

## **Garde côtière canadienne**

### **Politique et procédures d'exploitation sur l'aide aux navires désemparés**

#### **1. Énoncé de politique**

La présente politique sera suivie lorsqu'une demande d'aide d'un navire désemparé sera reçue afin de déterminer si une telle aide sera offerte, quelle en sera la teneur ainsi que la portée en fonction des risques en cause. Tous les risques pertinents seront étudiés, y compris ceux relatifs aux personnes nécessitant de l'aide, au navire désemparé, à la GCC et à ses employés.

#### **2. Application**

2.1 La présente politique s'applique à la GCC et aura préséance sur toutes les politiques, les directives, les procédures et les instructions internes sur l'aide à offrir aux navires désemparés n'appartenant pas à la GCC.

2.2 Les employés de la GCC suivront les procédures du Manuel de sécurité et de sûreté de la flotte lorsqu'un navire appartenant à la GCC est désemparé et requiert une aide.

2.3 Cependant, lorsqu'une ressource SAR de la GCC se trouve sur place et que la vie de personnes est en danger immédiat, c.-à-d. *in extremis*, le commandant doit prendre toute mesure qu'il juge nécessaire pour sauver la vie des personnes, y compris le remorquage du navire avec les personnes à bord. Dans ce cas, et lorsque les vies ne sont plus en danger immédiat, le commandant doit réévaluer les risques afin de déterminer comment évacuer les personnes à bord.

2.4 La GCC suivra les *Procédures d'exploitation sur l'aide aux navires désemparés* dans l'Annexe 1.

#### **3. Principe directeur**

Pour les navires en détresse ou en détresse prévisible, chavirés ou en situation de doute, la première préoccupation doit toujours être de sauver la vie des personnes en danger, ce qui comprend les mesures d'évacuation des personnes du navire en détresse et de récupération des personnes tombées à l'eau.

## **4. Généralités**

4.1 L'aide en mer est un service mutuel offert entre gens de mer, en fonction du besoin et de l'isolement. L'aide est habituellement offerte sans tarder, puisque les fournisseurs savent qu'éventuellement ils pourraient eux-mêmes avoir besoin d'aide.

4.2 Compte tenu de ce qui précède, on reconnaît que l'offre rapide d'une aide technique aux navires désemparés ou le remorquage de ces derniers peut constituer un moyen efficace d'atteindre l'objectif national de recherche et de sauvetage (SAR) qui consiste à prévenir la perte de vies humaines et des blessures.

4.3 Toutefois, la GCC ne portera pas secours aux navires désemparés à la suite d'une simple demande et ne rivalisera pas avec les groupes commerciaux ou privés pour offrir une aide. Certains appels demandant secours aux ressources de la GCC ou au système SAR sont évitables ou déraisonnables en raison des ressources limitées qui sont disponibles pour répondre à des incidents plus graves. De plus, ils peuvent faire courir un risque inutile aux intervenants.

4.4 Les ressources de la GCC ne doivent pas être affectées à des navires désemparés ni remorquer ces derniers aux seules fins de les déplacer d'un lieu de refuge à un autre.

4.5 Si le navire désemparé nécessitant une aide refuse une aide commerciale ou privée qui est disponible, on considérera cela comme l'annulation de la demande d'aide initiale. La GCC informera le capitaine du navire désemparé en conséquence.

4.6 Si les personnes à bord d'un navire désemparé refusent d'évacuer le navire lorsque le commandant de l'installation mobile d'intervention indique au personnel d'évacuer, on considérera cela comme l'annulation de la demande d'aide initiale. La GCC informera le capitaine du navire désemparé en conséquence.

4.7 Les agents d'intervention environnementale de la GCC ont de vastes pouvoirs en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande* afin de régler la menace ou le déversement de polluants dans les eaux canadiennes et les ZEE. Les agents d'intervention environnementale peuvent prendre diverses mesures afin de retirer ou de réduire la menace de la pollution maritime.

4.8 Les employés de la GCC offrant une aide ne sont pas personnellement responsables de tout décès, de toute blessure ou de tout dommage matériel pouvant résulter d'une opération d'aide pourvu qu'ils aient fait preuve de diligence raisonnable et qu'ils aient agi de bonne foi, dans les limites des responsabilités liées à leur poste et dans le cadre du mandat de la GCC.

