessary by

ii) les mesures prévues; suivies au besoin de

iii) the vessel's location; followed if necessary by

iii) la position du navire; suivie au besoin de

iv) its present course and speed; followed if necessary by

iv) la route et la vitesse; suivie au besoin de

v) the present status of the ship as to indicate whether it is

v) l'indication de la situation du navire de manière à préciser s'il:

- towing or pushing;
 - not under command;
 - restricted in its ability to manoeuvre;
 - engaged in pilotage duty;
 - engaged in hydrographic activity;
 - engaged in fishing other than trolling;
 - at anchor.
- remorque ou pousse un autre navire;
 - est sans commandement;
 - est restreint dans sa capacité à manoeuvrer;
 - est un train de remplir des fonctions de pilotage;
 - mène des activités hydrographiques;
 - est en train de pêcher autrement qu'à la traîne;
 - est au mouillage.

.8.4 Navigational Warnings and Forecasts: The Master should ensure that relevant navigational warnings, traffic and routing information, weather and ice forecasts and similar navigational information are obtained:

- a) prior to getting underway; and
- b) when underway, by maintaining an appropriate radio listening watch without interrupting the continuous watch required by .8.2.

.8.4 Avertissements et prévisions de navigation: Le capitaine devrait s'assurer d'obtenir les avertissements pertinents de navigation, les renseignements relatifs à la circulation et à l'établissement des routes, les prévisions du temps et des glaces et autres renseignements semblables:

- a) avant de partir; et
- b) lorsqu'il fait route en maintenant une écoute radio appropriée sans interrompre l'écoute continue exigée au paragraphe .8.2.



Donald D. Tansley





Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2-17

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2-17

Subject / Objet: RESPONSIBILITIES OF RADIO AND RADIO TECHNICAL OFFICERS/
RESPONSABILITÉS DES OFFICIERS RADIOÉLECTRICIENS ET DES
RADIOTECHNOLOGUES

From / De: DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To / A: DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope
- .1.2 Policy
- .1.3 Application
- .2 RESPONSIBILITIES
- .2.1 General
- .2.2 Bearings and Direction
Finders
- .2.3 Messages
- .2.4 Radio Interference
- .2.5 Senior Radio Officer
- .2.6 Intercommunication Systems

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope

The purpose of this Instruction and Guideline is to set out the Departmental policy on the role and responsibilities of Radio Officers and Radio Technical Officers.

September 1981

Table des Matières

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée
- .1.2 Politique
- .1.3 Champ d'application
- .2 RESPONSABILITÉS
- .2.1 Général
- .2.2 Relèvements et radiogonométrie
- .2.3 Messages
- .2.4 Perturbations
- .2.5 Officier radioélectricien principal
- .2.6 Systèmes d'intercommunications

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée

L'objet des présentes Instructions et lignes directrices est d'exposer la politique du Ministère en ce qui concerne le rôle et les responsabilités des officiers radioélectriciens et des officiers radiotechnologues.

septembre 1981

.1.2 Policy

.1.2.1 It is the policy of the Department that the operation of radio and radar stations on Departmental vessels shall be under the direction of the Master, and that the apparatus of such stations may only be handled by authorized persons.

.1.2.2 It is the policy of the Department that Radio Officers:

- a) shall sign on the Ship's Book in the usual manner, and follow the general instructions and guidelines for officers on all Departmental vessels;
- b) shall be responsible to the Master for the maintenance and efficiency of the radio department; and
- c) shall assist with administrative and clerical duties when required by the Master.

.1.2.3 It is also the policy of the Department that Radio Technical Officers:

- a) shall sign on the Ship's Book in the usual manner, and follow the general instructions and guidelines for officers on all Departmental vessels;
- b) shall be responsible to the Master for the maintenance and efficiency of the radio and radar department apparatus; and

.1.2 Politique

.1.2.1 Selon la politique du Ministère, l'opération des stations de radio et stations radar sur les navires du Ministère est sous la direction du capitaine, et les appareils de ces stations ne doivent être utilisés que par les personnes autorisées.

.1.2.2 Selon la politique du Ministère, les officiers radioélectriciens:

- a) doivent signer le registre de bord selon la manière habituelle et suivre les instructions et lignes directrices générales concernant les officiers de tous les bateaux du Ministère;
- b) relèvent du capitaine pour l'entretien et l'utilisation efficace des services de radio; et
- c) doivent, au besoin, sur demande du capitaine, s'acquitter de tâches administratives et de bureau.

.1.2.3 La politique du Ministère précise également que les officiers radiotechnologues:

- a) doivent signer le registre de bord selon la manière habituelle et suivre les instructions et lignes directrices générales concernant les officiers de tous les bateaux du Ministère;
- b) relèvent du capitaine pour l'entretien et l'utilisation efficace des appareils de radio et de radar; et

c) shall respond to any reasonable request made by the Regional Superintendent involving maintenance duties outside the Departmental vessel on which the officer is signed.

c) sur toute demande raisonnable du surintendant régional, doivent s'acquitter de tâches liées à l'entretien ailleurs que sur le bateau du Ministère auquel ils sont affectés.

.1.3 Application: This Instruction and Guideline applies to all Radio Officers and Radio Technical Officers employed on Departmental vessels.

.1.3 Champ d'application: Les présentes Instructions et lignes directrices s'appliquent à tous les officiers radioélectriciens et à tous les officiers radiotechnologues des bateaux du Ministère.

.2 RESPONSIBILITIES

.2 RESPONSABILITÉS

.2.1 General

.2.1 Général

In general, Radio Officers are responsible, under the direction of the Master, for the following:

En général, les officiers radioélectriciens, sous la direction du capitaine, sont responsables:

- a) maintaining prescribed radio watches;
- b) handling incoming communications;
- c) the transmission of authorized messages;
- d) assisting in the maintenance of communications equipment as required by Technical Officers; and
- e) preparing paperwork related to the radio station.

- a) de maintenir les veilles de radio prescrites;
- b) de traiter des communications de l'extérieur;
- c) de transmettre des messages autorisés;
- d) d'aider à l'entretien des appareils de communication tel qu'exigé par les officiers technologues; et
- e) de préparer toutes les écritures se rapportant à la station de radio.

.2.2 Bearings and Direction Finders

.2.2 Relèvements et radiogonométrie

Radio Officers should be prepared to advise and assist the navigation officer as necessary in taking radio direction bearings. In conjunction with a navigation

Les officiers radioélectriciens doivent, au besoin, donner des conseils et aider l'officier de navigation à prendre les relèvements; ils peuvent également être appelés à vérifier les

officer, the accuracy of direction finders should be verified frequently by means of practice bearings using visual bearings, observations, or the bearings of other vessels as checks.

If found to be out of adjustment, direction finders should be calibrated in accordance with recognized practices. Adjustments to aerials shall only be made with the knowledge of the Master.

.2.3 Messages

Radio Officers shall ensure that all distress messages or navigational messages are immediately brought to the attention of the Officer of the Watch upon receipt. It is the responsibility of the Officer of the Watch to determine the proper response to a message, including whether or not it ought to be shown to the Master.

Neither the Master nor any officer shall divulge to any person, other than the properly authorized officials stated in the Canada Shipping Act, Chapter 412, or make any use whatever of any message, other than a message of distress, urgency or safety, coming to their knowledge and not intended for the said station.

No message shall be delivered, or its contents divulged, to any person except the addressee, his accredited agent, or such

relèvements douteux. La précision des relèvements doit être fréquemment vérifiée, soit en effectuant des relèvements visuels ou des observations, soit en établissant des comparaisons avec les relèvements d'autres bateaux.

S'ils ne sont pas exacts, les relèvements doivent être corrigés par l'officier radioélectricien. Aucune modification ne peut être apportée aux antennes sans l'autorisation du capitaine.

.2.3 Messages

Les officiers radioélectriciens doivent s'assurer que tous les messages de détresse ou de navigation sont immédiatement transmis à l'officier de quart dès qu'ils sont reçus. L'officier de quart doit répondre au message et décider s'il doit ou non en informer le capitaine.

Le capitaine ni aucun opérateur ne doivent divulguer à personne, sauf aux agents dûment autorisés par la Loi sur la marine marchande du Canada, un message autre qu'un message de détresse, d'urgence ou de sécurité, venant à sa connaissance et non destiné à ladite station, ni en faire un usage quelconque.

Aucun message ne doit être remis, ni sa teneur divulguée, à qui que ce soit, sauf au destinataire, à son représentant accrédité ou aux

properly authorized persons as are essential for the forwarding of the message to its destination.

personnes dûment autorisées dont les services sont essentiels à l'envoi du message à destination.

.2.4 Radio Interference

.2.4 Perturbations

Radio Officers shall report to the Master any interference impeding the efficient working of radio equipment.

Les officiers radioélectricien doivent signaler au capitaine toute perturbation nuisant au fonctionnement efficace du matériel radio.

.2.5 Senior Radio Officer

.2.5 Officier radioélectricien principal

On vessels carrying more than one Radio Officer, the Senior Radio Officer shall be responsible to the Master for the duties mentioned in this DFIG, and for the general discipline and order of the radio department.


Dans le cas des bateaux ayant à leur bord plus d'un officier radioélectricien, l'officier radioélectricien principal relève du capitaine pour les fonctions décrites dans les présentes ILMF ainsi que pour les questions liées à l'ordre et à la discipline dans les services de radio et de radar.

.2.6 Intercommunication Systems

.2.6 Systèmes d'intercommunications

In vessels carrying intercommunication systems, or portable radio transmitters, the Radio Officer or Radio Technical Officer, as determined regionally, shall be responsible for their upkeep and maintenance.

Dans le cas des bateaux dotés d'un système d'intercommunications ou d'émetteurs radio portatifs, l'officier radioélectricien ou l'officier radiotechnologue, selon la détermination régionale, est responsable de leur entretien.


Donald D. Tansley



Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines 2 - 18

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère 2 - 18

Subject **Objet**
RADIO SILENCE REQUIRED FOR DEPARTMENTAL PROGRAMS/
SILENCE RADIO POUR LES PROGRAMMES MINISTÉRIELS

From **De**
DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To **A**
DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

Table des Matières

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope
- .1.2 Policy
- .2 PROCEDURES
- .2.1 Time Limits
- .2.2 Notification
- .2.3 Listening Watch
- .2.4 Concluding Radio Silence
- .3 MESSAGES
- .3.1 Receipt of Messages
- .3.2 Urgent Messages

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée
- .1.2 Politique
- .2 PROCÉDURES
- .2.1 Limites
- .2.2 Notification
- .2.3 Service d'écoute
- .2.4 Fin du silence radio
- .3 MESSAGES
- .3.1 Réception des messages
- .3.2 Messages urgents

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Purpose and Scope

The purpose of this Guideline is to set out the policy and procedures of the Department with regard to the keeping of radio silence on Departmental vessels during Departmental program operations.

- .1 INTRODUCTION
- .1.1 Objet et portée

L'objet de la présente ligne directrice est d'établir la politique et les procédures du Ministère en ce qui concerne l'observation des silences radio sur les bateaux du Ministère.

.1.2 Policy

It is sometimes necessary to restrict the use of communications equipment on board vessels to avoid interference with the proper operation of electronic equipment used in certain Departmental programs. This is particularly the case with W/T transmissions.

It is the policy of the Department that, to ensure that such restrictions and radio silences do not interfere with the safe conduct of the ship, the procedures outlined in section .2 shall be followed.

When it is the practice of Regional Marine Superintendents to issue Masters with voyage instructions or orders, and it is anticipated that program activities will necessitate the imposition of temporary radio silence, reference should be made to this DFIG in such instructions or orders.

.2 PROCEDURES

.2.1 Time Limits

Periods of radio silence should be kept to a minimum, and should not exceed 12 hours.

.2.2 Notification

Before closing down for radio silence, the nearest coastal radio station and the appropriate Regional Office are to be notified.

The message notifying the coastal station and the Regional office of impending radio silence is to contain

.1.2 Politique

Il est parfois nécessaire de restreindre l'utilisation du matériel de télécommunications se trouvant à bord des bateaux afin d'éviter de perturber le bon fonctionnement du matériel électronique utilisé au cours de certains programmes ministériels, ce qui est notamment le cas en radiotélégraphie.

Pour veiller à ce que ces restrictions et les silences radio ne nuisent pas à la sécurité du bateau, la politique du Ministère précise que les mesures énoncées à la section .2 doivent être observées.

Lorsque le surintendant régional de la flotte a l'habitude de donner des instructions ou des ordres de voyage aux capitaines, et on prévoit que certaines activités d'un programme nécessiteront l'imposition du silence radio, il doit faire référence aux présentes ILMF dans de tels ordres ou instructions.

.2 PROCÉDURES

.2.1 Limites

Les silences radio doivent être limités et ne doivent pas excéder 12 heures.

.2.2 Notification

On doit informer la station de radio côtière la plus proche ainsi que le bureau régional approprié avant chaque silence radio.

Le message précédant le silence radio doit inclure l'heure à laquelle commence le silence et l'heure approximative à

both its start time and the estimated time of its conclusion.

laquelle il se terminera.

.2.3 Listening Watch

During radio silence a listening watch is to be maintained on Channel 51 (2182 kHz), the International Distress and Calling frequency and Channel 16 (156.8 kHz), the International Distress, Safety, and Calling frequency; as well, when a Radio Officer is carried, a watch should be maintained on 500 kHz.

.2.3 Service d'écoute

Au cours d'un silence radio, on doit maintenir un service d'écoute sur le canal 51 (2182 kHz), la fréquence internationale de détresse et d'appel, et le canal 16 (156,8 kHz), la fréquence internationale de détresse, de sécurité et d'appel; par ailleurs, en cas de présence d'un officier radioélectricien à bord, l'écoute doit être maintenue sur 500 kHz.

.2.4 Concluding Radio Silence

As soon as radio silence is ended, the fact is to be promulgated to the addressees of .2.2. Failure to do so may give rise to serious concern over the safety of the vessel.

.2.4 Fin du silence radio

Dès la fin du silence radio, il faut aviser les personnes mentionnées en .2.2. La sécurité du bateau pourrait susciter de graves inquiétudes si cette mesure n'était pas observée.

.3 MESSAGES

.3 MESSAGES

.3.1 Receipt of Messages

During periods of radio silence, subject to mutually acceptable arrangements with the local coast radio station, W/T messages may be transmitted to the vessel. However, routine or low-priority messages would not be acknowledged until the end of the period of silence.

.3.1 Réception des messages

Pendant les silences radio, les messages peuvent être transmis aux bateaux conformément aux arrangements pris avec la station de radio côtière locale; cependant, on n'accuserait réception des messages de routine ou de faible priorité qu'à la fin du silence radio.

.3.2 Urgent Messages

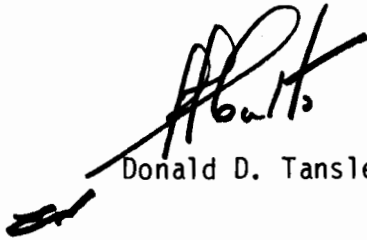
As part of these arrangements it should be established that urgent messages addressed to a vessel in radio silence are to be classified as such in plain language by the originator.

.3.2 Messages urgents

Dans le cadre de ces arrangements, les messages urgents destinés à un bateau observant un silence radio doivent être présentés comme tels en langage clair par leur auteur.

At the Master's discretion, a period of silence may be broken to respond to an urgent message.

À la discrétion du capitaine, on peut interrompre le silence radio pour répondre à un message urgent.



Donald D. Tansley

April 1982

avril 1982



Government of Canada
Fisheries and Oceans

Management
Services

Gouvernement du Canada
Pêches et Océans

Services
de gestion

Date

30/11/83

Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines

No. 2-19

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère

No. 2-19

Subject Objet

SEARCH AND RESCUE

RECHERCHE ET SAUVETAGE

From De

DEPUTY MINISTER/
SOUS MINISTRE

To À

DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 Policy
 - .1.3 Application
 - .1.4 Definitions
 - .1.5 Authorities
- .2 ROLES AND RESPONSIBILITIES
 - .2.1 Interdepartmental Coordination
 - .2.2 Department of National Defence
 - .2.3 Department of Transport
 - .2.4 Department of Fisheries and Oceans
 - .2.5 Other Government Departments
 - .2.6 Other Craft
- .3 SAR PLANNING
 - .3.1 National SAR Plan
 - .3.2 DFO's Role
 - .3.3 Designated Patrol Areas
- .4 PREPAREDNESS FOR SAR
 - .4.1 References
 - .4.2 SAR Equipment
 - .4.3 Maintaining Radio Watch

November 1983

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée
 - .1.2 Politique générale
 - .1.3 Champ d'application
 - .1.4 Définitions
 - .1.5 Autorisations
- .2 RÔLES ET RESPONSABILITÉS
 - .2.1 Coordination interministérielle
 - .2.2 Ministère de la Défense nationale
 - .2.3 Ministère des Transports
 - .2.4 Ministère des Pêches et des Océans
 - .2.5 Autres ministères du gouvernement
 - .2.6 Autres bateaux
- .3 PLANIFICATION DES ACTIVITÉS DE RES
 - .3.1 Plan national de RES
 - .3.2 Rôle du MPO
 - .3.3 Zones de patrouille désignées
- .4 PRÉPARATION AUX ACTIVITÉS DE RES
 - .4.1 Documents de référence
 - .4.2 Équipement de RES
 - .4.3 Service d'écoute

novembre 1983

Table of Contents (cont'd)

- .4.4 SAR Exercises
- .5 SAR PROCEDURES
 - .5.1 Responding to SAR Calls
 - .5.2 First Aid
 - .5.3 Towing and Salvage
 - .5.4 Incident Reports
- APPENDIX A: CSA Sections 445, 446
- APPENDIX B: Cabinet Directive 22
- APPENDIX C: Recommended Items of SAR Equipment
- APPENDIX D: Procedures for Providing A Tow
- APPENDIX E: Towing Waivers

* * * * *

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope

The purpose of this instruction and guideline is to describe the organization of national search and rescue (SAR) activities and the Department's role in these activities, to indicate the Department's policy with regard to SAR, and to outline the basic procedures that should be followed by Departmental vessels engaged in SAR.

- .1.2 General Policy

In accordance with the annual national SAR plan as approved by Cabinet, it is the policy of the Department to multi-task some of its vessels for SAR, and to ensure that all other Departmental vessels respond promptly and efficiently to any request for participation in a SAR mission.

Tables des matières (suite)

- .4.4 Exercices de RES
- .5 MARCHE À SUIVRE POUR LES ACTIVITÉS DE RES
 - .5.1 Réponse aux appels de RES
 - .5.2 Premiers soins
 - .5.3 Remorquage et récupération d'un navire
 - .5.4 Rapport de sinistre
- ANNEXE A: Articles 445 et 446 de la LMMC
- ANNEXE B: Directive du Cabinet n° 22
- ANNEXE C: Articles recommandés pour l'équipement de RES
- ANNEXE D: Marche à suivre pour le remorquage
- ANNEXE E: Déclarations de renonciation - Remorquage

* * * * *

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée

L'objet de la présente directive est de décrire le fonctionnement des activités nationales de recherche et de sauvetage (RES) et le rôle du Ministère dans ces activités, d'énoncer la politique du Ministère en matière de RES et d'établir les règles de base que doivent suivre les navires du Ministère qui participent à de telles activités.

- .1.2 Politique générale

Conformément au plan annuel national sur les activités de RES approuvé par le Cabinet, le Ministère a pour politique de rendre certains de ses navires polyvalents de façon qu'ils puissent participer aux activités de RES, et de s'assurer que tous ses autres navires répondent rapidement et efficacement

The primary aim of SAR is to save lives and, secondarily, provide assistance to vessels in distress. It is Government policy that government vessels should not compete with privately-owned vessels in salvage work. Therefore, Departmental vessels shall not undertake towing or property salvage unless such salvage is incidental to rescue, will prevent the situation of a disabled vessel from deteriorating into a full distress incident, is trivial, or is unobtainable from the private sector, or when a lack of salvage would cause undue hardship through delay.

.1.3 Application

This instruction and guideline applies to all Departmental vessels.

.1.4 Definitions

In reference to SAR work, a primary Government SAR vessel is one that is specifically equipped, manned, and dedicated for SAR (e.g., Coast Guard cutters and shore-based lifeboats). Such vessels may be referred to as being primary-tasked for SAR.

A secondary Government SAR vessel is one that has been identified as suitable and generally available for SAR. Such vessels may carry some

à toute demande concernant leur participation à une mission de RES.

Les activités de RES visent avant tout à sauver des vies et, en second lieu, à venir en aide aux navires en détresse. En vertu de la politique gouvernementale, les navires du gouvernement ne doivent pas concurrencer les navires du secteur privé lors des activités de récupération. Par conséquent, les navires du Ministère ne procéderont au remorquage ou à la récupération d'un navire à moins que cette récupération ait trait au sauvetage, pour empêcher que la situation d'un navire en détresse ne se transforme en catastrophe, s'il s'agit d'une opération mineure ou que le secteur privé ne peut fournir ce service, ou si le fait de retarder la récupération peut avoir de graves conséquences.

1.3. Champ d'application

La présente directive s'applique à tous les navires du Ministère.

.1.4 Définitions

Navire du gouvernement affecté principalement aux activités de RES désigne un navire dont l'équipage et l'équipement sont spécialement choisis en fonction des activités de RES (par ex. bateaux de la Garde côtière, bateaux de sauvetage). Ces navires servent principalement aux activités de RES.

Navire du gouvernement affecté occasionnellement aux activités de RES désigne un navire pouvant être utilisé lors des activités de RES (par ex. brise-glaces de

additional equipment, and the crew may have some SAR training (e.g., Coast Guard icebreakers and buoy tenders). When a vessel is designated as a secondary Government vessel, it is said to be multi-tasked, i.e., it is available for SAR during specific periods as outlined in the national SAR plan.

A secondary non-government SAR vessel is a private craft that has been identified as suitable and generally available for SAR. Such vessels may carry limited additional equipment and their crews may have some training in SAR basics. Vessels that are registered with the Canadian Marine Rescue Auxiliary belong to this category, as do other volunteer craft such as those participating in a provincial emergency program.

A government vessel of opportunity is a government vessel that is not assigned SAR tasks but may be called upon to provide assistance to a SAR effort in accordance with Cabinet Directive 22 at Appendix B.

A vessel of opportunity is a non-government vessel that is not assigned SAR tasks but may be called upon to provide assistance to a SAR effort, such as commercial vessels transiting the area.

la Garde côtière, baliseurs). Les navires de cette catégorie peuvent posséder un équipement spécial et leur équipage peut avoir reçu une certaine formation en RES. Les navires affectés occasionnellement aux activités de RES sont dits polyvalents, c.-à-d. qu'ils peuvent être utilisés pour les activités de RES pendant certaines périodes définies dans le plan national de RES.

Navire non gouvernemental affecté occasionnellement aux activités de RES désigne un bateau privé pouvant être utilisé lors des activités de RES. Les navires de cette catégorie peuvent posséder un équipement spécial limité et leur équipage peut avoir reçu une formation de base en RES. Les navires qui font partie du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime appartiennent à cette catégorie, tout comme les bateaux qui participent au programme d'urgence de leur province sur une base volontaire.

Autre navire du gouvernement désigne tout navire du gouvernement qui n'est pas reconnu comme navire de RES mais qui peut être appelé à participer à des activités de RES selon la direction du Cabinet n° 22, constituant l'annexe B.

Autre navire désigne tout navire n'appartenant pas au gouvernement qui n'est pas reconnu comme navire de RES (par ex. navires commerciaux de passage) mais peut être appelé à participer à des activités de RES.

A distress incident is a situation in which it is reasonably clear that there is a threat of a vessel or of persons being placed imminently in grave danger, and for which assistance is required.

Situation de détresse désigne toute situation où un navire ou des personnes sont manifestement en danger et où l'on doit intervenir.

.1.5 Authorities

This instruction is issued in accordance with:

- a) the Canada Shipping Act (CSA), Sections 445 and 446; and
- b) Cabinet Directive 22, dated July 12, 1951.

As a convenient source of reference, the pertinent sections of the CSA are reproduced at Appendix A; the cabinet directive is reproduced at Appendix B.

.2 ROLES AND RESPONSIBILITIES

.2.1 Interdepartmental Coordination

The Interdepartmental Committee on Search and Rescue (ICSAR) was formed in response to government direction in November 1976, to provide interdepartmental coordination and advice to Ministers in the areas of Search and Rescue policy, planning, resources and effectiveness. ICSAR is chaired by the Department of National Defence. The ICSAR Secretariat is responsible for the annual review of Search and Rescue needs, services and performance and for preparing the annual National SAR Plans, recommendations, and reports for consideration by Ministers.

.1.5 Autorisations

La présente directive est publiée conformément à la

- a) Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC), articles 445 et 446; et
- b) Directive n° 22 du Cabinet, datée du 12 juillet 1951.

Vous trouverez ci-joint, aux annexes A et B, pour fins de référence, une copie des articles de la LMMC susmentionnés et de la directive du Cabinet n° 22.

.2 RÔLES ET RESPONSABILITÉS

.2.1 Coordination interministérielle

Le Comité interministériel de recherche et de sauvetage (CIRES) a été créé à la demande du gouvernement, en novembre 1976, pour coordonner les activités au sein des divers ministères concernés et conseiller les ministres sur les activités de recherche et de sauvetage, notamment aux niveaux de la politique, de la planification, des ressources et de l'efficacité. Le CIRES est présidé par le ministre de la Défense nationale. Le Secrétariat du CIRES évalue chaque année les besoins, les services et le rendement des activités, et prépare les recommandations qui seront incluses dans le Plan national de RES de même que des rapports destinés aux ministres.

.2.2 Department of National Defence

The Department of National Defence (DND) is responsible for coordinating all air and marine SAR activities in Canada, including Canadian waters and the high seas off the coasts of Canada. In 1976, the Minister of National Defence was designated the lead Minister and spokesperson for the Government on SAR. DND operates the Rescue Coordination Centres (RCC) and provides dedicated aircraft to respond to air and marine distress.

.2.3 Department of Transport

The Department of Transport, (DOT) through the Coast Guard, assists DND in coordinating response to marine incidents, and provides dedicated marine resources for marine incidents. The Coast Guard also operates the Marine Rescue Sub-Centres, which work in close cooperation with the parent RCCs. DOT is also responsible for air and marine accident prevention through investigation, regulation, enforcement, and education. As well, DOT provides navigation, traffic control, and communications services that detect distress incidents and alert the RCCs and the Marine Rescue Sub-centres.

.2.2 Ministère de la Défense nationale

Le ministère de la Défense nationale (MDN) s'occupe de coordonner les activités aériennes et maritimes de RES au Canada, aussi bien dans les eaux territoriales qu'en haute mer, au large des côtes canadiennes. En 1976, le ministre de la Défense a été nommé porte-parole du gouvernement pour tout ce qui a trait aux activités de RES. Le MDN administre des Centres de coordination des sauvetages (CCS) et fournit des aéronefs spécialisés lorsque surviennent des accidents maritimes ou aériens.

.2.3 Ministère des Transports

Le ministère des Transports (MDT) participe avec le MDN, par l'entremise de la Garde côtière, à la coordination des activités de sauvetage maritime et fournit à cet effet des ressources spécialisées. Par ailleurs, la Garde côtière administre des Centres secondaires de sauvetage maritime qui travaillent en collaboration étroite avec les CCS. Le MDT s'occupe également de la prévention des accidents aériens et maritimes en effectuant des enquêtes, en établissant des règlements et en veillant à leur application, et en mettant en oeuvre des programmes éducatifs. Enfin, le MDT assure les services de navigation, de contrôle du trafic et des communications qui permettent de déceler les situations de détresse et d'informer les CCS et les Centres secondaires de sauvetage maritime.

.2.4 The Department of Fisheries and Oceans

The Department of Fisheries and Oceans (the Department) is among the foremost of other government departments providing secondary resources for SAR, due to the large size of the Department's fleet of vessels. Some DFO vessels are multi-tasked for SAR, and may be called upon regularly to provide assistance; other Departmental vessels are required to respond whenever their services are requested.

.2.5 Other Government Departments

The aircraft and vessels of other government departments and agencies, such as the Department of Public Works (DPW) and the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), may be multi-tasked or used as government vessels of opportunity.

.2.6 Other Craft

All vessels are required by the CSA to respond to any call from a vessel in distress. In addition, when the Controller in charge of a Rescue Coordination Centre knows of a missing vessel, or of a possible distress incident, all vessels within the area he specifies must respond to his orders to report their position to him to take part in a search, and to carry out any SAR operations he deems necessary.

.2.4 Ministère des Pêches et des Océans

Le ministère des Pêches et des Océans est l'un des autres ministères du gouvernement qui fournit le plus de ressources occasionnelles aux activités de RES, ce qui s'explique par l'importance de sa flottille. Certains navires du MPO sont polyvalents et peuvent être appelés à participer régulièrement aux activités de RES: d'autres navires appartenant eux aussi au MPO doivent participer à ces activités chaque fois que leurs services sont requis.

.2.5 Autres ministères du gouvernement

Les aéronefs et navires des autres ministères et organismes du gouvernement tels le ministère des Travaux publics (MTP) et la Gendarmerie royale du Canada (GRC) peuvent être dotés d'équipement spécialisé et participer aux activités de RES.

.2.6 Autres bateaux

En vertu de la LMMC, tous les navires sont tenus de répondre à tout signal de détresse. De plus, lorsque le responsable d'un Centre de coordination des sauvetages apprend qu'un navire est en détresse ou manque à l'appel, tous les navires se trouvant dans un certain rayon qu'il aura lui-même déterminé devront lui communiquer leur position en vue de participer aux recherches ou à toute autre activité de RES jugée nécessaire.

Aside from this essential responsibility of all vessels to aid another vessel in distress, volunteer groups, and groups sponsored by provincial governments, will often assist in air and marine SAR. For example, the Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) provides valuable assistance to the Coast Guard. The responsibility for responding to inland water distress, excluding the Great Lakes, generally lies with provincial and municipal police, who also operate safety education programs.

.3 SAR PLANNING

.3.1 National SAR Plan

The Interdepartmental Committee on Search and Rescue (ICSAR) annually develops a National SAR Plan that is submitted to the Cabinet for approval. The Plan presents the national SAR plan for that fiscal year, by providing a detailed review and analysis of SAR needs in areas of Federal responsibility.

The National SAR plan usually comprises:

- a) a Multi-Year Operational Plan (MYOP) with general descriptions of the SAR program and of trends and needs in SAR for each SAR region;

En plus de la responsabilité qu'ont les navires de porter secours à tout navire en détresse, il existe des groupes de volontaires et des groupes parrainés par les gouvernements provinciaux qui participent souvent aux activités aériennes et maritimes de RES. Ainsi, le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM) apporte une aide considérable à la Garde côtière. Dans les eaux intérieures, sauf dans les Grands lacs, les activités de sauvetage relèvent des services policiers provinciaux et municipaux, lesquels administrent également des programmes de sécurité.

.3 PLANIFICATION DES ACTIVITÉS DE RES

.3.1 Plan national de RES

Le Comité interministériel de recherche et de sauvetage prépare chaque année un Plan national sur les activités de RES, lequel est soumis à l'approbation du Cabinet. Le Plan donne un aperçu des activités de RES réalisées à l'échelle nationale pendant l'année financière; on y trouve une analyse détaillée des besoins en matière de RES, dans les secteurs de responsabilité fédérale.

Le plan national de RES comprend habituellement les éléments suivants:

- a) un plan opérationnel pluriannuel (POP) comportant une description générale du programme de RES, des tendances et des besoins en matière de RES pour chaque région de RES;

- | | |
|---|--|
| b) detailed descriptions of the needs and resources available for SAR in all SAR areas; | b) description détaillée des besoins et des ressources disponibles pour les activités de RES pour chaque région de RES; |
| c) a description of safety and prevention efforts; | c) description des activités concernant la sécurité et la prévention; |
| d) summaries of studies conducted concerning SAR during the previous year, their recommendations, and their effect on SAR programs; | d) résumé des études effectuées sur les activités de RES de l'année précédente, des recommandations proposées et de leurs répercussions sur les programmes de RES; |
| e) resource expenditure proposals; and | e) propositions concernant les dépenses; et |
| f) a detailed listing of government search and rescue resources. | f) liste détaillée des ressources dont dispose le gouvernement pour les activités de recherche et de sauvetage. |

.3.2 DFO's Role

Plans for multi-tasking DFO vessels are initiated at the regional level, when regional Coast Guard officials identify a gap in the capability of primary SAR coverage to meet anticipated needs and request multi-tasking proposals from DFO regional vessel managers. The proposals made by the Region are reviewed by Ship Branch, then forwarded to the ICSAR Secretariat, where the DFO proposals are reviewed and consolidated with Coast Guard regional proposals. The final levels of DFO multi-tasking are recommended by the Coast Guard to ICSAR. When Treasury Board has approved the SAR MYOP, funds are released to participating departments for inclusion in the A Base as a controlled allotment.

.3.2 Rôles du MPO

Les plans visant à rendre polyvalents les navires du MPO sont mis en oeuvre au niveau régional après que les agents de la Garde côtière aient déterminé que les ressources principales ne sauraient satisfaire aux besoins prévus en matière de RES et aient demandé aux gestionnaires régionaux des navires MPO de soumettre des propositions à cet effet. La Direction des navires étudie les propositions de la Région et les envoie par la suite au Secrétariat du CIRES; les propositions du MPO sont examinées et intégrées à celles de la Garde côtière régionale. La Garde côtière présente au CIRES ses recommandations finales concernant la transformation des navires du MPO. Lorsque le Conseil du Trésor a

approuvé le POP RES, des fonds sont octroyés aux ministères participant et inclus dans le budget A à titre d'affectations contrôlées.

.3.3 Designated Patrol Areas

Designated patrol areas are established in the annual National SAR Plan. Vessel resources are then assigned to certain designated patrol areas, also in the annual plan. The assignments for DFO vessels are usually more flexible, in order to accommodate operational requirements; the required resources are indicated, but specific vessels are not usually identified.

.4 PREPAREDNESS FOR SAR

.4.1 References

All SAR multi-tasked vessels shall have on board some basic information on SAR, notably:

- a) a copy of Notice No. 36, Search and Rescue in Canadian and Adjacent Waters, in the most current Annual Edition of Notices to Mariners;
- b) a list of local SAR resources; and
- c) if practicable, a copy of the DND publication Search and Rescue Orders and Procedures (formerly CFP 209), A-OA-209-001/FP 001. This publication must be obtained from the Director, Procurement and Supply -

.3.3 Zones de patrouille désignées

Les zones de patrouille sont définies dans le plan annuel national de RES. Le plan précise également dans quelles zones sont affectés les navires. En ce qui a trait aux navires du MPO, on se montre en général plus souple, de façon à respecter certaines exigences opérationnelles; on précise les ressources dont on aura besoin, mais on n'identifie généralement pas le nom de navires.

.4 PRÉPARATION AUX ACTIVITÉS DE RES

.4.1 Documents de référence

On doit trouver à bord de tous les navires polyvalents participant aux activités de RES certains documents de base, dont les suivants:

- a) copie de l'Avis n° 36, Recherches et sauvetage dans les eaux canadiennes et adjacentes, Édition annuelle des Avis aux navigateurs la plus récente;
- b) une liste des ressources locales pouvant servir aux activités de RES: et
- c) si possible, une copie de la publication Instructions et procédures de recherche et de sauvetage du MDN (auparavant CFP 209), A-OA-209-001/FP 001. On peut obtenir cette publication en communiquant

Common User, National
Defence Headquarters,
Ottawa.

avec le Directeur de
l'obtention et de
l'approvisionnement -
Matériel d'usage collectif,
Administration centrale de
la Défense nationale, à
Ottawa.

.4.2 SAR Equipment

On vessels that are multi-tasked for SAR, the equipment set apart for search and rescue shall be carefully maintained and must not be used for other purposes.

A list of recommended items of SAR equipment that should be carried and maintained by vessels multi-tasked for SAR is provided at Appendix C.

Multi-tasked DFO vessels shall annually provide the Rescue Coordination Centre or Rescue Sub-centre with a list of the SAR equipment maintained on board, together with a description of the characteristics of the vessel (such as speed, draught, range, displacement tonnage, etc.). Copies are to be maintained by the Regional Marine Superintendent.

Equipment that is lost or damaged shall be replaced as soon as possible, using standard government procedures.

4.3 Maintaining Radio Watch

When a multi-tasked vessel is on SAR duty, the Master or officer-in-charge shall ensure that appropriate radio watches are kept on marine distress frequencies, as well as on any

.4.2 Équipement de RES

L'équipement de recherche et de sauvetage qu'on trouve à bord des navires polyvalents doit être maintenu en bon état et ne doit pas être utilisé à d'autres fins.

Vous trouverez à l'annexe C la liste des articles qui doivent faire partie de l'équipement de RES et qu'on doit trouver à bord des navires polyvalents de RES.

Les navires polyvalents du MPO doivent présenter, à chaque année, au Centre de coordination des sauvetages ou au Centre secondaire de sauvetage, une liste de leur équipement de RES, ainsi qu'une description des caractéristiques du navire (vitesse, tirant d'eau, autonomie, déplacement, etc.). Le Surintendant régional de la flotte doit conserver des copies de ces documents.

L'équipement perdu ou endommagé doit être remplacé le plus rapidement possible, en respectant les procédures normales du gouvernement.

.4.3 Service d'écoute

Lorsqu'un navire polyvalent participe à une mission de RES, le capitaine ou l'officier en charge doit s'assurer qu'on maintient un service d'écoute des fréquences de détresse

other frequencies assigned by the local authority at the Rescue Co-ordination Centre or Rescue Sub-centre.

The international procedures for passing and handling distress messages are promulgated in the Canadian Coast Guard publication, Radio Aids to Marine Navigation.

.4.4 SAR Exercises

Periodic exercises should be held in search and rescue procedures on board multi-tasked vessels. These should include search plans and cooperation with SAR aircraft. Requests for exercises with aircraft should be made to the Regional SAR Manager and arranged through the Coast Guard Rescue Officer. Crew members should be detailed for and exercised in:

- a) methods of boarding and assisting distressed craft;
- b) recovering survivors from the water; and
- c) administering first aid.

.5 SAR PROCEDURES

.5.1 Responding to SAR Calls

If a multi-tasked DFO vessel is unavailable for planned SAR work, the Master must report

maritime et de toute autre fréquence déterminée par le Centre de coordination des sauvetages ou par le Centre secondaire de sauvetage.

Les procédures internationales pour la transmission et le traitement des appels de détresse sont exposées dans la publication Aides radio à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne.

.4.4 Exercices de RES

Des exercices de RES doivent avoir lieu périodiquement à bord des navires polyvalents. Ces exercices doivent porter, entre autres, sur les plans de recherche et sur les activités menées en collaboration avec des aéronefs de RES. Les demandes concernant la tenue d'exercices avec des aéronefs doivent être présentées au responsable régional des activités de RES; les exercices seront organisés avec l'aide de l'agent de sauvetage de la Garde côtière. Les membres d'équipage doivent recevoir certaines notions et pratiquer les situations suivantes:

- a) méthodes d'abordage et façon de secourir des bateaux en détresse;
- b) façon de retirer des personnes de l'eau; et
- c) premiers soins.

.5 MARCHE À SUIVRE POUR LES ACTIVITÉS DE RES

.5.1 Réponse aux appels de RES

Le capitaine d'un navire polyvalent du MPO qui ne peut participer à une activité de RES

this fact to the RCC. A copy of the report shall be sent to the Regional SAR Manager, Coast Guard, for information and to the Regional Marine Superintendent.

When responding to SAR calls, all vessels shall follow any instructions given by the RCC or the Rescue Sub-centre.

SAR procedures are given in the references outlined in article .4.1. The DND SAR manual covers air and marine SAR procedures.

.5.2 First Aid

Vessels shall have on board a copy of:

- a) the First Aid book published by St. John's Ambulance; or
- b) the Ship Captain's Medical Guide, William Clowes and Sons Ltd., London, 1975; or
- c) the International Medical Guide for Ships, World Health Organization, Geneva, 1967.

Medical stores shall be maintained at the level indicated in DFIG 1-5, Pharmaceuticals, Medical Supplies, and Related Items, particularly as indicated at Appendix A, Scales of Issue, items 26 to 28. DFIG 1-5 also provides information regarding the basic treatment of injuries

doit envoyer un rapport au CCS pour lui signaler ce fait. On doit envoyer une copie du rapport au responsable régional des activités de RES de la Garde côtière, et au Surintendant régional de la flotte.

Les navires qui répondent aux appels de RES doivent suivre toutes les instructions du CCS ou du Centre secondaire de sauvetage.

La marche à suivre s'appliquant aux activités de RES est décrite dans les documents dont il est question à l'article .4.1. Le manuel de RES du MDN énonce les procédures de sauvetage maritime et aérien.

.5.2 Premiers soins

On doit trouver un exemplaire de l'un ou l'autre des documents suivants à bord des navires:

- a) le Manuel de secourisme de l'Ambulance St-Jean;
- b) le Ship Captain's Medical guide, William Clowes and Sons Ltd., Londres, 1975, ou
- c) le Guide international médical de bord, Organisation mondiale de la santé, Genève, 1967.

Les réserves de produits médicaux doivent être conformes aux exigences de l'ILFM 1-5, Fournitures pharmaceutiques, médicales et articles connexes, plus particulièrement à celles de l'Annexe A, Barème de distribution, articles 26 à 28. L'ILFM 1-5 donne également des instructions sur le traitement

and instructions on making requests for medical assistance.

de certaines blessures et sur les demandes d'assistance médicale.

.5.3 Towing and Salvage

.5.3 Remorquage et récupération d'un navire

.5.3.1 Circumstances:

.5.3.1 Circonstances:

It is Government policy that its vessels should not compete with privately owned vessels. Generally, therefore, the Department's vessels should only undertake towing or other salvage operations when lives might otherwise be at risk. At times, however, the Master may decide that a distress incident would be resolved more quickly and safely by immediately providing a tow to a disabled vessel. Or again, the Controller of a Rescue Co-ordination Centre may decide that, although the vessel might be in no immediate danger, it could pose a hazard to navigation or its situation could deteriorate into a full distress incident and it should therefore be towed to safety. Before engaging any Departmental vessel in a tow, the Controller will obtain the approval of the operating authority for that vessel.

La politique du gouvernement stipule que les navires du gouvernement ne doivent pas concurrencer les navires du secteur privé. Par conséquent, les navires du Ministère ne doivent participer au remorquage d'un bateau ou à toute autre activité de récupération d'un bateau que si des vies sont en danger. Il peut cependant arriver que le capitaine d'un navire juge plus sécuritaire de procéder sans délai au remorquage d'un navire en détresse. Le responsable d'un Centre de coordination des sauvetages peut décider de faire remorquer un navire même si ce dernier ne semble pas en danger imminent, parce que le fait de ne pas intervenir immédiatement pourrait nuire à la navigation ou parce que la situation pourrait s'aggraver. Avant de demander à un navire du Ministère de procéder au remorquage d'un navire, le Centre de coordination doit obtenir l'approbation des autorités responsables de ce navire.

Property salvage shall not be undertaken unless it is incidental to rescue, trivial, or unobtainable from the private sector.

On ne procédera à la récupération d'un bâtiment que pour porter secours à des victimes, s'il s'agit d'une opération mineure ou qu'on ne peut obtenir ce service du secteur privé.

.5.3.2 Procedures:

The Rescue Coordination Centre or Rescue Sub-centre will endeavour to obtain commercial towing services for a disabled vessel before committing a government vessel to a tow. In such cases, the government vessel should stand by if possible until the commercial assistance arrives.

If the vessel in distress refuses commercial assistance or if such assistance is unavailable, and circumstances warrant, the government vessel should provide a tow in order to protect lives and property. In such cases, Departmental vessels shall follow the procedures outlined at Appendix D.

Once a towline is passed, the towing vessel assumes a degree of responsibility for the towed vessel, inasmuch as it must take all due care while the tow is in progress. On the other hand, the towed vessel shall be made to understand the conditions of the tow, and should agree either verbally or in writing to waive all claims and rights of action against the Departmental vessel. The wording of such waivers is given at Appendix E.

.5.4 Incident Reports

Blank forms for reporting SAR incidents are to be obtained from the RCC or from the

.5.3.2 Marche à suivre

Lors du remorquage d'un navire, le Centre de coordination des sauvetages ou le Centre secondaire de sauvetage s'efforcera d'obtenir les services d'une entreprise commerciale avant d'engager un navire du gouvernement. Le navire du gouvernement doit, si possible, rester sur les lieux jusqu'à l'arrivée du secours.

Si le navire en détresse refuse l'aide d'une entreprise commerciale ou que cette aide n'est pas disponible et que les circonstances le justifient, le navire du gouvernement doit procéder au remorquage pour sauver l'équipage et le bâtiment. Les navires du Ministère doivent alors respecter la marche à suivre décrite à l'annexe D.

Lorsque le câble est en place, le navire qui effectue le remorquage est en partie responsable du navire remorqué, en ce sens qu'il doit prendre toutes les précautions possibles durant le remorquage. Par contre, le navire qui est remorqué doit connaître les conditions s'appliquant au remorquage et devrait renoncer, verbalement ou par écrit, à toute revendication ou au droit d'ester en jugement contre le navire du Ministère. Vous trouverez à l'annexe E un modèle de déclaration de renonciation à ces droits.

.5.4 Rapport de sinistre

Vous pouvez vous procurer des formules de rapport de sinistre au CCS ou en communiquant avec

Regional SAR Manager of Coast Guard. Completed SAR missions must be reported to the RCC and the Regional SAR Manager; a copy of the report should also be forwarded to the Regional Marine Superintendent (DFO) for retention.

le responsable régional des activités de RES de la Garde côtière. Les missions de RES qui ont été accomplies doivent être signalées au CCS et au responsable régional des activités de RES; une copie du rapport doit également être envoyée au Surintendant régional de la flotte (MPO) qui la conservera.



A.W. May

APPENDIX A

CSA Sections 445 and 446

The sections of the Canada Shipping Act pertinent to search and rescue are quoted below for guidance:

445. (1) The master of a Canadian ship at sea, on receiving a signal from any source that a ship or aircraft or survival craft thereof is in distress, shall proceed with all speed to the assistance of the persons in distress informing them if possible that he is doing so, but if he is unable or, in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, he shall enter in the official logbook the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress.
- (2) The master of any ship in distress may, after consultation, so far as possible, with the masters of the ships that answer his distress signal, requisition one or more of these ships as he considers best able to render assistance, and it is the duty of the master of any Canadian ship, that is so requisitioned, to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress.

ANNEXE A

Articles 445 et 446 de la LMMC

Voici, pour votre information, la reproduction des articles de la Loi sur la marine marchande du Canada concernant les activités de recherche et de sauvetage:

445. (1) Le capitaine d'un navire canadien en mer, dès qu'il reçoit, d'une source quelconque, un signal qu'un navire ou un aéronef ou une embarcation rescapée de navire ou d'aéronef est en détresse, doit se porter en toute diligence au secours des personnes en détresse et les en informer, si possible, mais s'il en est incapable ou si, en raison des circonstances spéciales, il juge la chose déraisonnable ou inutile, il doit inscrire au journal de bord réglementaire la raison pour laquelle il a omis de le faire.
- (2) Le capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son signal de détresse, peut réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il juge le plus en mesure de porter secours, et le capitaine de tout navire canadien ainsi réquisitionné doit se conformer à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

- (3) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by subsection (1) when he learns that one or more ships other than his own have been requisitioned and are complying with the requisition.
- (4) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by subsection (1), and, if his ship has been requisitioned, from the obligation imposed by subsection (2), if he is informed by the persons in distress or by the master of another ship that has reached those persons that assistance is no longer necessary.
- (5) If the master of a Canadian ship contravenes this section he is guilty of an indictable offence and is liable to a fine not exceeding five hundred dollars or to imprisonment for a term not exceeding one year.
- (6) Nothing in this section affects the provisions of section 516 and compliance by the master of a ship with this section does not affect his right, or the right of any other person, to salvage. R.S., c. 29, s. 457.
446. (1) The Minister may designate persons, to be known as rescue coordinators, to organize search and rescue
- (3) Le capitaine d'un navire est déchargé de l'obligation imposée par le paragraphe (1) lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que le sien ont été réquisitionnés et se conforment à cette réquisition.
- (4) Le capitaine d'un navire est déchargé de l'obligation imposée par paragraphe (1) et, en cas de réquisition de son navire, est déchargé de l'obligation imposée par le paragraphe (2), si les personnes en détresse ou le capitaine d'un autre navire ayant atteint ces personnes l'informent que le secours n'est plus nécessaire.
- (5) Le capitaine d'un navire canadien qui contrevient au présent article est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende d'au plus cinq cents dollars ou d'un emprisonnement d'au plus une année.
- (6) Rien au présent article ne porte atteinte aux dispositions de l'article 516, et l'observation par le capitaine d'un navire des dispositions du présent article ne porte pas atteinte à son droit à l'indemnité de récupération, ni à celui d'une autre personne. S.R., c. 29, art. 457.
446. (1) Le Ministre peut nommer des personnes qui seront connues sous la désignation de coordonnateurs de sauvetage

operations in Canadian waters and on the high seas off the coasts of Canada.

(2) On being informed that a vessel, aircraft or survival craft thereof is in distress or is missing in Canadian waters or on the high seas off any of the coasts of Canada under circumstances that indicate it may be in distress, a rescue coordinator may:

(a) order all vessels within an area specified by him to report their positions to him;

(b) order any vessel to take part in a search for that vessel, aircraft or survival craft or to otherwise render assistance; and

(c) give such other orders as he deems necessary to carry out search and rescue operations for that vessel, aircraft or survival craft.

(3) Every master or person in charge of a vessel in Canadian waters or a Canadian vessel on the high seas off the coasts of Canada who fails to comply

et chargées des opérations de recherche et de sauvetage dans les eaux canadiennes et en haute mer au large du littoral du Canada.

(2) Dès qu'il est informé qu'un bâtiment, un aéronef ou leurs embarcations et radeaux de sauvetage sont en détresse ou manquent à l'appel dans les eaux canadiennes ou en haute mer au large du littoral du Canada, dans des circonstances indiquant que le bâtiment, l'aéronef ou les embarcations et radeaux de sauvetage peuvent être en détresse, un coordonnateur de sauvetage peut:

(a) enjoindre à tous les bâtiments se trouvant dans le rayon qu'il spécifie de lui signaler leur position;

(b) enjoindre à tout bâtiment de participer à la recherche du navire, de l'aéronef ou des embarcations et radeaux de sauvetage ou d'autre façon leur porter secours; et

(c) donner les autres ordres qu'il juge nécessaires pour les opérations de recherche et de sauvetage du bâtiment, de l'aéronef ou des embarcations et radeaux de sauvetage.

(3) Chaque capitaine ou personne responsable d'un bâtiment dans les eaux canadiennes ou d'un bâtiment canadien en haute mer au large du littoral du Canada qui omet

with an order given by a rescue coordinator or a person acting under his direction is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding five hundred dollars or to imprisonment for a term not exceeding six months, or to both.

- (4) No master or person in charge of a vessel shall be convicted of an offence under subsection (3) if he establishes that compliance with an order of a rescue coordinator or person acting under the direction thereof would have exposed his vessel or tow or persons on board it to serious danger. 1960-61, c. 32, s. 22.

de se conformer à un ordre donné par un coordonnateur de sauvetage ou par une personne agissant sous la direction de ce dernier est coupable d'une infraction et encourt, sur déclaration sommaire de culpabilité, une amende d'au plus cinq cents dollars ou un emprisonnement d'au plus six mois, ou à la fois l'amende et l'emprisonnement susdits.

- (4) Aucun capitaine ni aucune personne responsable d'un bâtiment ne peuvent être déclarés coupables d'une infraction prévue au paragraphe (3) si ce capitaine ou cette personne établissent qu'en se conformant à l'ordre d'un coordonnateur de sauvetage ou d'une personne agissant sous la direction de ce dernier ils auraient exposé leur bâtiment ou remorque, ou les personnes à bord, à un danger grave. 1960-61, c. 32, art. 22.

APPENDIX B

Cabinet Directive 22

Government search and rescue programs are governed by Cabinet Directive 22, issued in 1951. It is quoted here to provide guidance.

Search and Rescue Services

The following amended regulations with respect to search and rescue service are circulated in accordance with the decision of Cabinet:

- (a) Each department of the government operating ships will issue clear instructions that such ships are to be part of a general marine search and rescue organization and are to render every possible assistance in the event of a marine casualty.
- (b) The RCAF is designated as the agency for coordinating all marine search and rescue services through its Rescue Coordination Centres at Halifax, Vancouver, and Trenton.
- (c) All departments concerned will cooperate fully with the RCAF Rescue Coordination Centres and keep them informed of the movements and state of readiness of their ships (for reasons of security the RCM Police may

November 1983

ANNEXE B

Directive du Cabinet n° 22

Les programmes de recherche et de sauvetage du gouvernement sont régis par la directive du Cabinet n° 22, datée de 1951, qui est ici reproduite pour votre information.

Services de recherche et de sauvetage

Conformément à la décision du Cabinet, le nouveau règlement sur les services de recherche et de sauvetage énoncé ci-après entre en application:

- (a) Tous les ministères qui exploitent des navires doivent publier des instructions stipulant que ces navires font partie d'une organisation de recherche et de sauvetage maritime et sont tenus d'apporter toute l'aide possible lors d'un sinistre maritime.
- (b) Les Forces armées canadiennes assurent la coordination de toutes les activités de recherche et de sauvetage maritime, par l'entremise de leurs Centres de coordination des sauvetages situés à Halifax, Vancouver et Trenton.
- (c) Tous les ministères concernés doivent coopérer avec les Centres de coordination des sauvetages des Forces armées canadiennes et les tenir au courant des déplacements et de l'état de leurs navires (pour des rai-

novembre 1983

not be able to provide detailed movements for their vessels).

(d) All departments concerned will cooperate fully with the RCAF in setting up a system of communications with the RCAF, so that notice of any casualty will reach the Coordination Centre with a minimum of delay.

(e) Necessary publicity will be given to this proposed marine search and rescue organization so that all interested agencies and the public will be aware of the action to be taken in the event of an emergency and of the necessity of notifying the appropriate RCAF Rescue Coordination Centre of any casualty.

(f) Instructions to vessels owned by the government are to indicate clearly that:

(i) the immediate action required is that necessary to ensure safety of life and, if possible, prevention of damage to or loss of any ship or its cargo until such time as private or commercial salvage is available for this purpose; and

(ii) any action taken by government owned vessels is of purely interim nature and should not be competitive with commercial interests.

sons de sécurité, il peut arriver que la GRC soit dans l'impossibilité de communiquer la position exacte de ses navires).

(d) Tous les ministères concernés travailleront avec les Forces armées canadiennes à l'élaboration d'un système de communications, de façon que les avis de sinistres maritimes soient transmis le plus rapidement possible aux Centres de coordination des sauvetages.

(e) Une campagne de publicité visant à faire connaître le fonctionnement des activités de recherche et de sauvetage maritimes sera organisée de façon que les organismes concernés et le public sachent comment agir en cas d'urgence et comprennent la nécessité d'informer le Centre de coordination des sauvetages approprié de tout sinistre.

(f) Les instructions destinées aux navires du gouvernement doivent indiquer clairement que:

(i) la première chose à considérer est d'assurer la sécurité des vies humaines et, si possible, d'empêcher que les navires ou leurs cargaisons soient endommagés, jusqu'à l'arrivée d'un navire privé ou commercial; et

(ii) toute action effectuée par un navire du gouvernement n'est que provisoire et ne doit pas entrer en concurrence avec le secteur commercial.

- (g) In order to ensure that immediate action is taken to deal with every case of distress, the following procedures will be followed by all departments concerned:
- (i) the RCAF in its capacity of coordinating authority will inform the nearest and most suitable government ship of any casualty. When this ship is a naval vessel, the RCAF will communicate with the nearest naval shore operating authority. When appropriate, the Rescue Coordination Centre will broadcast distress information to all ships whether government or otherwise.
- (ii) instructions will be issued by the appropriate departments to all their ships to take whatever action is necessary immediately upon receipt of such information.
- (iii) immediately following notification to such a ship the RCAF will notify the local office, if any, of the department which is charged with such ship's operations.
- (g) Pour s'assurer que les mesures nécessaires sont prises dans les plus brefs délais lorsque survient un sinistre, tous les ministères concernés doivent respecter les modalités suivantes:
- (i) à titre de responsable de la coordination des activités, les Forces armées canadiennes signalent tout sinistre au navire du gouvernement approprié, compte tenu de son emplacement et de sa disponibilité. S'il s'agit d'un navire de guerre, les Forces armées communiqueront avec la base d'opérations située la plus près. S'il y a lieu, le Centre de coordination des sauvetages transmettra le message de détresse à tous les navires appropriés, qu'ils soient du gouvernement ou non.
- (ii) les ministères concernés transmettront à leurs navires les instructions nécessaires sur les mesures à prendre lorsqu'ils recevront un tel message.
- (iii) immédiatement après avoir avisé le navire approprié, les Forces armées informeront le bureau local du ministère responsable des activités du navire.

- (iv) in the event of unwillingness or inability to take action immediately, the Captain or the Commanding Officer of the ship is to inform the RCAF Rescue Coordination Centre instantly so that immediate notification may be given to the next most suitable ship.
- (v) in any case of unwillingness or inability to take immediate action a preliminary report of the circumstances is to be passed immediately by radio by the ship concerned to its department and thence through normal channels to the RCAF Rescue Coordination Centre and to the Minister of Transport. The RCAF Rescue Coordination Centre involved will also pass such a preliminary report to its headquarters (AFMQ). A full report of the circumstances will be forwarded within three days after returning to port by the ship concerned through its department and thence through normal channels to the RCAF Rescue Coordination Centre and to the Minister of Transport. Within the same period the RCAF Rescue Coordination Centre involved will also report through normal channels to its headquarters and thence to the Minister of
- (iv) si le navire refuse d'intervenir immédiatement ou ne peut le faire, le capitaine ou le commandant dudit navire doit informer le Centre de coordination des sauvetages de façon qu'on puisse confier cette responsabilité sans délai à un autre navire.
- (v) dans les cas où un navire refuse d'intervenir immédiatement ou ne peut le faire, un rapport préliminaire décrivant la situation doit être transmis par radio au Ministère concerné, et par les modes de communication habituels au Centre de coordination des sauvetages et au ministre des Transports. Le Centre de coordination des sauvetages enverra lui aussi un rapport préliminaire à son administration centrale. Le navire devra présenter un rapport détaillé au Ministère dans les trois jours suivant son retour à terre; ce rapport sera également transmis au Centre de coordination des sauvetages et au ministre des Transports. Au cours de la même période, le Centre de coordination des sauvetages devra entrer en contact avec son administration

Transport upon the
action taken.

- (vi) where RCN ships are involved the necessary reports will be forwarded by the shore operating authority concerned.

The arrangements of this proposed Directive will apply in peacetime only and in the event of war would not be valid.

Privy Council Office
July 12, 1951

Note: where appearing, RCN and RCAF are to be read as Canadian Armed Forces (CAF).

centrale et avec le ministre des Transports pour signaler les mesures qui ont été prises.

- (vi) lorsque des navires de la Marine royale du Canada participent à ces activités, les rapports nécessaires sont envoyés par la base d'opérations concernée.

Les mesures proposées dans le cadre de la présente directive ne sont valables qu'en temps de paix.

Bureau du Conseil privé
12 juillet 1951

Nota: dans ce texte, marine royale et aviation royale désignent les Forces armées du Canada (FAC).

APPENDIX C

Recommended Items of SAR Equipment

The following items should be onboard vessels identified as multi-tasked vessels.

Item
Rockwood nozzle, 1-½"
Nozzle, foam generator, 1½" with 6 ft. pickup, for use with cellular expansion compatible foam.
Foam, cellular expansion compatible - 5 gallon drum
Stretcher, basket - 79" x 22" x 10"
BIO-PAK transfill valve
First Aid Manual, DSS stock # 7610-21-848-3664
First Aid Kit
Gauze squares, petroleum impregnated, for use in treatment of severe burns by unskilled personnel. Tins of 10. DSS stock # 6510-21-874-4431
Night Illumination Kit by KILGORE: - Pistol - Container, metal, waterproof - Flares, WHITE, per dozen
Light, high-intensity, for night searches
Lamp for above
Pump, OHLER, salvage/fire, droppable, with watertight container (Note 1)

November 1983

ANNEXE C

Articles recommandés pour l'équipement de RES

Les navires identifiés comme polyvalents devraient posséder les articles suivants.

Article
Lance d'incendie Rockwood, 1-½"
Lance d'incendie, appareil de production de mousse 1½" avec tuyau d'alimentation de 6 pi., à utiliser avec mousse à foisonnement compatible.
Mousse à foisonnement compatible - réservoir de 5 gallons
Civière-panier, 79" x 22" x 10"
BIO-PAK, soupape de transfert
Guide de premiers secours, article stocké du MAS n° 7610-21-848-3664
Trousse de premiers soins
Carrée de gaze imprégnés de vaseline, pour le traitement de brûlures graves par le personnel non médical. Boîtes de 10. Article stocké du MAS n° 6510-21-874-4431.
Trousse d'éclairage KILGORE: - Pistolet - Contenant étanche de métal - Fusées éclairantes BLANCHE, par douzaine
Ampoule de forte intensité, pour les recherches de nuit
Lampe (pour ci-dessus)
Pompe, OHLER, secours/incendie, pouvant être larguée, avec contenant étanche (Voir remarque 1)

novembre 1983

APPENDIX C (cont'd)

ANNEXE C (suite)

Pump, submersible, electric

Pompe submersible, électrique

Hawser, towing, nylon, 3-strand, right-hand lay, colour black, 1" diam., 100 fms

Aussière en nylon, 3 brins, commettage à droite, de couleur noire, 1" de diam., 100 brasses

Hawser, towing, nylon 3-strand, right-hand lay, 2" diam., 200 fms.

Aussière en nylon, 3 brins, commettage à droite, 2" de diam., 200 brasses

Line-throwing equipment kit, not rocket propelled (Note 2)

Appareil lance-amarre, sans fusée (Voir remarque 2)

Radio, VHF, similar to "HIGH SEAS" (or equivalent)

Radio, THF, semblable à HIGH SEAS (ou l'équivalent)

NOTE 1: Ohler Pump Model 6321AC

REMARQUE 1: Pompe Ohler, modèle 6321AC

This model of pump is also carried by Canadian Coast Guard vessels and U.S. Coast Guard vessels and aircraft.

Ce modèle de pompe fait partie aussi de l'équipement des vaisseaux (et des aéronefs) de la Garde Côtière canadienne ainsi que des vaisseaux et des aéronefs de la Garde Côtière américaine.

General Description

Description générale

Flotable, droppable salvage gasoline pump kits complete with a light weight pump having a capacity of not less than 140 gallons per minute, 15 ft. discharge hose, 15 ft. non-collapsible suction hose with plastic strainer, assembly tools, 5 qt. plastic fuel container, plastic base oil container, and all other parts necessary for immediate operation.

Nécessaire de secours flottant, pouvant être largué, comprenant une pompe à essence légère d'une capacité d'au moins 140 gallons la minute, un tuyau de refoulement de 15 pi., un tuyau d'aspiration de 15 pi. avec une crépine en plastique, les outils d'assemblage, un contenant à essence, en plastique, de 5 pintes, et tout autre élément devant permettre une utilisation immédiate.

The kits contain:

La trousse comprend:

1. rubber inlet hose;
2. linen outlet hose;
3. engine oil container;

1. tuyau d'arrivée en caoutchouc
2. tuyau d'échappement en lin
3. contenant pour l'huile à moteur

November 1983

novembre 1983

APPENDIX C (cont'd)

ANNEXE C (suite)

4. barrel gaskets;
5. flashlight; and
6. warning sign and laminated instruction plate in French and English.

4. joints d'étanchéité
5. lampe de poche; et
6. signal d'avertissement et plaque laminée où sont inscrites les instructions, en anglais et en français.

The complete kits are similar to those being supplied to the U.S. Coast Guard and are packed in sound watertight aluminum containers. The gasket, cover and collar of the containers are fabricated so as to permit containers to be resealed after each use. Components are secured in the containers with proper filling material to eliminate the possibility of damage to the parts or to the containers due to play.

Les nécessaires sont semblables à ceux fournis à la Garde côtière américaine et sont placés dans des contenants étanches d'aluminium. Le joint, le couvercle et le collier sont conçus de façon que les contenants puissent être scellés à nouveau après chaque usage. À l'intérieur des contenants, les articles sont immobilisés avec un matériel de remplissage approprié, afin d'éviter tout dommage.

The containers have handles for carrying and lugs for tying lines, and are painted international orange.

Les contenants, qui sont munis de poignées pour qu'on puisse les transporter et d'oeillets pour que l'on puisse y attacher des cordes, sont de couleur orange.

An instruction sheet for assembly and operation is included with each kit.

Des instructions sur l'assemblage et l'utilisation accompagnent chaque trousse.

Each complete unit, including container, weighs not more than 125 lbs.

Chaque trousse pèse, avec le contenant, au plus 125 lb.

NOTE 2: Line-throwing equipment kit

REMARQUE 2: Appareil lance-amarre

General Description

Description générale

- 1 - Safety-liner firing unit, chrome plated
- 1 - Detachable shoulder stock, chrome plated
- 5 - Buoyant rescue missiles

- 1 - Appareil de lancement "Safety-liner", chromé
- 1 - fût amovible, chromé
- 5 - projectiles de sauvetage flottants

APPENDIX C (cont'd)

- 5 - 500 lb. - test rescue lines
- 1 - Complete cleaning kit
- 50 - 22 Cal. heavy duty shells for use with 500 lb. - test line

- 1 - Set plastic laminated instructions
- 1 - Aluminum carrying case
- 1 - Line saver

ANNEXE C (suite)

- 5 - lignes de sauvetage d'essai de 500 lb.
- 1 - trousse complet de nettoyage
- 50 - cartouches à haut rendement de cal. 22 à utiliser avec ligne d'essai de 500 lb.

- 1 - ensemble d'instructions en plastique laminé
- 1 - étui en aluminium
- 1 - "Line saver"

APPENDIX D

Procedures For Providing a Tow

Responsibility	Step	Action
Controller, Rescue Coordination Centre	1	When it is determined that the services of a DFO vessel will be required for a tow, requests the approval of the appropriate vessel operating authority by the quickest means possible.
	2	When the approval is received, informs the Departmental vessel that it may proceed with the tow.
Master, DFO vessel	3	<p>Informs the owner or operator of the disabled vessel that he will provide a tow, on the understanding of the following conditions:</p> <p>a) the tow will be provided only to the nearest safe haven, that is, a harbour that is sufficiently sheltered for emergency repair to be made or a further tow arranged and, in the case of injured persons, medical attention procured; and</p> <p>b) the Master of the DFO vessel will take all due care in towing the disabled vessel, but its owner or operator must agree to accept all responsibility of any damage done to his vessel and waive all claims and rights of action against the Master or crew of the DFO vessel.</p>
	4	Expresses an understanding of and agreement with the conditions of the tow.
Master, DFO Vessel	5	If practicable, prepares a written waiver and signs it; otherwise, follows the official wording to be used for oral agreements, either by radio or in person (see Appendix E).

APPENDIX D (cont)

Responsibility	Step	Action
Owner or operator	6	Signs waiver form or orally waives all claims.
Crew member, DFO vessel	7	If the waiver agreement is made orally, orally witnesses the agreement.
Master, DFO vessel	8	Enters a record of the agreement in the Departmental Deck Log Book.
	9	Tows the disabled vessel to the nearest safe haven.
	10	Informs the Rescue Coordination Centre of the outcome of the incident.

ANNEXE D

Marche à suivre pour le remorquage

Responsable	Étape	Démarche
Centre de coordination des sauvetages	1	Lorsqu'il est établi que les services d'un navire du MPO sont requis pour un remorquage, obtient l'approbation des autorités responsables du navire dans les plus brefs délais.
	2	Sur réception de l'approbation, informe le navire du Ministère qu'il peut procéder au remorquage.
Capitaine, navire du MPO	3	<p>Informe le propriétaire ou l'exploitant du navire en détresse que le remorquage sera effectué aux conditions suivantes:</p> <p>a) le navire sera remorqué jusqu'au port convenable le plus proche, soit un port offrant un abri suffisant pour qu'on puisse effectuer les réparations urgentes ou à partir duquel on pourra remorquer à nouveau le navire, et s'il y a des blessés, où l'on pourra leur apporter les soins nécessaires; et</p> <p>b) le capitaine du navire du MPO prendra toutes les précautions possibles lors du remorquage, mais le propriétaire ou l'opérateur du navire en détresse doit accepter la responsabilité de tous les dommages que pourrait subir son navire et s'engage à ne porter aucune plainte et à renoncer au droit d'ester en jugement le capitaine ou l'équipage du navire du MPO.</p>
	4	Donne son accord aux conditions s'appliquant au remorquage.
Capitaine, navire du MPO	5	Si possible, prépare une déclaration écrite de renonciation et la signe; sinon, utilise le modèle de libellé proposé à l'annexe E pour les ententes verbales (par radio ou en personne).

ANNEXE D (suite)

Responsable	Étape	Démarches
Propriétaire ou exploitant	6	Signe la déclaration de renonciation ou renonce verbalement à porter toute plainte.
Membre d'équipage, navire du MPO	7	Si l'entente de renonciation est conclue verbalement, assiste à son acceptation pour servir de témoin.
Capitaine, navire du MPO	8	Place une copie de l'entente dans le journal de bord du Ministère.
	9	Remorque le navire en détresse jusqu'au port convenable le plus proche.
	10	Informe le Centre de coordination des sauvetages du dénouement du sinistre.

APPENDIX E

Towing Waivers

A. Form for written towing waivers:

I, (print name) _____ the undersigned
Owner/Operator of the vessel (print name and official number or licence number) _____
_____ being stranded or otherwise in
difficulties, request the Department of Fisheries and Oceans to render
assistance to my vessel without reward.

In consideration for which, I expressly agree to indemnify and hold
harmless the Department of Fisheries and Oceans, its members and agents, and the
Crown, against all suits, actions, claims, costs or demands with regard to
death, personal injury and property damage arising or resulting directly or
indirectly from the tow or other endeavours to provide assistance, and I myself,
my heirs, administrators and assigns hereby WAIVE ANY AND ALL CLAIMS which I and
they may hereinafter acquire against the Department of Fisheries and Oceans out
of the above operations.

I have read and understand the above
waiver of claims.

Signed _____ Date _____
Owner/Operator of the vessel requesting
assistance.

Signed _____ Date _____
Master, Department of Fisheries and
Oceans Vessel.

APPENDIX E (cont)

B. Oral Towing Waiver:

The following format shall be used as a guideline by Masters in obtaining an oral towing waiver:

Basic Questions and Answers

Question 1: Are you in need of towing assistance?

Answer: Yes.

Question 2: Will you accept commercial assistance?

Answer A: Yes.

In this case, the Master should take the necessary action in consultation with the Rescue Coordination Centre.

Answer B: No.

Question 3: Do you request assistance by a Search and Rescue Vessel?

Answer: Yes.

Question 4: Do you agree to waive all claims and rights of action against the Department of Fisheries and Oceans resulting from our endeavours to provide assistance?

Answer A: Yes.

In this case, the Master shall have the oral agreement witnessed and entered in the Departmental Deck Log Book. The Master shall then take action as necessary to provide the tow.

Answer B: No.

In this case, no towing action shall be undertaken by the Departmental vessel unless there is no other way of saving the lives on board. The Master shall report this to the RCC and standby to render assistance.

ANNEXE E

Déclarations de renonciation - Remorquage

A. Renonciation écrite:

Je soussigné, (nom en majuscules) _____, propriétaire/
exploitant du navire (nom et numéro officiel ou n° d'immatriculation) _____
_____, échoué ou en difficulté quelconque, demande au ministère des
Pêches et des Océans de prêter secours à mon bâtiment, sans récompense.

En retour, je m'engage expressément à dégager le ministère des Pêches et des Océans, ses membres et agents ainsi que la Couronne de toute responsabilité à l'égard des poursuites, dommages-intérêts, réclamations, frais ou requêtes dont ils pourraient faire l'objet suite à des pertes de vies humaines, à des blessures ou à des dommages causés au bâtiment et résultant directement ou indirectement du remorquage ou de toute autre activité liée au sauvetage. Par la présente, j'atteste que mes héritiers, mes ayants droits, mes curateurs et moi-même RENONÇONS À FORMULER TOUTE RÉCLAMATION contre le ministère des Pêches et des Océans suite aux activités susmentionnées.

J'ai pris connaissance de la présente
déclaration de renonciation et en
accepte les conditions.

Signature _____ Date _____
Propriétaire ou exploitant du navire en
détresse.

Signature _____ Date _____
Capitaine du navire du ministère des
Pêches et des Océans.

ANNEXE E (suite)

B. Renonciation verbale:

Pour les renonciations verbales, les capitaines des navires doivent se baser sur les questions et réponses suivantes:

Questions et réponses

Question 1: Avez-vous besoin d'être remorqué?

Answer: Oui.

Question 2: Acceptez-vous l'aide d'une entreprise commerciale?

Answer A: Oui.

Dans ce cas, le capitaine prend les mesures nécessaires, de concert avec le Centre de coordination des sauvetages.

Answer B: Non.

Question 3: Voulez-vous obtenir l'aide d'un navire de recherche et de sauvetage?

Oui.

Question 4: Acceptez-vous de renoncer à toute réclamation ou au droit de poursuivre en justice le ministère des Pêches et des Océans si des incidents surviennent pendant que nous tentons de vous porter secours?

Answer A: Oui.

Dans ce cas, le capitaine doit s'assurer qu'un membre de l'équipage est témoin de l'entente verbale et que celle-ci est inscrite au journal de bord du Ministère. Le capitaine prend ensuite les mesures nécessaires au remorquage.

Answer B: Non.

Dans ce cas, le navire du Ministère ne procédera pas au remorquage à moins qu'il n'y ait pas d'autre moyen de sauver la vie des personnes se trouvant à bord. Le capitaine doit envoyer un rapport au CCS pour lui signaler ce fait et rester sur les lieux pour prêter assistance.



**Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines** 3-1

**Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du Ministère** 3-1

Subject / Objet
 MAINTENANCE, DOCKING, REFITS AND REPAIRS / ENTRETIEN, MISE EN CALE SÈCHE, RADOUBS ET PRÉPARATIONS

From / De DEPUTY-MINISTER / SOUS-MINISTRE To / À DISTRIBUTION / LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 General Policy
 - .1.3 Application
 - .1.4 Definitions
 - .1.5 Roles and Responsibilities
- .2 MAINTENANCE
 - .2.1 Maintenance Schedules
 - .2.3 Notice for Service
 - .2.4 Inspection
 - .2.5 Spare Parts
 - .2.6 Refit Forecasting
 - .2.7 Work Order Form
- .3 SHIP DEFECT LISTS
 - .3.1 Responsibility for Preparation of Ship Defect Lists
 - .3.2 Preparation of Ship Refit and Repair Specifications
 - .3.3 Terminology Used in Ship Defect, Ship Refit and Emergency Repair Lists
 - .3.4 Aids to Preparation of Defect Lists

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée
 - .1.2 Politique générale
 - .1.3 Application
 - .1.4 Définitions
 - .1.5 Rôles et responsabilités
- .2 ENTRETIEN
 - .2.1 Programmes d'entretien
 - .2.3 Avis d'entretien et de réparation
 - .2.4 Inspection
 - .2.5 Pièces de rechange
 - .2.6 Prévision des travaux de radoub
 - .2.7 L'ordre de travail
- .3 LISTE DES DÉFECTUOSITÉS DU NAVIRE
 - .3.1 Responsabilité
 - .3.2 Établissement des listes de travaux de radoub et de réparation du navire
 - .3.3 Terminologie utilisée dans des listes de défectuosité de travaux de radoub et de réparations urgentes
 - .3.4 Moyens facilitant l'établissement de la liste des défectuosités

.4	DOCKING LISTS AND OCCASIONS OF DOCKING	.4	ENTRÉE EN CALE SÈCHE ET LISTE DES OPÉRATIONS CONNEXES
.4.1	Annual Docking	.4.1	Opération annuelle d'entrée en cale sèche
.4.5	Approval for Docking or Long Notice for Service	.4.5	Approbation de l'entrée en cale sèche d'un navire ou d'un avis d'entretien et de réparation à long terme
.4.6	Exceptional Docking	.4.6	Cas d'exception
.5	CERTIFICATES	.5	CERTIFICATS
.6	EMERGENCY REPAIRS	.6	RÉPARATIONS URGENTES
.6.1	Emergency Repair Reporting	.6.1	Établissement de rapports sur les réparations urgentes
.7	REFIT, DRY DOCK AND MAINTENANCE PROGRAM	.7	CALENDRIER DES TRAVAUX DE RADOUB, DE MISE EN CALE SÈCHE ET D'ENTRETIEN
.8	RESPONSIBILITY FOR PREPARATION OF LAUNCH DEFECT LISTS	.8	ÉTABLISSEMENT DES LISTES DE RÉPARATIONS DES CHALOUPEES
*****		*****	
.1	INTRODUCTION	.1	INTRODUCTION
.1.1	<u>Purpose and Scope:</u> The purpose of this Instruction and Guideline is to state the policy of the Department concerning the upkeep of its vessels in conformity with standards pursuant to the regulations of the Canada Shipping Act, and to provide a general procedural framework for maintenance, docking, refits and repairs.	.1.1	<u>Objet et portée:</u> Les présentes Instructions et Lignes directrices visent à énoncer la politique du Ministère sur l'entretien de ses navires en conformité avec les normes établies par les règlements d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada, et à fournir une ligne de conduite générale touchant l'entretien, la mise en cale sèche, les radoubs et les réparations.
.1.2	<u>General Policy:</u> It is the policy of the Department that its vessels be kept in a serviceable and exemplary condition up to or exceeding	.1.2	<u>Politique générale:</u> En vertu de la politique du Ministère, les navires doivent être gardés en état de navigabilité et satisfaire aux normes

the standards pursuant to the Act and Regulations by:

- a) maintenance;
- b) docking for underwater repair;
- c) annual refits in designated shipyards or repair shops;
- d) emergency repairs.

.1.3 Application: This Instruction and Guideline applies to all vessels in the Departmental fleet.

.1.4 Definitions: In this chapter:

- "dry docking" means the period during which a vessel is placed in dry dock, or on a marine railway, or is otherwise removed from the water for the purpose of survey or repair;
- "emergency repairs" mean those repairs required for work of an urgent nature to ensure the safety of the vessel or her crew, or for work which is necessary to meet an urgent operational requirement;
- "notice for service" shall be promulgated by the Master. The notice may be designated "operational notice for service", "short notice for service" or "extended notice for service";

établies par la loi et les règlements ou les dépasser et ce, par les moyens suivants:

- a) entretien;
- b) mise en cale sèche pour réparation de la carène;
- c) radoubage annuel dans les chantiers navaux ou les ateliers de réparation désignés;
- d) réparations urgentes.

.1.3 Application: Les présentes Instructions et Lignes directrices s'appliquent à tous les navires de la flottille du Ministère.

.1.4 Définitions: Dans le présent chapitre:

- "mise en cale sèche" désigne la période pendant laquelle un navire est placé dans un bassin de radoub ou sur un slip de carénage ou, encore, est retiré de l'eau à des fins d'inspection ou de réparation;
- "réparations urgentes" désigne les réparations qui doivent être effectuées sans délai pour assurer la sécurité du navire ou de son équipage, ou pour satisfaire à une exigence technique à caractère urgent;
- "avis d'entretien et de réparation" est un ordre émis par le capitaine. Il existe trois avis de ce genre: avis de mise en service, avis d'entretien et de réparation à court terme et avis d'entretien et de réparation à long terme;

- "operational notice for service" means the time by which the vessel is to be in all respects ready for sea;
- "short notice for service" means a period of time allocated for the performance of scheduled or non-scheduled maintenance, during which the vessel is non-operational. The downtime requires approval of the Master and should not normally exceed eight hours;
- "extended notice for service" normally means a predetermined period of time allocated for a vessel refit programme or self refit;
- "refit" means the work done to a vessel during a scheduled period, at which time annual or special surveys are conducted and the vessel and her equipment are brought up to standard for operational readiness;
- "repair" means the work done in rectifying damage or defects to restore the efficiency of the vessel or its equipment. This work is usually unscheduled;
- "maintenance" means that upkeep work performed
- "avis de mise en service", désigne la période pendant laquelle le navire doit être à tous les égards prêt à partir;
- "avis d'entretien et de réparation à court terme" désigne une période consacrée à l'exécution de travaux d'entretien, planifiés d'avance ou non, et pendant laquelle le navire est immobilisé. Le temps d'arrêt nécessite l'approbation du capitaine et ne doit pas normalement dépasser huit heures;
- "avis d'entretien et de réparation à long terme" désigne normalement une période prédéterminée consacrée à la réfection du navire par l'équipage ou autres;
- "radoub" désigne les réparations faites à un navire pendant une période déterminée; au cours de cette période, des inspections annuelles ou spéciales sont menées et le navire et son équipement sont rendus conformes aux exigences en matière de navigation;
- "réparation" désigne les travaux effectués pour réparer des dommages ou des défauts et rendre ainsi le navire et son équipement opérationnel; d'ordinaire, ces travaux ne sont pas planifiés d'avance;
- "entretien" désigne les travaux d'entretien

- on a routine basis by the ship's crew;
- effectués régulièrement par l'équipage du bateau;
- "scheduled maintenance" means work which has been planned in advance and for which the work period has been established as part of the cyclic maintenance routine to obtain operating certificates from regulatory bodies or to equip the vessel for specific programmes;
 - "entretien prévu" désigne les travaux planifiés d'avance et faisant partie du programme régulier d'entretien visant à obtenir des certificats d'exploitation d'organismes de réglementation ou à équiper le navire en vue de programmes précis;
 - "Ship Defect List" means a list of tasks to be accomplished for refit, repair and scheduled maintenance or emergency repairs; this list is prepared by the Master and Chief Engineer and forwarded to the Chief, Marine Division for approval;
 - "liste des déficiences du navire" désigne une liste de tâches à effectuer (radoub, réparation, entretien prévu ou réparations urgentes); cette liste est établie par le capitaine et le chef mécanicien et soumise à l'approbation du chef, Division des services maritimes;
 - "Ship Refit List" means a list of work required; this list is prepared by the Chief, Marine Division and includes approved items from the Ship Defect List and any other items that may be required;
 - "liste des travaux de radoub" désigne une liste de travaux à effectuer; cette liste est établie par le chef, Division des services maritimes et comprend les travaux approuvés figurant sur la liste des déficiences et toute autre tâche nécessaire;
 - "ship maintenance schedule" means a list of scheduled maintenance routines as recommended by the ship builder and revised by the Master and Chief Engineer to reflect operational experience with equipment and systems.
 - "programme d'entretien du navire" désigne la liste des travaux d'entretien prévus et recommandés par le constructeur, et révisés par le capitaine et le chef mécanicien en fonction de l'expérience acquise vis-à-vis l'équipement et les systèmes.

- | | |
|--|--|
| <p>.1.5 <u>Roles and Responsibilities:</u> Ship Branch, Chiefs, Marine Divisions, Masters and Chief Engineers have the joint responsibility for developing and implementing schedules for maintenance and refits, and other related activities when required, as discussed in the following sections.</p> | <p>.1.5 <u>Rôles et responsabilités:</u> La Direction des navires, les chefs, Division des services maritimes, les capitaines et les chefs mécaniciens doivent ensemble élaborer et mettre en oeuvre des programmes d'entretien et de radoub, ainsi que d'autres activités connexes au besoin, tels que mentionnés dans les sections qui suivent.</p> |
| <p>.2 MAINTENANCE</p> | <p>.2 ENTRETIEN</p> |
| <p>.2.1 <u>Maintenance Schedules (see .7)</u></p> <p>Chiefs, Marine Divisions, in conjunction with their Masters and Chief Engineers, are to ensure comprehensive routine maintenance schedules for all vessels. This maintenance shall take place between annual refits according to the circumstances of work to be done and operational requirements.</p> | <p>.2.1 <u>Programmes d'entretien (voir la section .7)</u></p> <p>Les chefs, Divisions des services maritimes, conjointement avec les capitaines et les chefs mécaniciens, doivent assurer des programmes habituels d'entretien complets pour tous les navires. Ces programmes doivent se dérouler entre les travaux de radoub annuels, compte tenu des circonstances et des exigences techniques.</p> |
| <p>.2.2 Chiefs, Marine Divisions shall routinely ensure that Ship Branch is made aware of upcoming maintenance periods, in order that arrangements may be made for any assistance or supervision required from Headquarters.</p> | <p>.2.2 Les chefs, Divisions des services maritimes doivent régulièrement s'assurer que la Direction des navires est informée des périodes d'entretien à venir afin que des dispositions soient prises pour obtenir toute aide ou surveillance exigée par l'administration centrale.</p> |
| <p>.2.3 <u>Notice for Service:</u> During Maintenance periods ships are to be placed at extended notice for service in order that machinery can be taken down and examined by ship's personnel and that appropriate technicians may be consulted when necessary.</p> | <p>.2.3 <u>Avis d'entretien et de réparation:</u> Pendant les périodes d'entretien, les navires doivent faire l'objet d'un avis d'entretien et de réparation à long terme afin que l'équipage puisse démonter et examiner les machines et consulter des techniciens appropriés au besoin.</p> |

.2.4 Inspection: During Maintenance periods the Master and/or Chief Engineer shall ensure that the regulatory inspection requirements are closely observed and required inspections are accurately documented.

.2.5 Spare Parts: When any spare parts are used to effect repairs, replacements are to be immediately requisitioned.

.2.6 Refit Forecasting: In the course of examinations during Maintenance periods, note should be made in the defect lists of items that will be needed for annual refits; any spare gear required for refit should also be forecasted. These forecasts should minimize the number of supplementary defects.

.2.7 Work Order Form: The Work Order form, FP-1777 (08/88) is to be used in order to provide regional ships' personnel with a standard format for the collection of data related to work completed on board ships by regional vessel repair depots/work shops. (see Appendix "A").

Regional forms established for the same purpose may be used in lieu of this form if they cover the same information requirements.

The Chief, Marine Division is responsible for ensuring that the Work Order form, or a comparable regional form, is correctly completed for each task.

.2.4 Inspection: Pendant les périodes d'entretien, le capitaine ou le chef mécanicien doit s'assurer que les normes d'inspection sont rigoureusement respectées et les inspections requises sont documentées avec précision.

.2.5 Pièces de rechange: Lorsqu'on utilise des pièces de rechange pour faire des réparations, on doit en commander de nouvelles sans délai.

.2.6 Prévision des travaux de radoub: A l'occasion des inspections effectuées lors des périodes d'entretien, on doit noter sur la liste des déficiences les pièces qui seront requises en vue des travaux de radoub annuels, et prévoir tout matériel nécessaire pour le radoub, réduisant ainsi au minimum le nombre de déficiences supplémentaires.

.2.7 Ordre de travail: L'ordre de travail FP-1777 (08/88) est distribué au personnel des navires dans les régions afin qu'il puisse s'en servir pour la collecte des données sur le travail accompli à bord des navires par les dépôts de réparations/ateliers régionaux. (voir annexe "A").

Les formules établies à cette fin par les régions peuvent être substituée à l'ordre de travail à condition de contenir le même type de renseignements.

Le chef, Division des services maritimes doit assurer que l'Ordre de travail, ou une formule semblable, est remplie correctement pour chaque tâche.

.3 SHIP DEFECT LISTS

.3.1 Responsibility for Preparation of Ship Defect Lists

.3.1.1 The Chief, Marine Division shall ensure that Ship Defect Lists are prepared and submitted by the Master of each ship. The Master and Chief Engineer are responsible for the preparation of the Ship Defect List. The division of responsibility within the ship is normally as follows:

a) Deck Department: To include hull painting, decks, superstructure, anchors and cables, rigging and stays, ships' fittings, ventilation trunks, holds, davits, lifting appliances, storage tanks, lifesaving, fire extinguishing and emergency apparatus. All navigation equipment including radar, loran, radio, magnetic compasses (including boat's compasses), gyro compasses, ships' sounders, etc.

b) Engine Room Department: To include main and auxiliary machinery, boilers, stern gear, steering gear, deck machinery, including boat winches and windlasses, ship's power and lighting systems, pumping and draining systems, main refrigerators, bow

.3 LISTE DES DÉFECTUOSITÉS DU NAVIRE

.3.1 Responsabilité

.3.1.1 Le chef, Division des services maritimes doit s'assurer que la liste des déféctuosités est établie et présentée par le capitaine du navire. Le capitaine et le chef mécanicien sont chargés de l'établissement de cette liste. À cette fin, ils ont recours aux responsables des services suivants:

a) Pont: comprenant la peinture de la coque, les ponts, la superstructure, les ancrs et les câbles, le gréement et les étais, les installations, les conduits d'aération, les cales, les bossoirs, les appareils de levage, les réservoirs de stockage, ainsi que le matériel de sauvetage, d'extinction des incendies et de secours. De plus, tous les instruments de navigation, notamment le radar, le loran, la radio, les compas magnétiques (y compris les compas d'embarcation), les compas gyroscopiques, les sondeurs, etc.

b) Salle des machines: comprenant les machines principales et auxiliaires, les chaudières, le gouvernail, la machinerie de pont, incluant les treuils d'embarcation et les guindeaux, les systèmes d'alimentation, d'éclairage, de pompage et

thrusters, air conditioning, mechanical equipment associated with lifesaving, fire extinguishing and emergency apparatus, and launch engines.

d'évacuation, les réfrigérateurs principaux, les propulseurs d'étrave, le système de climatisation, l'équipement mécanique relié au matériel de sauvetage, d'extinction des incendies et de secours, et les moteurs de chaloupe.

c) Supply Officer: To include galley, provisioning, catering equipment, furnishings, laundry, stoves, domestic refrigerators, drinking fountains, etc. (in vessels where no Supply Officer is carried, these items are usually dealt with by the Master).

c) Approvisionnement: comprenant la cuisine, les vivres, le matériel de service de table, le mobilier, la blanchisserie, les fourneaux, les réfrigérateurs ménagers, les postes d'eau potable, etc. (dans les navires où il n'y a pas d'officier d'approvisionnement, le capitaine s'occupe normalement de la vérification de ces points).

.3.1.2 Main hull and underwater repairs are within the jurisdiction of the Chief Engineer.

.3.1.2 Les réparations majeures faites à la coque et à la carène du navire relèvent du chef mécanicien.

.3.1.3 The Chief Engineer is responsible for electrical supply and distribution equipment. Where specialized pieces of electronic equipment are involved, maintenance and repair are the responsibility of the individual in charge of such equipment.

.3.1.3 Le chef mécanicien est responsable du matériel d'alimentation et de distribution de l'électricité. Dans le cas des pièces d'équipement électronique perfectionné, c'est la personne responsable de cet équipement qui doit en effectuer l'entretien et la réparation.

.3.1.4 If the fully listed demarcation is not feasible, common usage shall prevail where responsibility is not defined.

.3.1.4 Lorsque le partage des responsabilités ne peut être clairement défini, c'est l'usage courant qui prévaut.

- .3.1.5 The Master and the Chief Engineer are to ensure that they both possess a full list of the proposed items, and a list of the authorized items plus any further items proposed or authorized. They will also ensure that their respective lists are coordinated and that no duplication occurs.
- .3.1.5 Le capitaine et le chef mécanicien doivent s'assurer qu'ils possèdent tous deux une liste exhaustive des pièces proposées et une liste des pièces autorisées ainsi que tout autre pièce proposée ou autorisée. Ils doivent également assurer la coordination de leur liste respective afin d'éviter le double emploi.
- .3.1.6 A Ship Safety printout of inspection status shall be obtained by the Chief, Marine Division and forwarded to the ship, in order that any work associated with regulatory requirements may be identified and included in the Ship Defect List.
- .3.1.6 Le chef, Division des services maritime doit obtenir un listage d'inspection de la Direction de la sécurité des navires, qu'il transmettra au navire, afin que toute tâche reliée aux exigences réglementaires soit identifiée et incluse dans la liste des déficiences.
- .3.1.7 The Chief, Marine Division or the deputy shall discuss the defect list with the Master and Chief Engineer.
- 3.1.7 Le chef, Division des services maritime ou son adjoint doit discuter de la liste des déficiences avec le capitaine et le chef mécanicien.
- .3.2 Preparation of Ship Refit and Repair Specifications
- .3.2 Établissement des listes de travaux de radoub et de réparation du navire
- .3.2.1 Where applicable two lists shall be prepared.:
- .3.2.1 Au besoin, deux listes doivent être établies:
- a) the docking list comprising those items which can only be completed in dry dock; and
- a) la liste des travaux de radoub comprenant les travaux qui ne peuvent être effectués qu'en cale sèche; et
- b) a list which includes all those items which may be done afloat.
- b) la liste des travaux qui peuvent être effectués à flot.
- .3.2.2 All items are to be numbered consecutively and in order of importance. A prefix will denote the area of repair.
- .3.2.2 Toutes les pièces doivent être numérotées par ordre à la fois croissant et d'importance. Un préfixe indique l'endroit où

- | | |
|---|---|
| | les réparations doivent être effectuées. |
| "H" indicates hull items (see 3.2.3). | "H" désigne la coque (voir alinéa .3.2.3). |
| "E" indicates propulsion machinery and essential machinery items. | "E" désigne le moteur de propulsion et les appareils essentiels. |
| "A" indicates non-essential auxiliary machinery items. | "A" désigne les appareils auxiliaires non essentiels. |
| "L" indicates electrical or electronic items. | "L" désigne l'équipement électrique ou électronique. |
| "S" indicates Supply Department items, pertaining to laundry, galley, domestic refrigerators or domestic items. | "S" désigne le Service d'approvisionnement incluant la blanchisserie, la cuisine et les réfrigérateurs ou appareils ménagers. |
-
- | | |
|--|--|
| .3.2.3 The first item on each list will be "H1", listing all services required during the refit including power supply, domestic water, fire main services, gangways and staging, tugs, security watch, washing and toilet facilities, garbage removal, storage facilities, etc. | .3.2.3 La première pièce sur la liste doit correspondre à "H1" qui désigne tous les services requis pendant le radoub, notamment le système d'alimentation, l'eau potable, le collecteur d'incendie, les coupées, les échafaudages, les remorqueurs, le guet de sécurité, les installations sanitaires, le service de cueillette des ordures et les lieux d'entreposage. |
| .3.2.4 When an unattended refit is to be conducted, specific mention of this fact is required. This will ensure that the shipyard makes the necessary provisions for assuming responsibility for the vessel which is to be considered "out of commission" for the purposes of interpretation of DSS Supplemental General Conditions 1026A and 1029A. | .3.2.4 Lorsqu'un radoub est effectué sans surveillance, ce fait doit être expressément mentionné. Cette mesure vise à garantir que le chantier naval prenne les dispositions nécessaires pour assumer la responsabilité du navire qui est considéré "hors service" conformément aux Conditions générales supplémentaires 1026A et 1029A du MAS. |

- .3.2.5 Power requirements are to be anticipated and identified as to amount and type. If ship's power is not available, power supply by the contractor will be necessary for testing or running electrical or electronic equipment in advance of commissioning or returning to service.
- .3.2.5 On doit prévoir les besoins en énergie électrique et déterminer leur nature et leur importance. Lorsque le système d'alimentation du navire n'est pas disponible, l'entrepreneur doit fournir de l'électricité pour vérifier ou faire fonctionner l'équipement électrique ou électronique avant d'armer le navire ou de le remettre en service.
- .3.2.6 Main refrigerators are to be tested and operating prior to storing the vessel.
- .3.2.6 Les réfrigérateurs principaux doivent être essayés et en état de fonctionner avant d'entreposer le navire.
- .3.2.7 All periodic inspections due, Classification Society, Ship Safety Branch and equipment manufacturer's recommended routines shall be included in the defect lists.
- .3.2.7 Toutes les inspections périodiques arrivées à échéance ainsi que les travaux courants recommandés par la société de classification, la Direction de la sécurité des navires et le fabricant doivent être compris dans la liste des déficiences.
- .3.2.8 The Ship Refit List will contain only those items for which contractual action is required. If contractor's facilities are required to assist with ship's personnel work, or self-maintenance, this is to be included in the Refit List.
- .3.2.8 La liste des travaux de radoub ne doit comprendre que les tâches qui nécessitent le recours à l'entrepreneur. Lorsque l'équipage a besoin des installations de l'entrepreneur pour effectuer les travaux d'entretien, on doit le mentionner sur la liste.
- .3.3 Terminology Used in Ship Defect, Ship Refit and Emergency Repair Lists
- .3.3 Terminologie utilisée dans des listes de déficiences, de travaux de radoub et de réparations urgentes
- .3.3.1 The terms "Servicing", "Inspection", "Examination", and "Open up" shall be taken literally. Use these terms only if they are what is really meant.
- .3.3.1 Les termes "entretien et réparation", "inspection", "examen" et "ouverture" doivent être pris au sens littéral. Ils doivent être employés seulement s'ils désignent effectivement la nature de la tâche à effectuer.

- .3.3.2 If an item is known to be defective, or will probably require parts, this shall be clearly stated to indicate the probable extent of the work.
- .3.3.2 Lorsqu'un morceau est défectueux ou nécessite des pièces de rechange, on doit le mentionner clairement afin de préciser la nature probable de la réparation.
- .3.3.3 If parts are required, a statement is to be made indicating whether they are held on board for issue, are on order for the ship, or are to be furnished by the contractor.
- .3.3.3 Lorsque des pièces de rechange sont nécessaires, on doit indiquer par écrit si elles se trouvent à bord du navire, ont été commandées ou doivent être fournies par l'entrepreneur.
- .3.3.4 Spare gear, other than items actually required to be fitted during the refit, shall not be obtained through defect list action.
- .3.3.4 Les pièces de rechange autres que les pièces nécessaires aux travaux de radoub ne doivent pas être obtenues au moyen de la liste des défauts.
- .3.3.5 The full implications of each item on the list are to be given. Indicate the nature and extent of any removals and replacements, and any special work that will be necessary, e.g. gas freeing of tanks or bilges, hydrostatic tests, provision of power for testing or adjusting.
- .3.3.5 On doit donner les répercussions de chaque point mentionné sur la liste, c'est-à-dire indiquer la nature et la portée de tout enlèvement ou changement de pièces et tout travail particulier requis, par exemple, le dégazage des citernes ou des cales, les tests hydrostatiques et la fourniture d'énergie électrique à des fins de vérification ou réglage.
- .3.3.6 Reasonably precise detail must be included in the specifications or defect list, i.e., areas, dimensions, scantlings, numbers of items, sizes of pipes etc., exact locations, materials and all other pertinent data to ensure a correct description of the work to be performed.
- .3.3.6 Des détails assez précis doivent figurer sur la liste des défauts tels que les lieux, les dimensions, les échantillons, le nombre de pièces, la dimension des tuyaux, l'emplacement exact, les matériaux et tout autre donnée pertinente afin de décrire avec exactitude la tâche à effectuer.
- .3.3.7 Modifications and alterations, unless of a minor nature, must not be included
- .3.3.7 Toute modification importante apportée à une pièce ne doit pas être comprise dans la

in defect lists. Such items receive close scrutiny in post-refit audits.

liste des déficiences. Ces pièces sont examinées attentivement lors des inspections menées après les travaux de radoub.

.3.3.8 The following items are not to be procured by defect list action:

.3.3.8 Les pièces suivantes ne doivent pas être obtenues au moyen de la liste des déficiences:

- a) spare parts with the exception of those required for a contractor (see 2.5 and 3.3.4);
- b) stores and maintenance materials (materials stocked on board);
- c) tools;
- d) conversion kits;
- e) consumable items (portable items with a limited life span e.g. berthing, towing lines, etc.).

- a) pièces de rechange (sauf lorsqu'on doit fournir les pièces de rechange du navire à l'entrepreneur) (voir les alinéas .2.5 et .3.3.4);
- b) approvisionnements et matériel d'entretien (matériel entreposé à bord);
- c) outils;
- d) ensembles de transformation;
- e) articles consommables (articles transportables dont la durée de vie est limitée par ex. câbles de mouillage et de remorque, etc.).

.3.4 Aids to Preparation of Defect Lists

.3.4 Moyens facilitant l'établissement de la liste des déficiences

.3.4.1 A Progressive Survey Book, containing the latest ship safety printout of inspection status, shall be consulted when compiling defect lists (see 3.1.6).

.3.4.1 On doit consulter, en dressant la liste des déficiences, un registre des inspections périodiques contenant le dernier listage d'inspection de la Sécurité des navires (voir 3.1.6).

.3.4.2 A list of fire fighting gear, life saving equipment, appliances etc., is to be maintained on board and must

.3.4.2 Doit être gardé à bord du navire une liste du matériel d'extinction des incendies, de l'équipement de sauvetage, des

show the date of last inspection and the date due for retesting.

These lists are to be examined for items to be included on the defect list.

.3.4.3 Ship's Defect Books, in manuscript form, are to be maintained on board. Each defect shall be noted as it arises; and each item shall be lightly ruled out as it is made good. This book may be used as a record of work completed and work outstanding.

.3.4.4 When machinery, equipment, and spaces are opened up for examination or repair, a note is to be made of any incipient defect which could develop into a defect list item.

.3.4.5 Defect lists shall include an entry to update the ship's 'as fitted' drawings for any work done during the refit.

.4 DOCKING LISTS AND OCCASIONS OF DOCKING

.4.1 Docking

Each ship should undergo a complete hull inspection once a year preferably by docking. Where ships have a seasonal "lay up", the annual inspection should take place as soon as possible after the end of the working season.

appareils, etc., sur laquelle doivent figurer la date de la dernière inspection et celle de la prochaine.

On doit examiner cette liste pour vérifier si des pièces doivent être incluses dans la liste des déficiences;

.3.4.3 Doit être gardé à bord du navire un registre des déficiences qu'on remplit à la main. Chaque déficence doit être notée au fur et à mesure qu'elle se produit; et chaque pièce doit être rayée au fur et à mesure qu'elle est réparée. Ce registre peut servir à déterminer les travaux terminés et ceux à effectuer.

.3.4.4 Lorsque les machines et l'équipement sont ouverts à des fins d'examen ou de réparation, on doit prendre note de toute déficence naissante susceptible d'être portée sur la liste des déficiences.

.3.4.5 La liste des déficiences doit prévoir la mise à jour des plans du navire après chaque réparation.

.4 ENTRÉE EN CALE SÈCHE ET LISTE DES OPÉRATIONS CONNEXES

.4.1 Entrée en cale sèche

La coque de chaque navire doit être dûment inspectée une fois par année, de préférence par la mise en cale sèche. Lorsqu'un navire doit être désarmé après la saison de navigation, l'inspection annuelle doit avoir lieu aussitôt la saison terminée.

- | | | | |
|------|---|------|---|
| .4.2 | After a prolonged "lay up" period, a docking for cleaning and painting should be considered if bottom fouling is suspected. | .4.2 | Après une période de désarmement prolongée, on doit mettre le navire en cale sèche en vue de le peindre et de le nettoyer si l'on soupçonne une salissure de carène. |
| .4.3 | When proceeding from a berth into dry dock consideration should be given to the use of either the main engines or tugs. | .4.3 | Pour conduire un navire de son poste d'amarrage à la cale sèche, on peut avoir recours aux moteurs principaux ou aux remorqueurs. |
| .4.4 | Docking lists should contain an item for the contractor to provide tugs and pilots. If this is done, the responsibility for any delays or damage incurred rests with the contractor. | .4.4 | La liste des opérations d'entrée en cale sèche doit renfermer une clause en vertu de laquelle l'entrepreneur est tenu de fournir les remorqueurs et les pilotes. Aux termes de cette clause, tout retard ou dommage est la responsabilité de l'entrepreneur. |
| .4.5 | <u>Approval for Docking or Extended Notice for Service:</u> No vessel is to be docked or put at extended notice for service <u>without the prior approval of the Chief, Marine Division.</u> | .4.5 | <u>Approbation de l'entrée en cale sèche d'un navire ou d'un avis d'entretien et de réparation à long terme:</u> Aucun navire ne doit être mis en cale sèche ou faire l'objet d'un avis d'entretien et de réparation à long terme <u>sans l'approbation préalable du chef, Division des services maritimes.</u> |
| .4.6 | <u>Exceptional Docking:</u> If there is any reason to suspect that a vessel which is not due for annual docking has sustained underwater damage, the Master shall report the circumstances to the Chief, Marine Division, who will make the decision whether or not to dock the vessel (in concert with Ship Branch, if necessary). | .4.6 | <u>Cas d'exception:</u> S'il y a des raisons de croire que la carène d'un navire dont l'entrée en cale sèche est prévue à une date ultérieure, a été endommagée, le capitaine doit faire état de la situation au chef, Division des services maritimes qui (conjointement avec la Direction des navires, au besoin) doit décider si le navire doit être mis ou non en cale sèche. |

.5 CERTIFICATES

.5.1 Copies of all principal certificates received from Classification Societies and regulatory bodies for ships and launches following periodical tests and surveys, are to be forwarded to the Director, Ship Branch.

.5.2 The principal certificates include:

- Cargo Ship Safety Construction Certificate (DOT Form SIC-3);
- Cargo Ship Safety Equipment Certificate (DOT Form SIC-4);
- Inspection Certificate for a Foreign-Going Steamship (other than a Safety Convention ship) (DOT Form SIC-15);
- Inspection Certificate for a Home-trade Steamship (other than a Safety Convention ship) (DOT Form SIC-17);
- Inspection Certificate for an Inland Steamship, Non-Passenger (DOT Form SIC-19);
- Inspection Certificate for a Minor-waters Steamship, Non-Passenger (DOT Form SIC-21);

.5 CERTIFICATS

.5.1 Les copies de tous les principaux certificats délivrés par les sociétés de classification et les organismes de réglementation des navires et des embarcations à la suite des vérifications et des inspections périodiques doivent être envoyées au responsable de la Direction des navires.

.5.2 Parmi ces certificats, mentionnons les suivants:

- Certificat de sécurité relatif à la construction des navires de charge (formule SIC-3 du MDT);
- Certificat de sécurité relatif à l'équipement des navires de charge (formule SIC-4 du MDT);
- Certificat d'inspection pour navire à vapeur au long cours (non assujetti à la Convention de sécurité) (formule SIC-5 du MDT);
- Certificat d'inspection pour navire à vapeur de cabotage (non assujetti à la Convention de sécurité) (formule SIC-17 du MDT);
- Certificat d'inspection pour navire à vapeur d'eaux intérieures, autre qu'un navire à passagers (formule SIC-19 du MDT);
- Certificat d'inspection pour navire à vapeur d'eaux secondaires, autre qu'un navire à passagers (formule SIC-21 du MDT);

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Inspection Certificate for a Steamship, Non-Passenger, NOT exceeding 150 tons, gross tonnage (DOT Form SIC-22);- Cargo Ship Safety Radiotelegraphy/ Radiotelephony Certificate (Issued by DOC);- Radio Station Licence (Issued by DOC);- Great Lakes and Inland Waters Load Line Certificate (DOT Form L.L.34);- International Load Line Certificate (DOT Form L.L.2);- Certificate of Inspection of Drinking Water System on Vessels (Department of Health and Welfare). | <ul style="list-style-type: none">- Certificat d'inspection pour navire à vapeur, autre qu'un navire à passagers d'au plus 150 tonneaux de jauge brute (formule SIC-22 du MDT);- Certificat de sécurité radio-télégraphique ou radio- téléphonique pour navire de charge (délivré par le MDC);- Licence de station de radio (délivré par le MDC);- Certificat de franc-bord pour les Grand Lacs et les eaux intérieures du Canada (formule L.L.34 du MDT);- Certificat international de franc-bord (formule L.L.2 du MDT);- Certificat d'inspection du système d'eau potable des navires (Ministère de la Santé et du Bien-être social). |
| <p>.5.3 Copies of minor certificates need not be forwarded to Headquarters. Included in this category are:</p> <ul style="list-style-type: none">- Certificates issued under the Tackle Regulations (CRC Vol. XVII, 1494)- Inflatable Life Rafts (SOR/66-465 "K" (3)) | <p>.5.3 Il n'est pas nécessaire d'envoyer les copies des certificats de moindre importance à l'administration centrale. Parmi ces derniers, mentionnons les certificats émis en vertu des règlements sur:</p> <ul style="list-style-type: none">- l'outillage de chargement (CRC, vol. XVII, chap. 1494);- les radeaux pneumatiques (DORS/66-465 "K" (3)). |
| <p>.6 EMERGENCY REPAIRS</p> <p>.6.1 <u>Emergency Repair Reporting:</u> When a defect or casualty (see CSA 438 (1)) necessitates</p> | <p>.6 RÉPARATIONS URGENTES</p> <p>.6.1 <u>Établissement de rapports sur les réparations urgentes:</u> Lorsqu'une défectuosité ou un</p> |

- repairs to be undertaken to keep a vessel in service, the Master shall immediately report the matter to the Chief, Marine Division by the fastest means of communication, giving a full account of the circumstances and, if possible, an estimate of the likely cost and time required to effect repairs.
- .6.2 Masters may arrange for emergency repairs personally if, for any reason, they are not able to communicate with their regional office or the offices of DSS. However, the Chief, Marine Division shall be advised of the action taken as soon as circumstances permit.
- .6.3 The Chief, Marine Division will advise the Director, Ship Branch of emergency repairs worthy of note.
- .6.4 Emergency repairs to vessels, including launches, may be authorized by the Chief, Marine Division, to the limit of the signing authority, without reference to Headquarters.
- .7 REFIT, DRY DOCK AND MAINTENANCE PROGRAM
- .7.1 At the same time that the annual ship utilization schedule is forwarded to Headquarters by a Region, the program of planned refits, dry dockings, and maintenance periods (if likely to involve
- accident (voir CSA 438 (1)) nécessite que l'on effectue des réparations pour garder le navire en service, le capitaine doit soumettre un rapport détaillé de la situation au chef, Division des services maritimes par le moyen de communication le plus rapide qui soit et lui donner, si possible, une évaluation du coût et du temps requis pour effectuer les réparations.
- .6.2 Le capitaine peut, de son propre chef, prendre des dispositions afin que des réparations soient effectuées sans délai si, pour une raison quelconque, il est incapable de communiquer avec le bureau régional ou les bureaux du MAS. Cependant, le chef, Division des services maritimes doit être avisé dès que possible de toute mesure prise.
- .6.3 Le chef, Division des services maritimes doit informer le responsable de la Direction des navires de toute réparation urgente digne de mention.
- .6.4 Le chef, Division des services maritimes peut autoriser par écrit, à la limite de son pouvoir de signer, les réparations urgentes des navires, chaloupes comprises, sans passer par l'administration centrale.
- .7 CALENDRIER DES TRAVAUX DE RADOUB, DE MISE EN CALE SÈCHE ET D'ENTRETIEN
- .7.1 Le bureau régional doit envoyer à l'administration centrale, pour fin d'information, le calendrier des travaux de radoub, de mise en cale sèche et d'entretien (s'ils nécessitent le recours

contract work) for the twelve months is to be included. This is required for transmission to the Department of Supply and Services and for the information of Headquarters (see .2).

à un entrepreneur) prévus pour douze mois en même temps que le programme annuel d'utilisation du navire. Ce calendrier sera ensuite transmis au Ministère des Approvisionnement et Services (voir .2).

.8 RESPONSIBILITY FOR PREPARATION OF LAUNCH DEFECT LISTS

.8 ÉTABLISSEMENT DES LISTES DE RÉPARATIONS DES CHALOUPES

.8.1 Defect lists for all ship-borne launches, individually itemized and identified by name, are to be prepared by the Deck Department prior to the refit or lay-up period.

.8.1 La liste des réparations de chaque chaloupe à bord d'un navire doit être établie par le Service du pont avant la période de radoub ou de désarmement.

.8.2 The Chief, Marine Division is to ensure that shore-based parties prepare such lists for all launches on completion of the work season.

.8.2 Le chef, Division des services maritimes doit s'assurer que les équipes à terre préparent ces listes à la fin de chaque saison de navigation.

.8.3 The repair lists shall state the probable material requirements and whether contractual assistance is required.

.8.3 La liste des réparations doit mentionner le matériel requis et s'il est nécessaire d'avoir recours à un entrepreneur.

.8.4 A list of spare parts used during the season is to be appended to the repair list.

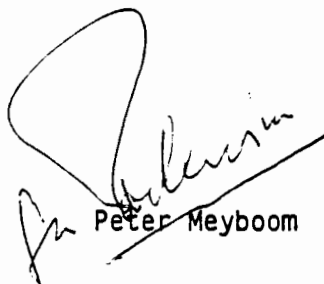
.8.4 La liste des pièces de rechange utilisées au cours de la saison doit être annexée à la liste des réparations.

.8.5 Each launch defect list shall include a estimate of the life expectancy of the launch.

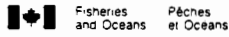
.8.5 Chaque liste de réparations doit comprendre une évaluation de l'espérance de vie de la chaloupe.

.8.6 Launches not ship-borne or not used by a shore party are to be surveyed at least once a year and a report is to be rendered as to whether or not repairs are required at that time.

.8.6 Les chaloupes qui ne sont pas à bord d'un navire ou qui ne sont pas utilisées par une équipe à terre doivent être inspectées au moins une fois par année et faire l'objet d'un rapport précisant si elles nécessitent des réparations.


Peter Meyboom

APPENDIX A / ANNEXE A



WORK ORDER ORDRE DE TRAVAIL

N°			
For / Pour Vessel / Bateau	At / A	Date issued / Émise le	Deadline Required / Échéance
Specifications / Specifications <input type="checkbox"/> Plans attached / Plans annexés	<input type="checkbox"/> Drawings required / Dessins requis	<input type="checkbox"/> Refit / Carénage	<input type="checkbox"/> Repair / Réparation
Start Date / Début		Finish Date / Fin	

MATERIAL / MATÉRIEL

Stock N° / Reg'n N° N° de cat. / N° de la demande	Description	Qty Qte	Unit Cost Coût unitaire	Cost Coût
Tax Exemption N° / N° d'exemption fiscale ▶		TOTAL MATERIAL COST / COÛT TOTAL DU MATÉRIEL		Sub Total / Total partiel ▶ \$

LABOUR / MAIN-D'ŒUVRE

Date	Description	Hrs Heures	Rate Taux	Cost Coût
		TOTAL LABOUR COST / COÛT TOTAL DE LA MAIN-D'ŒUVRE		Sub Total / Total partiel ▶ \$

CHARGE TO / IMPUTER À :

Allocation / Affectation	Line Object / Art d'ex.	Organ Act Code / Code Org Act	Project / Projet	GRAND TOTAL / TOTAL GLOBAL	Labour & Material / Main-d'œuvre et matériel ▶ \$
--------------------------	-------------------------	-------------------------------	------------------	----------------------------	---

Assigned To / Attribué à :

Carpenter Shop / Atelier de menuiserie

Machine Shop / Atelier de mécanique

Electronics / Electronique

Other (Specify) / Autre (Préciser)

Contact's Name / Nom de la personne-ressource	Telephone N° / N° de téléphone
Requested By / Demandé par	Date
Authorized By / Autorisé par	Date





Departmental Fleet
Instructions and
Guidelines

3-2

Instructions et lignes
directrices pour la flottille
du ministère

3-2

Subject / Objet

POTABLE WATER SUPPLIES/

RÉSERVES D'EAU POTABLE

From / De

DEPUTY MINISTER/
SOUS-MINISTRE

To / À

DISTRIBUTION/
LISTE DE DISTRIBUTION

Table of Contents

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Purpose and Scope
 - .1.2 Policy
 - .1.3 Application
 - .1.4 Definitions
 - .1.5 Authorities
- .2 WATER SUPPLY
 - .2.1 General
 - .2.2 Sources of Supply of Water
- .3 POTABLE WATER SYSTEM
 - .3.1 General
 - .3.2 Storage Tanks
 - .3.3 Vents and Openings
 - .3.4 Connections
 - .3.5 Sounding Rod
 - .3.6 Other Supply
- .4 MAINTENANCE
 - .4.1 General
 - .4.2 Storage Tanks
 - .4.3 Chilling Devices
- .5 INSPECTION AND CERTIFICATES
 - .5.1 Inspection
 - .5.2 Compliance
 - .5.3 Certificates

September 1982

Table des matières

- .1 INTRODUCTION
 - .1.1 Objet et portée
 - .1.2 Politique
 - .1.3 Application
 - .1.4 Définitions
 - .1.5 Autorisations
- .2 APPROVISIONNEMENT EN EAU
 - .2.1 Généralités
 - .2.2 Source d'approvisionnement
- .3 SYSTÈME D'EAU POTABLE
 - .3.1 Généralités
 - .3.2 Réservoirs
 - .3.3 Évents et ouvertures
 - .3.4 Raccords
 - .3.5 Baguette de sondage
 - .3.6 Autre source d'approvisionnement
- .4 ENTRETIEN
 - .4.1 Généralités
 - .4.2 Réservoirs
 - .4.3 Appareils de réfrigération
- .5 INSPECTION ET CERTIFICATS
 - .5.1 Inspection
 - .5.2 Conditions d'observation
 - .5.3 Certificats

septembre 1982

.1 INTRODUCTION

.1.1 Purpose and Scope

The purpose of this instruction is to outline the regulations governing potable water supplies for Departmental vessels.

.1.2 Policy

It is the policy of the Department that all potable water systems on Departmental vessels shall be maintained in accordance with the Potable Water Regulations for Common Carriers.

.1.3 Application

This instruction applies to all Departmental vessels.

.1.4 Definitions

Potable water means water that is free of pathogenic bacteria and is of such a composition that, when five 10 millilitre portions of it are examined according to the standard procedure outlined in the latest edition of Standard Methods for the Examination of Water and Sewage, published by the American Public Health Association, not more than one portion shows the presence of organisms of the coliform group, that is to say, the most probable number is not greater than 2.2 per 100 millilitres.

Potable water system means the equipment used on a vessel for handling, treating, storing and distributing potable water.

Raw water means water that is not potable water.

.1 INTRODUCTION

.1.1 Objet et portée

Le but de cette directive est d'exposer la réglementation concernant les réserves d'eau potable à bord des navires du Ministère.

.1.2 Politique

La politique du Ministère est que tous les systèmes d'eau potable à bord des navires du Ministère doivent être entretenus conformément au Règlement sur l'eau potable des transports en commun.

.1.3 Application

Cette directive s'applique à tous les navires du Ministère.

.1.4 Définitions

Eau potable désigne une eau qui est exempte de bactéries pathogènes et dont la composition est telle que, lorsque cinq portions de 10 millilitres de ladite eau sont analysées selon la méthode normalisée donnée dans la plus récente édition de Standard Methods for the Examination of Water and Sewage, publiée par l'American Public Health Association, la présence d'organismes du groupe coliforme ne se manifeste que dans au plus une seule portion de ladite eau, c'est-à-dire que le nombre le plus probable desdits organismes ne dépasse pas 2.2 par 100 millilitres.

Système d'eau potable désigne le matériel utilisé sur un navire pour la manutention, le traitement, l'emmagasinage et la distribution d'eau potable.

Eau brute signifie une eau qui n'est pas de l'eau potable.

.1.5 Authorities

This instruction is issued in accordance with the Potable Water Regulations for Common Carriers, issued under the Department of National Health and Welfare Act.

.2 WATER SUPPLY

.2.1 General

Do not supply raw water for drinking or culinary use on any Departmental vessel. In addition, do not permit any raw water outlets unless a conspicuous and legible sign has been posted at each such outlet stating that the water available is not to be used for drinking or culinary purposes.

.2.2 Source of Supply

Normally the dockside supply of water should be used. However, if there is any doubt about the quality of the source of supply, contact the local Medical Services Branch of the Department of Health and Welfare for information and guidance.

Do not supply ice for use with potable water or food on any Departmental vessel that is not:

- a) made from potable water or obtained from a source approved by the Minister of National Health and Welfare; and
- b) stored and handled in a clean and sanitary manner.

.1.5 Autorisations

Cette directive est émise par application du Règlement sur l'eau potable des transports en commun, qui a été promulgué en conformité avec la Loi sur le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social.

.2 APPROVISIONNEMENT EN EAU

.2.1 Généralités

Il ne faut pas fournir de l'eau brute devant servir à des fins potables ou culinaires à bord des navires du Ministère. De plus, il ne faut pas permettre la présence d'eau brute dans les robinets, à moins qu'un avis lisible et bien en évidence ne soit affiché à chacun de ces robinets, indiquant que l'eau disponible ne peut être utilisée à des fins potables ou culinaires.

.2.2 Source d'approvisionnement

On devrait utiliser normalement la source d'approvisionnement d'eau du quai. Cependant, s'il existe un doute au sujet de la qualité de la source d'approvisionnement, il y a lieu de communiquer avec la Direction locale des Services médicaux du Ministère de la Santé nationale et du Bien-être social afin d'obtenir des renseignements et des conseils.

Il ne faut pas fournir de la glace destinée à être utilisée avec de l'eau potable ou de la nourriture, à bord des navires du Ministère, si cette glace n'est pas:

- a) constituée d'eau potable ou obtenue d'une source approuvée par le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social; et
- b) emmagasinée et manutentionnée d'une manière propre et hygiénique.

Do not permit careless or unsanitary handling of potable water from its source of supply to the points of its distribution.

Il ne faut pas permettre une manutention négligente ou anti-hygiénique de l'eau potable depuis la source d'approvisionnement jusqu'aux points de distribution.

.3 POTABLE WATER SYSTEMS

.3 SYSTÈME D'EAU POTABLE

.3.1 General

.3.1 Généralités

All potable water systems on Departmental vessels shall be:

Tous les systèmes d'eau potable à bord des navires du Ministère devront:

- a) operated without any connection to any system for handling, storing or distributing raw water;
- b) identified as a potable water system by signs on storage tanks, outlets and filling connections;
- c) protected from tampering by unauthorized persons; and
- d) maintained in a sanitary condition.

- a) fonctionner sans être reliés d'aucune façon à un système servant à la manutention, à l'emmagasiner ou à la distribution d'eau brute;
- b) être identifiés comme systèmes d'eau potable par des affiches apposées aux réservoirs, aux robinets et aux raccords de remplissage;
- c) être protégés contre tout manquement par des personnes non autorisées; et
- d) être maintenus en bon état sanitaire.

By-passes around the treatment or purification apparatus of the potable water system shall not be permitted.

On ne devra pas tolérer la présence de canalisations latérales évitant l'appareil de traitement ou de purification du système d'eau potable.

.3.2 Storage Tanks

.3.2 Réservoirs

Do not store potable water in tanks that are exposed to contamination by pipes that pass through them, raw water, toilets, or any other source of pollution. As well, no part of the deck or hull may form part of the potable water storage tank unless:

Il ne faut pas emmagasiner de l'eau potable dans des réservoirs qui peuvent être contaminés par des tuyaux qui les traversent, par de l'eau brute, par le voisinage de cabinets, ou par toute autre source de pollution. De même, aucune partie du pont ou de la coque ne peut constituer une partie du réservoir d'eau potable, sauf:

- a) the bottom of the tank is at least 0.60 m above the maximum load water line and the seams of the ship's hull are continuously welded;
- b) there are no access or inspection openings in the portion of the deck forming the top of the potable water tank; and
- c) there are no common partitions with a tank holding raw water or other substance that could contaminate or pollute potable water.

The storage tank must be provided with a drain, located so that the tank can be completely emptied.

.3.3 Vents and Openings

The opening of all deck vents that are connected to the potable water system face downwards must be at least 450 mm above the deck, and must be covered with wire mesh. All potable water system vents or openings passing through the hull must discharge at least 3 m. above the maximum load water line.

.3.4 Connections

All potable water system filling connections must begin at a point at least 450 mm above the deck that they penetrate, and must be securely capped when not in use.

.3.5 Sounding Rod

Do not use the sounding rod used in the potable water system in any other water system, and handle and store it in a sanitary manner.

- a) si le fond du réservoir est à au moins 0,60 m au-dessus de la ligne de flottaison en charge et que les joints de la coque du navire ne soient soudés de façon continue;
- b) s'il n'y a aucune voie d'accès ou de trou d'inspection dans la partie du pont qui forme le dessus du réservoir d'eau potable; et
- c) s'il n'y a pas de paroi commune avec un autre réservoir contenant de l'eau brute et quelque autre substance pouvant contaminer ou polluer l'eau potable.

Le réservoir doit être pourvu d'un drain placé de telle façon que ce réservoir puisse se vider complètement.

.3.3 Événements et ouvertures

L'ouverture de tous les événements du système d'eau potable au-dessus du pont qui sont tournés vers le bas, doit être placée à au moins 450 mm au-dessus du pont, et protégée par un treillis métallique. Tous les événements ou ouvertures du système d'eau potable qui traversent la coque doivent avoir leur embouchure à au moins 3 m au-dessus de la ligne de flottaison en charge.

.3.4 Raccords

Tous les tuyaux de remplissage du système d'eau potable doivent avoir leur embouchure à au moins 450 mm au-dessus du pont qu'ils traversent et être bien bouchés quand ils ne servent pas.

.3.5 Baguette de sondage

La baguette de sondage utilisée pour le système d'eau potable ne doit pas être employée dans aucun autre système d'eau; de plus, il faut la manier et la remiser de façon hygiénique.

.3.6 Other Supply

Do not permit any system of raw water supply in a galley or kitchen quarter unless:

- a) the outlet of such water supply is located at a point less than 450 mm above the level of the deck or floor; and
- b) a sign has been posted at the outlet indicating that the water is to be used only for the purpose of washing decks or floors.

.4 MAINTENANCE

.4.1 General

Any potable water system on board a Departmental vessel is to be cleaned, sterilized with live steam or a chlorine solution, and rinsed with potable water in the following circumstances:

- a) before it is used for the first time;
- b) whenever it has been exposed to contamination in any way, or has contained raw water as revealed by the examination referred to in the definition of potable water (see 1.4); and
- c) at least once a month.

.4.2 Storage Tanks

The tanks and containers of the system are to be cleaned, sterilized, and rinsed in the manner described in article 4.1 before they are used again, after they have been entered into for inspection, repairs, or maintenance.

.3.6 Autre source d'approvisionnement

Il ne faut permettre la présence d'aucun système d'approvisionnement d'eau brute dans une coquerie ou dans une cuisine, sauf:

- a) si le robinet de cet approvisionnement d'eau brute est situé à moins de 450 mm au-dessus du niveau du pont ou du plancher; et
- b) si une affiche est fixée près du robinet, indiquant que l'eau ne doit servir qu'à laver les ponts ou les planchers.

.4 ENTRETIEN

.4.1 Généralités

Tout système d'eau potable à bord d'un navire du Ministère doit être nettoyé, stérilisé à la vapeur vive ou au moyen d'une solution de chlore, de même que rincé à l'eau potable dans les circonstances suivantes:

- a) avant d'être utilisé pour la première fois;
- b) chaque fois qu'il a pu être contaminé de quelque façon que ce soit ou qu'il a contenu de l'eau brute, selon que l'a révélé l'examen mentionné dans la définition d'eau potable (voir 1.4); et
- c) au moins une fois par mois.

.4.2 Réservoirs

Les réservoirs et les conteneurs du système doivent être nettoyés, stérilisés et rincés de la façon décrite à l'article 4.1 avant d'être de nouveau utilisés, et après les avoir inspectés, réparés ou entretenus.

.4.3 Chilling Devices

At least once every two weeks, empty and clean, sterilize, and rinse the water coolers and other chilling devices of the system in the manner described in article 4.1.

.5 INSPECTION AND CERTIFICATES

.5.1 Inspection

An official of the Department of National Health and Welfare may examine and inspect the potable water and the potable water system of any Departmental vessel from time to time or upon request.

.5.2 Compliance

If the Minister of National Health and Welfare is not satisfied that the potable water or the potable water system complies with the requirements of the Potable Water Regulations for Common Carriers, he will forward a notice containing the particulars of the manner in which the regulations are not complied with to the Safety and Security Division of the Department, which will in turn inform the Director, Ship Branch. When the Department receives such a notice, the Director, Ship Branch shall instruct the Regional Marine Superintendent to take whatever action is necessary to ensure that the requirements specified in the notice are complied with, and shall inform the Regional Director General accordingly.

.5.3 Certificates

If the Minister is satisfied that the potable water and potable water system of a vessel comply with all the requirements of the Potable

.4.3 Appareils de réfrigération

On doit vider, nettoyer, stériliser et rincer, au moins une fois toutes les deux semaines, les réfrigérateurs d'eau et les autres appareils de réfrigération du système de la façon décrite à l'article 4.1.

.5 INSPECTION ET CERTIFICATS

.5.1 Inspection

Un fonctionnaire du Ministère de la Santé nationale et du Bien-être social peut, de temps à autre ou sur demande, examiner l'eau potable et inspecter le système d'eau potable qui se trouve à bord de tout navire du Ministère.

.5.2 Conditions d'observation

Si le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social n'a pas la certitude que l'eau potable ou le système d'eau potable sont conformes aux dispositions du Règlement sur l'eau potable des transports en commun, il devra transmettre à la Division de la sûreté et de la sécurité du Ministère, qui à son tour en informera le Directeur des navires, un avis expliquant en détail de quelle manière le règlement n'est pas observé. Lorsque le Ministère recevra cet avis, le Directeur des navires donnera au surintendant régional de la flotte l'instruction de prendre toute mesure jugée nécessaire pour s'assurer que les conditions mentionnées dans l'avis sont respectées et il en informera le directeur général régional.

.5.3 Certificats

Si le Ministre est convaincu que l'eau potable et le système d'eau potable d'un navire sont conformes à toutes les dispositions du

Water Regulations, he may issue a certificate to the Department for the vessel.



Subject to Article 5.2, if the Minister of National Health and Welfare is not satisfied that the potable water and the potable water system of any vessel comply with all the requirements of the Potable Water Regulations, he may issue a temporary certificate that will remain in force for a period to be fixed by the Minister but not to exceed one year from the date of issue.

Any certificate issued under the Potable Water Regulations shall be posted in a conspicuous place on board the vessel for which it is issued.

Règlement sur l'eau potable, il peut délivrer au Ministère un certificat en faveur du navire.

Sous réserve de l'article 5.2, si le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social n'a pas la certitude que l'eau potable et le système d'eau potable d'un navire respectent toutes les dispositions du Règlement sur l'eau potable, il peut délivrer un certificat temporaire qui demeurera en vigueur pour une période de temps déterminée par le Ministre, mais ne dépassant pas un an à partir de la date de livraison.

Tout certificat délivré en vertu du Règlement sur l'eau potable devra être affiché, bien en évidence, sur le navire en faveur duquel il est délivré.


Donald D. Tansley


DEPARTMENTAL FLEET INSTRUCTION AND GUIDELINES

SUBJECT INDEX

<u>Subject</u>	<u>Reference</u>
Accommodation	
- The Accommodation of Female Employees on Board Department Vessels	1-17
Accidents	
- Accident Claims	1-1
- Casualties	2-2
- Collisions	2-2
- Fishing Gear Damage Reports	2-6
- Master's Responsibility	1-3
- Reporting Requirements for Occupational Injuries	1-6
- Search and Rescue	2-19
- Touching Ground	2-2
Alcohol, Drugs, and Firearms	
- Responsibilities, Duties, and Authority of the Master	1-3
- Ship Discipline Guidelines	1-11
Atmospheric Environment Service	
- Port Meteorological Officers	1-7
- World Meteorological Organization Marine Weather Observation Code	2-14
Boat and Fire Drills	
- Examination and Maintenance of Equipment	2-11
- Muster List and Emergency Procedures	2-11
Canadian Flag: Protocol for Flying and Displaying	2-12
Certificates (See Registers and Certificates)	
Chief Engineers: Authority, Responsibilities and Duties	2-9
Christening Departmental Vessels	1-14
Claims	
- Against the Crown	1-1
- By the Crown	1-1
- Fishing Gear Damage Reports	2-6
- Passenger Waiver and Release Forms	1-8
- Reporting Requirements	1-1
Classification	
- Vessel Classification	1-10
Clothing	
- Issue of Clothing to DFO Ships' Officers and Crew	1-9
- Regulations for Wearing Issue Clothing	1-9

Revised February 1985

Command

- Background and References to Aid Masters in the Function of Command 2-16
- Command in Extraordinary Circumstances 2-5
- Responsibilities, Duties and Authority of the Master 1-3
- Use of the Ship's Book 1-15

Communications

- Background and References to Aid Masters: Communications 2-16
- Radio Silence Required for Departmental Programs 2-18
- Responsibilities of Radio and Radiotechnical Officers 2-17

DFIGS

- Amendments Gen. II
- Authorities Gen. I
- Definitions Gen. I
- Distribution Gen. I
- Enquiries Gen. I
- Format Gen. I
- Roles and Responsibilities Gen. I

Discipline

- Responsibilities, Duties, and Authority of the Master 1-3
- Ship Discipline Guidelines 1-11
- Use of the Ship's Book 1-15

Emergencies

- Emergency Procedures 2-11
- Emergency Repairs 3-1
- Environmental Emergencies 2-4
- Medical Emergencies 1-5
- Search and Rescue 2-19
- Shipwreck 2-5

Engine Room Department

- Chief Engineers: Authority, Responsibilities and Duties 2-9
- Engineer Officers: Duties and Responsibilities 2-10
- General Operating Instructions 2-15

Environmental Emergency Reporting Guidelines

2-4

Fishing Gear Damage Reports

2-6

Log Books

- Departmental Deck Log Books 2-2
- Log Entries: Boat and Fire Drills 2-11
- Log Entries: Fishing Gear Damage Reports 2-6

Revised February 1985

Maintenance

- Duties of Chief Engineers 2-9
- General Operating Instructions: Engine Room Department 2-15
- Maintenance, Docking, Refits and Repairs 3-1
- Master's Responsibility 1-3
- Potable Water Supplies 3-2

Master

- Background and References to Aid Masters in the Function of Command 2-16
- Responsibilities, Duties and Authority of the Master 1-3
- Ship Discipline Guidelines 1-11
- Ship-borne Party Operations: Responsibilities and Liaison 2-8
- Use of the Ship's Book 1-15

Medical

- Injuries and Illness: Responsibility of Master 1-3
- Medical Assistance, Request for 1-5
- Medical Dispensing and Treatment Instructions 1-5
- Medical Examination of Ship's Personnel 1-2
- Reporting Requirements for Occupational Injuries 1-6
- Supernumerary Ship's Personnel Declaration of Health 2-1

Naming Vessels

- Christening Departmental Vessels 1-14
- Vessel Registration and Name Changes 1-12

Navigation

- Background and References to Aid Masters in the Function of Command 2-16

Notices

- Notice to Shipping and Notices to Mariners 2-7
- Posting of Sailing Notices 2-3

Pharmaceuticals, Medical Supplies and Related Items

- Control 1-5
- Dispensing and Treatment 1-5
- Scales of Issue 1-5
- Source of Acquisition 1-5
- Request for Medical Assistance 1-5

Program Operations

- Radio Silence Required for Departmental Programs 2-18
- Ship-borne Party General Instructions and Guidelines 2-8
- Supernumerary Personnel aboard Departmental Vessels 2-1

Protocol

- Christening Departmental Vessels 1-14
- Departmental Practice in Naming Vessels 1-12
- Protocol for Flying and Displaying the Canadian Flag 2-12

Provisions

- Potable Water Supplies 3-2

Regional Operational Support Staff - Qualifications

- Assistant Regional Marine Superintendent - Engineering 1-4
- Assistant Regional Marine Superintendent - Operations 1-4
- Regional Marine Superintendent 1-4

Registers and Certificates

- Departmental Deck Log Book 2-2
- Licensing of Vessels 1-16
- Maintenance, Docking, Refits and Repairs: Certificates 3-1
- Potable Water: Certificates 3-2
- Tackle Regulations: Registers and Certificates 2-13
- Vessel Certificates 1-13
- Vessel Registration and Name Changes 1-12

Registration of Vessels

- Vessel Certificates 1-13
- Vessel Registration and Name Changes 1-12

Safety

- Boat and Fire Drills 2-11
- Engine Room Department Safety 2-15
- Master's Responsibility 1-3
- Scale of Entitlement - Protective Clothing 1-9
- Tackle Regulations: Lifesaving Equipment, Safe Means of Passage and Access, and Safety Measures 2-13

Ship-Borne Party General Instructions and Guidelines

- Master 2-8
- Program Manager 2-8
- Scientist, Hydrographer or Officer-in-charge 2-8

Ship's Officers: Duties and Responsibilities

- Deck Officers, Deck Officer of the Watch 2-5
- Engineering Officers 2-10
- Radio and Radiotechnical Officers 2-17
- Supersession of Deck Officers 2-5

Ship's Book

- Use of the Ship's Book 1-15

Small Craft

- Certificate of Competency Requirements 2-8
- Authority and Responsibility for 2-5

Revised February 1985

Supernumerary Personnel Aboard Departmental Vessels

- Master's Responsibilities 1-3, 2-1, 2-8
- Passenger Waiver and Release Forms 1-8
- Supernumerary Personnel: Responsibilities 2-1, 2-3, 2-8
- Supernumerary Ship's Personnel Declaration of Health 2-1
- Use of the Ship's Book 1-15

Tackle Regulations

2-13

Waivers

- Passenger Waiver and Release Forms 1-8
- Towing Waivers 2-19

Watch-Keeping

- Background and References to Aid Masters: Deck Watch and Anchor Watch 2-16
- Deck Officer of the Watch 2-5
- Engineer Officer of the Watch 2-10
- Maintaining Radio Watch on SAR Duty 2-19

Water Supplies

- Potable Water Supplies 3-2

Weather Reporting

- Port Meteorological Officers 1-7
- World Meteorological Organization Marine Weather Observation Code 2-14

INSTRUCTIONS ET LIGNES DIRECTRICES POUR LA FLOTTILLE DU MINISTÈRE

INDEX DE SUJETS TRAITÉS

<u>Sujet traité</u>	<u>Référence</u>
Accidents	
- Abordages	2-2
- Accidents de personnes et sinistres	2-2
- Contact avec le fond	2-2
- Rapports des accidents de travail	1-6
- Rapports sur les dommages aux engins de pêche	2-6
- Recherche et sauvetage	2-19
- Réclamations en cas d'accident	1-1
- Responsabilité du capitaine	1-3
Activités des programmes	
- Instructions et lignes directrices générales pour les groupes à bord des bateaux	2-8
- Personnel surnuméraire à bord des bateaux du Ministère	2-1
- Silence radio pour les programmes ministériels	2-18
Alcool, drogues, et armes à feu	
- Lignes directrices sur la discipline à bord des navires	1-11
- Responsabilités, fonctions, et pouvoirs du capitaine	1-3
- Utilisation du registre de bord	1-15
Affichage et avis	
- Affichage de l'heure de départ	2-3
- Avis aux navires et avis aux navigateurs	2-7
Baptême des navires du Ministère	1-14
Capitaine	
- Guide et références pour aider le capitaine dans l'exercice de sa fonction de commandement	2-16
- Les groupes à bord des bateaux: Responsabilités et liaison	2-8
- Lignes directrices sur la discipline à bord des navires	1-11
- Responsabilités, fonctions et pouvoirs	1-3
Certificats (Voir Registres et certificats)	
Chef mécanicien, Autorité, responsabilités et fonctions du	2-9
Classement	
- Classement des navires	1-10
Commandement	
- Commandement dans des circonstances extraordinaires	2-5
- Guide et références pour aider le capitaine dans l'exercice de sa fonction de commandement	2-16
- Responsabilités, fonctions et pouvoirs du capitaine	1-3
- Utilisation du registre de bord	1-15

Communication des données météorologiques	
- Agents météorologiques de port	1-7
- Code d'observation météorologique maritime de l'Organisation météorologique mondiale	2-14
Communications	
- Guide et références pour aider le capitaine: Communications	2-16
- Responsabilités des officiers radioélectriciens et des radiotechnologues	2-17
- Silence radio pour les programmes ministériels	2-18
- Utilisation du registre de bord	1-15
Discipline	
- Lignes directrices sur la discipline à bord des navires	1-11
- Responsabilités, fonctions, et pouvoirs du capitaine	1-3
Drapeau canadien, Protocole pour le déploiement et l'exposition du	2-12
Engins de pêche, Rapports sur les dommages aux	2-6
Entretien	
- Entretien, mise en cale sèche, radoubs et réparations	3-1
- Fonctions du chef mécanicien	2-9
- Opérations générales de la salle des machines	2-15
- Réserves d'eau potable	3-2
- Responsabilité du capitaine	1-3
Exercices d'embarcation et d'incendie	
- Examen et entretien du matériel	2-11
- Rôle d'appel et manoeuvres d'urgence	2-11
Groupes à bord des bateaux, Instructions et lignes directrices générales pour les	2-8
- Capitaine	2-8
- Directeur de programme	2-8
- Scientifique, hydrographe ou officier responsable	2-8
ILFM	
- Autorisation	Gén. I
- Définitions	Gén. I
- Demandes de renseignements	Gén. I
- Distribution	Gén. I
- Modifications	Gen. II
- Présentation du manuel	Gen. I
- Rôles et responsabilités	Gén. I
Installations	
- Les installations des employés de sexe féminin à bord des bateaux du Ministère	1-17
Immatriculation des navires	
- Certificats des navires	1-13
- Immatriculation et changements de nom des navires	1-12

Journaux de bord

- Inscriptions au journal de bord: Exercices d'embarcation et et d'incendie 2-6
- Inscriptions au journal de bord: Rapports sur les dommages aux engins de pêche 2-11
- Journaux de bord des navires du Ministère 2-2

Médical, Aspect

- Assistance médicale, Demande 1-5
- Blessures et maladies: Responsabilité du capitaine 1-3
- Déclaration de santé du personnel surnuméraire 2-1
- Examen médical du personnel affecté aux navires 1-2
- Préparation des ordonnances et traitement médical: Instructions 1-5
- Rapports des accidents de travail 1-6

Navigation

- Guide et références pour aider le capitaine 2-16

Nommer les navires

- Baptême des navires du Ministère 1-14
- Immatriculation et changements de nom des navires 1-12

Officiers de navires, Fonctions et responsabilités

- Officier mécanicien 2-10
- Officier de pont, Officier de pont responsable du quart 2-5
- Officiers radioélectriciens et radiotechnologues 2-17
- Relève des officiers de pont 2-5

Personnel de soutien des activités régionales -

Qualités professionnelles

- Surintendant régional adjoint de la flotte - Génie 1-4
- Surintendant régional adjoint de la flotte - Opérations 1-4
- Surintendant régional de la flotte 1-4

Petits bateaux ou embarcations

- Autorité et responsabilité 2-5
- Certificat de capacité, Exigences pour le 2-8

Pharmaceutiques et médicales et articles connexes, Fournitures

- Barème de distribution 1-5
- Contrôle 1-5
- Demande d'assistance médicale 1-5
- Distribution et traitements 1-5
- Source d'approvisionnement 1-5

Protocole

- Baptême des navires du Ministère 1-14
- Pratique ministérielle pour nommer les navires 1-12
- Protocole pour le déploiement et l'exposition du drapeau canadien 2-12

Quart de veille

- Guide et référence pour aider le capitaine: Le quart à la passerelle et le quart au mouillage 2-16
- Officier mécanicien de quart 2-10
- Officier de pont responsable du quart 2-5
- Service d'écoute pour une mission de RES 2-19

Réclamations

- Établissement des rapports 1-1
- Formulées contre la Couronne 1-1
- Formulées par la Couronne 1-1
- Formules de renonciation pour les passagers 1-8
- Rapports sur les dommages aux engins de pêche 2-6

Registres et certificats

- Certificats des navires 1-13
- Délivrance de permis 1-16
- Entretien, mise en cale sèche, radoubs et réparations: Certificats 3-1
- Immatriculation et changements de nom des navires 1-12
- Journaux de bord des navires du Ministère 2-2
- Règlement sur l'outillage de chargement: Registres et certificats 2-13

Registre de bord

- Utilisation du registre de bord 1-15

Règlement sur l'outillage de chargement

2-13

Renonciation

- Formules de renonciation pour les passagers 1-8
- Déclarations de renonciation - remorquage 2-19

Réserves d'eau

- Réserves d'eau potable 3-2

Salle des machines

- Chef mécanicien: Autorité, responsabilité et fonctions 2-9
- Officier mécanicien: Fonctions et responsabilités 2-10
- Opérations générales de la salle des machines 2-15

Sécurité

- Barème de distribution des vêtements de protection 1-9
- Exercices d'embarcation et d'incendie 2-11
- Opérations générales de la salle des machines: Sécurité 2-15
- Règlement sur l'outillage de chargement: Équipement de sauvetage, moyens à garantir la sécurité du va-et-vient et des moyens d'accès, et mesures de sécurité 2-13
- Responsabilité du capitaine 1-3

Révisé février 1985

Service de l'environnement atmosphérique

- Agents météorologiques de port
- Code d'observation météorologique maritime de l'Organisation météorologique mondiale

1-7
2-14

Surnuméraire à bord des bateaux du Ministère, Personnel

- Capitaine, Responsabilités du
- Formules de renonciation pour les passagers
- Personnel surnuméraire du bateau, Déclaration de santé du

- Personnel surnuméraire: Responsabilités
- Utilisation du registre de bord

1-3, 2-1, 2-8
1-8
2-1
2-1, 2-3, 2-8
1-15

Urgences

- Manoeuvres d'urgence
- Naufrage
- Recherche et sauvetage
- Réparations urgentes
- Urgences environnementales
- Urgences médicales

2-11
2-5
2-19
3-1
2-4
1-5

Urgences environnementales, Lignes directrices sur les rapports d'

2-4

Vêtements

- Distribution de vêtements aux officiers et aux membres d'équipage du MPO
- Règlements relatifs au port des vêtements du Ministère

1-9
1-9

Vivres

- Réserves d'eau potable

3-2

DEPARTMENTAL FLEET INSTRUCTIONS AND GUIDELINES

INDEX OF TITLES

<u>Title</u>	<u>Number</u>
Accomodation of Female Employees on Board Departmental Vessels	1-17
Background and References to Aid Masters in the Function of Command	2-16
Boat and Fire Drills	2-11
Chief Engineers: Authority, Responsibilities and Duties	2-9
Christening Departmental Vessels	1-14
Claims	1-1
Deck Officers' Duties and Responsibilities	2-5
Departmental Deck Log Books	2-2
DFIG Amendment System	Gen.II
Duties and Responsibilities of Engineer Officers and Watchkeeping Procedures	2-10
Environmental Emergency Reporting Guidelines	2-4
Fishing Gear Damage Reports	2-6
General Operating Instructions: Engine Room Department	2-15
Helicopter Operations	2-20
Introduction to the DFIGS Manual	Gen.I
Issue of Clothing to DFO Ships' Officers and Crew	1-9
Issue of Exemptions to Ships	1-18
Licensing of Vessels	1-16
Maintenance, Docking, Refits and Repairs	3-1
Medical Examination of Ship's Personnel	1-2
Minimum Professional Qualifications - Regional Operational Support Staff	1-4

DEPARTMENTAL FLEET INSTRUCTIONS AND GUIDELINES

INDEX OF TITLES (Cont'd)

<u>Title</u>	<u>Number</u>
Notice to Shipping and Notices to Mariners	2-7
Passenger Waiver and Release Forms	1-8
Pharmaceuticals, Medical Supplies and Related Items	1-5
Port Meteorological Officers	1-7
Posting of Sailing Notices	2-3
Potable Water Supplies	3-2
Protocol for Flying and Displaying the Canadian Flag	2-12
Radio Silence Required for Departmental Programs	2-18
Reporting Requirements for Occupational Injuries	1-6
Responsibilities, Duties and Authority of the Master	1-3
Responsibilities of Radio and Radiotechnical Officers	2-17
Search and Rescue	2-19
Ship Discipline Guidelines	1-11
Ship-borne Party General Instructions and Guidelines	2-8
Supernumerary Personnel aboard Departmental Vessels	2-1
Tackle Regulations	2-13
Vessel Certificates	1-13
Vessel Classification	1-10
Vessel Registration and Name Changes	1-12
World Meteorological Organization Marine Weather Observation Code	2-14

INSTRUCTIONS ET LIGNES DIRECTRICES POUR LA FLOTTILLE DU MINISTÈRE

INDEX DES TITRES

<u>Titre</u>	<u>Numéro</u>
Affichage de l'heure de départ	2-3
Agents météorologiques de port	1-7
Autorité, responsabilités et fonctions du chef mécanicien	2-9
Avis aux navires et avis aux navigateurs	2-7
Baptême des navires du Ministère	1-14
Certificats des navires	1-13
Classement des navires	1-10
Code d'observation météorologique maritime de l'Organisation météorologique mondiale	2-14
Délivrance d'exemptions aux navires	1-18
Délivrance de permis	1-16
Distribution de vêtements aux officiers et aux membres d'équipage du MPO	1-9
Entretien, mise en cale sèche, radoubs et réparations	3-1
Examen médical du personnel affecté aux navires	1-2
Exercices d'embarcation et d'incendie	2-11
Fonctions et responsabilités de l'officier de pont	2-5
Fonctions et responsabilités des officiers mécaniciens et procédures du quart de veille	2-10
Formules de renonciation pour les passagers	1-8
Fournitures pharmaceutiques, médicales et articles connexes	1-5
Guide et références pour aider le capitaine dans l'exercice de sa fonction de commandement	2-16
Hélicoptères-Opérations	2-20

INSTRUCTIONS ET LIGNES DIRECTRICES POUR LA FLOTTILLE DU MINISTÈRE

INDEX DES TITRES (Suite)

<u>Titre</u>	<u>Numéro</u>
Immatriculation et changements de nom des navires	1-12
Installations des employés de sexe féminin à bord des bateaux du Ministère	1-17
Instructions et lignes directrices générales pour les groupes à bord des bateaux	2-8
Introduction au manuel des ILFM	Gén. I
Journaux de bord des navires du Ministère	2-2
Lignes directrices sur la discipline à bord des navires	1-11
Lignes directrices sur les rapports d'urgences environnementales	2-4
Opérations générales de la salle des machines	2-15
Personnel surnuméraire à bord des bateaux du Ministère	2-1
Protocole pour le déploiement et l'exposition du drapeau Canadien	2-12
Qualités professionnelles minimales - Personnel de soutien des activités régionales	1-4
Rapports des accidents de travail	1-6
Rapports sur les dommages aux engins de pêche	2-6
Recherche et sauvetage	2-19
Réclamations	1-1
Règlement sur l'outillage de chargement	2-13
Réserves d'eau potable	3-2
Responsabilités des officiers radioélectriciens et des radiotechnologues	2-17
Responsabilités, fonctions et pouvoirs du capitaine	1-3
Silence radio pour les programmes ministériels	2-18
Système de modification des ILFM	Gén. II



MEMORANDUM

NOTE DE SERVICE

TO
A

Distribution
Liste de distribution

FROM
DE

Head
Manuals Production and Distribution
Chef
Production et Distribution des manuels

SECURITY - CLASSIFICATION - DE SÉCURITÉ
OUR FILE / NOTRE RÉFÉRENCE
YOUR FILE / VOTRE RÉFÉRENCE
DATE 15-02-85

SUBJECT
OBJET

Departmental Fleet Instructions and Guidelines

Instructions et lignes directrices pour la flotille du Ministère

Enclosed please find the tenth group of DFIG's to be issued. Included are:

Vous trouverez ci-joint le dixième groupe d'ILFM à être distribué. Inclus sont:

- new DFIG's 1-16, 1-17, 1-18 and 2-20 to be entered in the manual;
- distribution list, table of contents, subject index and index of titles to replace those presently in the manual.

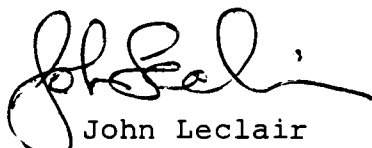
- les nouvelles ILFM 1-16, 1-17, 1-18 et 2-20 qui doivent être insérées dans le manuel;
- liste de distribution, table des matières, index de sujets traités et index des titre pour remplacer ceux présentement dans le manuel.

Missing DFIG's can be obtained from:

Vous pouvez obtenir les ILFM qu'il vous manque du:

Head, Manuals Production and Distribution
Department of Fisheries and Oceans
Centennial Towers (928)
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A OE6

Chef, Production et Distribution des manuels,
Ministère des Pêches et des Océans
Tours Centennial (928)
200, rue Kent
Ottawa, Ontario
K1A OE6


John Leclair
(993-3099)

Departmental Fleet Instructions and Guidelines

Distribution List

Deputy Minister
ADM, Atlantic Fisheries
ADM, Finance and Administration
ADM, Ocean Science and Surveys
ADM, Pacific and Freshwater Fisheries

Headquarters DG's

Atlantic Operations, AF
Communications
Dominion Hydrographer, OSS (2)
Fisheries Operations, P&FF
Fisheries Research, AF
Information Technology & Systems, F&A

Marine Sciences and Information, OSS
Personnel
Small Craft Harbours

Headquarters Directors

Administration
Fish Habitat, P&FF
Human Resources
Internal Audit
Library Services, FA
Management Practices and Planning
Coordination
Marine Environmental Data Services, OSS

Ocean Science Affairs, OSS
Official Languages and Equal Opportunity
Programs
Program Evaluation
Ship Branch, FA
Planning and Coordination, Special
Projects
Staff Relations and Compensation

Instructions et lignes directrices pour la flotille du ministère

Liste de distribution

Sous-ministre
SMA, Pêches de l'Atlantique
SMA, Finance et Administration
SMA, Science et Levés océaniques
SMA, Pêches dans le Pacifique et en eaux douces

Directeurs généraux de l'administration centrale

Opérations dans l'Atlantique, PA
Communications
Hydrographe fédéral, SLO (2)
Opérations des pêches, PPED
Recherche sur les pêches, PA
Systèmes et Technologie de l'information
F&A
Information et Sciences de la mer, SLO
Personnel
Ports pour petits bateaux

Directeurs de l'administration centrale

Administration
Habitat du poisson, PPED
Ressources humaines
Vérification interne
Services de bibliothèque, FA
Pratiques de gestion et coordination de la planification
Service des données sur le milieu marin, SLO
Océanologie, SLO
Langues officielles et Programmes d'égalité d'accès
Évaluation des programmes
Direction des navires, FA
Planification et Coordination, Projets spéciaux
Relations de travail et Compensation

Headquarters

Manager, Departmental Materiel Management, FA
Special Advisor, Safety Projects Departmental Occupational Health and Safety Coordinator, FA
Records Management, FA
Senior Policy Development Officer, Policy Development Officer
Senior Advisor Departmental Realty, FA

Chief, Fleet Systems and Procurement, Ship Branch, FA

Senior Advisor, Fleet Support, Ship Branch, FA

Senior Advisor, Vessel Design, Ship Branch, FA

Staff Officer, Fleet Support, Ship Branch, FA

Translation Services

Fisheries Management
Newfoundland Region

Director, Support Services
Regional Library
Regional Personnel Manager
Chief, Vessel Management (3)

Ocean Science and Surveys
Atlantic Region

Regional Director General
Regional Director, Hydrography
Regional Library
Manager, Management Services
Regional Personnel Manager
Regional Marine Superintendent (3)

Fisheries Management
Scotia-Fundy Region

Regional Director General
Director, Management Services
Regional Library
Regional Personnel Manager
Chief, Ship Division (6)
Ship's Officer

Administration centrale

Gestionnaire, Gestion du matériel du Ministère, FA
Conseiller spécial, Projets des sécurité
Coordonateur, Santé et Sécurité au travail, FA
Gestion des dossiers, FA
Agent principal, Élaboration des politiques, FA
Agent, Élaboration des directives, FA
Conseiller principal, Immobilier du Ministère, FA
Chef, Systèmes et Approvisionnement de la flotille, Direction des navires, FA
Conseiller principal, Soutien de la flotille, Direction des navires, FA
Conseiller principal, Conception des bateaux, Direction des navires, FA
Agent supérieur, Soutien de la flotille, Direction des navires, FA
Bureau de traduction

Gestion des pêches
Région de Terre-Neuve

Directeur, Services de soutien
Bibliothèque régionale
Gestionnaire régional du personnel
Chef, Soutien des bateaux (3)

Sciences et Levés océaniques
Région de l'Atlantique

Directeur général régional
Directeur régional, Hydrographie
Bibliothèque régionale
Gestionnaire, Services de soutien
Gestionnaire régional du personnel
Surintendant régional de la flotte (3)

Gestion des pêches
Région Scotia-Fundy

Directeur général régional
Directeur, Services de gestion
Bibliothèque régionale
Gestionnaire régional du personnel
Chef, Division des navires (6)
Officier de navire

Head, Administrative Services,
Biological Station, St. Andrews (4)

Fisheries Management
Gulf Region

Director, Management Services (2)
Library
Regional Hydrographer
Director, Protection and Regulations
Head, Supply Management

Fisheries Management
Quebec Region

Director, Finance and Administration
Library
Director, Operations
Director, Fisheries Research
Assistant Director, Operations
Chief, Personnel
Chief, Conservation and Protection
Chief, Administrative Services, Arctic
Biological Station
Library, Arctic Biological Station

Ocean Science and Surveys
Quebec Region

Regional Director
Regional Director, Hydrography
Chief, Scientific and Technical Services
Regional Marine Superintendent

Ocean Science and Surveys
Central Region

Regional Director General
Regional Hydrographer
Director, Great Lakes Fisheries Research
Assistant Regional Hydrographer
Chief, Finance and Administration
Regional Marine Superintendent
Assistant Marine Superintendent
(Operations)

Chef, Services administratifs, Station
biologique, St. Andrews (4)

Gestion des pêches
Région du Golfe

Directeur, Services de gestion (2)
Bibliothèque
Hydrographe régional
Directeur, Protection et Réglementations
Chef, Gestion des approvisionnement

Gestion des pêches
Région du Québec

Directeur, Services administratifs et
financiers
Bibliothèque
Directeur, Direction des opérations
Directeur, Recherches sur les pêches
Directeur adjoint, Direction des
opérations
Chef du Personnel
Chef, Conservation et Protection
Chef, Services administratifs, Station
Bio-arctique
Bibliothèque, Station Bio-arctique

Sciences et Levés océaniques
Région du Québec

Directeur régional
Directeur régional, Hydrographie
Chef, Division des services
scientifiques et techniques
Surintendant régional de la flotte

Sciences et Levés océaniques
Région du Centre

Directeur général régional
Hydrographe régional
Directeur, Laboratoire de recherche des
pêches des Grands Lacs
Hydrographe adjoint régional
Chef, Services administratifs et
financiers
Surintendant régional de la flotte
Surintendant adjoint de la flotte
(Opérations)

Assistant Marine Superintendent
(Engineering)
Regional Personnel Manager
Relief Master
Secretary, Ship Division
Library, CCIW
Chief Engineer, CSS Bayfield
Chief Engineer, CSS Limnos

Surintendant régional de la flotte
(Ingénierie)
Gestionnaire régional du personnel
Maitre de relève
Secrétaire, Division des navires
Bibliothèque, CCEI
Ingénieur en chef, NSC Bayfield
Ingénieur en chef, NSC Limnos

Fisheries Management
Western Region

Gestion des pêches
Région de l'Ouest

Regional Director General, Freshwater
Institute
Director, Management Services
Library
Regional Personnel Manager
Regional Engineer (3)
Chief, Administrative Services, Arctic
Directorate, Yellowknife

Directeur général régional, Institut des
eaux douces
Directeur, Services de gestion
Bibliothèque
Gestionnaire régional du personnel
Génie régional (3)
Chef, Services administratifs, Direction
général Arctique, Yellowknife

Fisheries Management
Pacific Region

Gestion des pêches
Région du Pacifique

Director, Support Services
Fisheries Management Regional Library
Regional Personnel Manager
Chief, Ship Division
Administrative Officer, Ship Division
Superintendent, Marine Operations
Superintendent, Marine Engineers
Master, Headquarters Relief

Directeur, Services de soutien
Bibliothèque régional de gestion des
pêches
Gestionnaire régional du personnel
Chef, Division des navires
Agent administratif, Division des
navires
Surintendant, Opérations maritimes
Surintendant, Génie naval
Maitre, Relève de l'administration
centrale

Supervisor, Marine Station, Nanaimo
Pacific Biological Station, Nanaimo
Library, Vancouver Island Division

Surveillant, Station maritime, Nanaimo
Station biologique du Pacifique, Nanaimo
Bibliothèque, Division de l'Île
Vancouver, Nanaimo

Supervisor, Prince Rupert Marine Station

Surveillant, Station maritime de
Prince Rupert

Ocean Science and Surveys
Pacific Region

Sciences et Levés océaniques
Région du Pacifique

Regional Director General, Institute of
Ocean Sciences
Regional Director, Hydrography
Chief, Management Services
Library
Regional Personnel Manager

Directeur général régional, Institut des
sciences de la mer
Directeur régional, Hydrographie
Chef, Services de gestion
Bibliothèque
Gestionnaire régional du personnel

Regional Marine Superintendent (2)
Assistant Regional Marine Superintendent
(Operations)
Ship Administration

Surintendant régional de la flotte (2)
Surintendant régional adjoint de la
flotte (Opérations)
Administration des navires

Director, Auxilliary Vessels, DND
Ottawa
Director General, Fleet Systems, DOT,
Ottawa
Chief, Marine Equipment, DPW
Ottawa

Directeur, Navires auxiliaires, DN,
Ottawa
Directeur général, Systèmes de la
flotte, TC, Ottawa
Chef, Outillage maritime, TP, Ottawa

November 1984

novembre 1984

FPV 20-1153

FPV 11A-6204

FPV 11A-6206

FPV 11A-6538

FPV 11A-6539

FPV 17A-601

FPV 20A-1138

FPV 20A-1139

FPV 20A-1141

FPV 20A-1142

FPV 20A-1152

FPV 1B-1452

CSS Advent

F.R.V. Alfred Needler

FPV Anchor Rock

FPV Arrow Post

FPV Atlin Post

FPV Babine Post

FPV Badger Bay

CSS Baffin

CSS Bayfield

FPV Beaver Rock

FPV Belle Bay

FPV Boltenia

FPV Bonnilla Rock

FPV Brama

FRV Buctouche

FPV Burnin Bay

FPV Calanus

FRV Caligus

FPV Cape Roger

FPV Chebucto

FPV Chilco Post

FPV Cobequid Bay

FPV Comox Post

FPV Cratena

FPV Cumella

FPV Cutter Rock

FPV Cygnus

CSS Dawson

FPV E.E. Prince

FPV Falcon Rock

FPV F.D. 202

FPV Flying Hawk

FPV Gale Rock

FPV Gander Bay

FPV G.B. Reed

FPV Goose Bay

FPV Hawke Bay

FPV Heron Rock

CSS Hudson

FPV James Sinclair

FRV J.L. Hart

CSS John P. Tully

FRV Keta

FPV Kitimat II

CSS Limnos

FPV Louisbourg

CSS Louis M. Lauzier

CSS Maxwell

FPV Nais

CSS Navicula

FPV North Rock

FPV Pandalus II

FPV Pandulus

CSS Parizeau

FPV Petrel Rock

FPV Pierre Fortin

FPV Pillar Rock

Submersible Pisces IV

FPV Pistolet Bay

CSS Richardson

FPV Salvelinus

FPV Seal Rock

FPV Shamook

CSS Sigma-T

FPV Sooke Post

FPV Star Rock

FPV Stuart Post

FPV Surge Rock

FPV Tanu

FPV Temple Rock

CSS Vector

FPV Vedder Rock

FRV Wilfred Templeman

February, 1985



Government of Canada

Gouvernement du Canada

MEMORANDUM

NOTE DE SERVICE

TO
A

Distribution
Liste de distribution

FROM
DE

Head
Manuals Production and Distribution
Chef
Production et Distribution des manuels

SUBJECT
OBJET

Departmental Fleet Instructions
and Guidelines

Instructions et lignes directrices
pour la flotille du Ministère

Enclosed please find the eighth group of DFIG's to be issued. Included are:

- ✓ - new DFIG 2-19 to be entered in the manual;
- distribution list, table of contents, subject index and index of titles to replace those presently in the manual.

Vous trouverez ci-joint le huitième groupe d'ILFM à être distribué. Inclus sont:

- la nouvelle ILFM 2-19 qui doit être insérée dans le manuel;
- liste de distribution, table des matières, index de sujets traités et index des titres pour remplacer ceux présentement dans le manuel.

Missing DFIG's can be obtained from:

Head, Manuals Production and Distribution
Department of Fisheries and Oceans
6th Floor West
240 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Vous pouvez obtenir les ILFM qu'il vous manque du:

Chef, Production et Distribution des manuels, DSTI
Ministère des Pêches et des Océans
6ième étage, Ouest
240, rue Sparks
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

John Leclair
(995-9006)

SECURITY - CLASSIFICATION - DE SÉCURITÉ
OUR FILE/NOTRE RÉFÉRENCE
YOUR FILE/VOTRE RÉFÉRENCE
DATE 9.1.84

Departmental Fleet Instructions and Guidelines

Distribution List

Deputy Minister
ADM, Atlantic Fisheries
ADM, Finance and Administration
ADM, Ocean Science and Surveys
ADM, Pacific and Freshwater Fisheries

ADM, Special Projects

Headquarters DG's

Atlantic Operations, AF
Communications
Dominion Hydrographer, OSS (2)
Economic Development, FEDM
Evaluation and Audit
Finance, F&A
Fisheries Operations, P&FF
Fisheries Research, AF
Information Technology & Systems, F&A

Marine Sciences and Information, OSS
Personnel
Small Craft Harbours
Special Advisor, Strategic
Communication, F&A

Headquarters Directors

Assets Management, FA
Fish Habitat, P&FF
Headquarters Support, FA
Human Resources
Internal Audit
Library Services, FA
Licensing Systems, AF
Marine Environmental Data Services, OSS

Ocean Science Affairs, OSS
Official Languages and Equal Opportunity
Programs
Planning Coordination, F&A
Ship Branch, FA
Staff Relations and Pay and Benefits

Instructions et lignes directrices pour la flotille du ministère

Liste de distribution

Sous-ministre
SMA, Pêches de l'Atlantique
SMA, Finance et Administration
SMA, Science et Levés océaniques
SMA, Pêches dans le Pacifique et en eaux douces
SMA, Projets spéciaux

Directeurs généraux de l'administration centrale

Opérations dans l'Atlantique, PA
Communications
Hydrographe fédéral, SLO (2)
Expansion économique, CEEP
Évaluation et Vérification
Finances, F&A
Opérations des pêches, PPED
Recherche sur les pêches, PA
Systèmes et Technologie de l'information
F&A

Information et Sciences de la mer, SLO
Personnel
Ports pour petits bateaux
Conseiller spécial, Communication
stratégique, F&A

Directeurs de l'administration centrale

Gestion des biens, FA
Habitat du poisson, PPED
Soutien de l'administration centrale, FA
Ressources humaines
Vérification interne
Services de bibliothèque, FA
Systèmes de délivrance des permis, AF
Service des données sur le milieu marin,
SLO
Océanologie, SLO
Langues officielles et Programmes
d'égalité d'accès
Coordination de la planification, F&A
Direction des navires, FA
Relations de travail, Rémunération et
Avantage sociaux

Headquarters

Administration centrale

Manager, Corporate Materiel Management, FA
Chief, Health, Safety and Fire Protection, FA
Records Management, FA
Senior Policy Development Officer, Information Technology and Systems, FA
Project Officer, Information Technology and Systems, FA
Manager, Realty and Accommodation
Manager, Safety and Security, FA
Chief, Fleet Systems and Procurement, Ship Branch, FA

Gestionnaire, Services intégrés de la gestion du matériel, FA
Chef, Hygiène, Sécurité et Protection contre l'incendie, FA
Gestion des dossiers, FA
Agent principal, Élaboration des politiques, Systèmes et Technologie de l'information, FA
Agent de projet, Élaboration des politiques, Systèmes et Technologie de l'information, FA
Gestionnaire, Locaux et Immobilier, FA
Gestionnaire, Sûreté et Sécurité, FA
Chef, Systèmes et Approvisionnement de la flotille, Direction des navires, FA
Conseiller principal, Soutien de la flotille, Direction des navires, FA
Conseiller principal, Conception des bateaux, Direction des navires, FA
Agent supérieur, Soutien de la flotille, Direction des navires, FA
Bureau de traduction

Senior Advisor, Fleet Support, Ship Branch, FA
Senior Advisor, Vessel Design, Ship Branch, FA
Staff Officer, Fleet Support, Ship Branch, FA
Translation Services

Pêches de l'Atlantique
Région de Terre-Neuve

Atlantic Fisheries
Newfoundland Region

Director, Support Services
Regional Library
Regional Personnel Manager
Chief, Vessel Management (3)

Directeur, Services de soutien
Bibliothèque régionale
Gestionnaire régional du personnel
Chef, Soutien des bateaux (3)

Ocean Science and Surveys
Atlantic Region

Sciences et Levés océaniques
Région de l'Atlantique

Director-General, Atlantic Region
Regional Director, Hydrography
Regional Library
Manager, Management Services
Regional Personnel Manager
Regional Marine Superintendent (3)

Directeur général, Région de l'Atlantique
Directeur régional, Hydrographie
Bibliothèque régionale
Gestionnaire, Services de soutien
Gestionnaire régional du personnel
Surintendant régional de la flotte (3)

Atlantic Fisheries
Scotia-Fundy Region

Pêches de l'Atlantique
Région Scotia-Fundy

Director General, Scotia-Fundy
Director, Management Services
Regional Library
Regional Personnel Manager
Chief, Ship Division (6)
Ship's Officer

Directeur général, Scotia-Fundy
Directeur, Services de gestion
Bibliothèque régionale
Gestionnaire régional du personnel
Chef, Division des navires (6)
Officier de navire

Head, Administrative Services,
Biological Station, St. Andrews (4)

Atlantic Fisheries
Gulf Region

Director, Management Services (2)
Library
Regional Hydrographer
Director, Protection and Regulations
Head, Supply Management

Atlantic Fisheries
Quebec Area

Director, Finance and Administration
Library
Director, Operations
Director, Fisheries Research
Assistant Director, Operations

Chief, Personnel
Chief, Conservation and Protection

Chief, Administrative Services, Arctic
Biological Station
Library, Arctic Biological Station

Ocean Science and Surveys
Quebec Region

Director General, Ocean Science and
Surveys
Regional Director, Hydrography
Chief, Physical Oceanography

Regional Marine Superintendent

Ocean Science and Surveys
Central Region

Director General
Regional Hydrographer
Director, Great Lakes Fisheries Research

Assistant Regional Hydrographer
Chief, Finance and Administration

Regional Marine Superintendent
Assistant Marine Superintendent
(Operations)

Chef, Services administratifs, Station
biologique, St. Andrews (4)

Pêches de l'Atlantique
Région du Golfe

Directeur, Services de gestion (2)
Bibliothèque
Hydrographe régional
Directeur, Protection et Réglementations
Chef, Gestion des approvisionnement

Pêches de l'Atlantique
Direction régional du Québec

Directeur, Services administratifs et
financiers
Bibliothèque
Directeur, Direction des opérations
Directeur, Recherches sur les pêches
Directeur adjoint, Direction des
opérations
Chef du Personnel
Chef, Conservation et Protection

Chef, Services administratifs, Station
Bio-arctique
Bibliothèque, Station Bio-arctique

Sciences et Levés océaniques
Région du Québec

Directeur général, Sciences et Levés
océaniques
Directeur régional, Hydrographie
Chef, Division de l'océanographie
physique
Surintendant régional de la flotte

Sciences et Levés océaniques
Région du Centre

Directeur général
Hydrographe régional
Directeur, Laboratoire de recherche des
pêches des Grands Lacs
Hydrographe régional adjoint
Chef, Services administratifs et
financiers
Surintendant régional de la flotte
Surintendant adjoint de la flotte
(Opérations)

Assistant Marine Superintendent
(Engineering)
Regional Personnel Manager
Relief Master
Secretary, Ship Division
Library, CCIW

Surintendant régional de la flotte
(Génie)
Gestionnaire régional du personnel
Maitre de relève
Secrétaire, Division des navires
Bibliothèque, CCEI

Pacific and Freshwater Fisheries

Western Region

Director General, Freshwater Institute

Director, Management Services
Library
Regional Personnel Manager
Regional Engineer (3)

Pêches dans le Pacifique et en eaux douces
Région de l'Ouest

Directeur général, Institut des eaux douces

Directeur, Services de gestion
Bibliothèque
Gestionnaire régional du personnel
Génie régional (3)

Pacific and Freshwater Fisheries

Pacific Region

Director, Support Services
Fisheries Management Regional Library

Regional Personnel Manager
Chief, Ship Division
Administrative Officer, Ship Division

Superintendent, Marine Operations
Superintendent, Marine Engineers
Master, Headquarters Relief

Supervisor, Marine Station, Nanaimo
Pacific Biological Station, Nanaimo
Library, Vancouver Island Division

Supervisor, Prince Rupert Marine Station

Chief, Administrative Services, Arctic
Directorate, Yellowknife

Pêches dans le Pacifique et en eaux douces

Région du Pacifique

Directeur, Services de soutien
Bibliothèque régional de gestion des pêches
Gestionnaire régional du personnel
Chef, Division des navires
Agent administratif, Division des navires
Surintendant, Opérations maritimes
Surintendant, Génie naval
Maitre, Relève de l'administration centrale

Surveillant, Station maritime, Nanaimo
Station biologique du Pacifique, Nanaimo
Bibliothèque, Division de l'île
Vancouver, Nanaimo

Surveillant, Station maritime de
Prince Rupert

Chef, Services administratifs, Direction
général Arctique, Yellowknife

Ocean Science and Surveys
Pacific Region

Director General, Institute of Ocean
Sciences
Regional Director, Hydrography
Chief, Management Services
Library
Regional Personnel Manager

Sciences et Levés océaniques
Région du Pacifique

Directeur général, Institut des sciences
de la mer
Directeur régional, Hydrographie
Chef, Services de gestion
Bibliothèque
Gestionnaire régional du personnel

Regional Marine Superintendent (2)
Assistant Regional Marine Superintendent
(Deck)
Ship Administration

Surintendant régional de la flotte (2)
Surintendant régional adjoint de la
flotte (Pont)
Administration des navires

Director, Auxilliary Vessels, DND
Ottawa
Director, Fleet Systems, DOT,
Ottawa
Chief, Marine Equipment, DPW
Ottawa

Directeur, Navires auxiliaires, DN,
Ottawa
Directeur, Systèmes de la flotte,
TC, Ottawa
Chef, Outillage maritime, TP, Ottawa

FPV 20-1153	FPV Falcon Rock
FPV 11A-5830	FPV F.D. 202
FPV 11A-6204	FPV Flying Hawk
FPV 11A-6206	FPV Gale Rock
FPV 11A-6538	FPV Gander Bay
FPV 11A-6539	FPV Goose Bay
FPV 17A-601	J.L. Hart
FPV 20A-1138	FPV Hawke Bay
FPV 20A-1139	FPV Heron Rock
FPV 20A-1141	CSS Hudson
FPV 20A-1142	FRV Keta
FPV 20A-1152	FPV Kitimat II
FPV 1B-1452	CSS Limnos
CSS Advent	FPV Louisbourg
Alfred Needler	FPV Louis M. Lauzier
FPV Anchor Rock	CSS Maxwell
FPV Arrow Post	FPV Nais
FPV Atlin Post	CSS Navicula
FPV Babine Post	FPV North Rock
FPV Badger Bay	FPV Pandalus II
CSS Baffin	FPV Pandulus
CSS Bayfield	FPV Petrel Rock
FPV Beaver Rock	FPV Pierre Fortin
FPV Belle Bay	FPV Pillar Rock
FPV Boltenia	Submersible Pisces IV
FPV Bonnilla Rock	FPV Pistolet Bay
FPV Brama	FPV E.E. Prince
FPV Buctouche	FPV G.B. Reed
FPV Burin Bay	FPV Salvelinus
FPV Calanus	FPV Seal Rock
FRV Caligus	FPV Shamook
FPV Cape Roger	CSS Sigma-T
FPV Chebucto	FPV Sooke Post
FPV Chilco Post	FPV Star Rock
FPV Cobequid Bay	FPV Stuart Post
FPV Comox Post	FPV Surge Rock
FPV Cratena	FPV Tanu
FPV Cumella	FPV Temple Rock
FPV Cutter Rock	FPV Vedder Rock
FPV Cygnus	Wilfred Templeman
CSS Dawson	

January 1984