## **5. Interprétation**

Il est requis de se référer à l'Annexe 2, « Terminologie », pour obtenir la définition de certains termes utilisés dans la présente politique.

## **6. *Demandes de renseignements***

Les demandes de renseignements générales concernant la présente politique doivent être adressées au Gestionnaire, Recherche et Sauvetage, Services Maritimes à [infopol@dfo-mpo.gc.ca](mailto:infopol@dfo-mpo.gc.ca) ou par téléphone, au 613-990-3119.

Marc Grégoire  
Commissaire

## Annexe 1

### **Procédures d'exploitation sur l'aide aux navires désemparés**

#### ***1. Aide à un navire en détresse ou statut de doute***

1.1 Si le temps et les circonstances le permettent, le commandant doit envisager d'offrir une aide technique avant de décider de procéder au remorquage. De temps à autre, la GCC devra remorquer des navires en détresse. Dans la pratique ordinaire des marins, le remorquage présente moins de risques pour le navire remorqué si le remorqueur est plus petit ou de la même dimension que le navire remorqué. Si le remorquage est nécessaire, le commandant doit suivre les directives détaillées du Manuel de sécurité et de sûreté de la flotte.

1.2 Lorsque la situation s'est stabilisée ou si des renseignements additionnels sont communiqués pour établir que le navire n'est plus en détresse, tout besoin en matière d'aide additionnelle doit être conforme aux directives de la section 2, s'il y a lieu.

#### ***2. Aide à un navire désemparé (c.-à-d. non en détresse)***

##### **2.1 EN EAU LIBRE**

2.1.1 Aucun délai ne doit retarder l'utilisation d'une ressource mobile dans les situations où on a des doutes quant à la sécurité des personnes en mer.

2.1.2 Lorsque le capitaine d'un navire désemparé demandant une aide (non en détresse ou détresse non prévisible) est en communication directe avec un centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), un Centre des opérations régionales ou le Bureau des glaces, et a indiqué que les personnes à bord du navire ne sont pas en situation de danger immédiat, le Centre, ou le Bureau, doit veiller à ce que le Coordonnateur des missions SAR maritime (dans les Centres conjoints de recherche et sauvetage ou des Sous-centres de recherche et sauvetage maritime JRCC/MRSC) de la zone dans laquelle se trouve le navire désemparé soit informé, et doit lui communiquer tous les renseignements pertinents pour que ce dernier prenne la situation en main. Comme le navire n'est pas en situation de détresse, le temps nécessaire sera pris pour évaluer la demande avant de décider des mesures à prendre. La GCC ne rivalisera pas avec des entreprises de sauvetage ou de remorquage commerciales et donc, ne remorquera pas les navires désemparés à moins que tous les efforts visant à obtenir une aide commerciale ou privée aient été faits et n'aient pas pu permettre de remédier à la situation. De façon générale (voir l'Appendice 2 pour le diagramme décisionnel) :

1. Le Coordonnateur des missions SAR maritime, normalement par l'entremise du centre des SCTM compétent, doit indiquer au propriétaire ou à l'exploitant du navire désemparé qu'il doit prendre ses propres mesures pour obtenir de l'aide;
2. Si le propriétaire ou l'exploitant du navire désemparé n'est pas en mesure de chercher de l'aide ou n'est pas disposé à le faire, le Coordonnateur des missions SAR maritime doit demander au centre des SCTM de diffuser un Message radio de demande d'assistance maritime (MARB) alertant tous les navires privés, commerciaux et de passage situés dans la zone où l'aide est requise, ce qui leur donne la possibilité d'offrir l'aide en question;
3. S'il n'y a aucune réponse à un MARB, et dans des circonstances exceptionnelles, le Coordonnateur des missions SAR maritime peut communiquer avec d'autres ressources mobiles comme les unités SAR primaires ou la GCAC qui pourraient faire une intervention rapide;
4. Le Coordonnateur des missions SAR maritime consultera le Centre des opérations régionales s'il est établi qu'une aide sera requise d'un navire de la GCC non affecté en priorité aux opérations SAR, car l'affectation peut avoir une incidence sur d'autres programmes. Dans tous les cas, lorsque le Coordonnateur des missions SAR maritime affecte des ressources de la GCC, il doit fournir tous les renseignements pertinents concernant le navire qui demande de l'aide et demander au commandant de prendre toute mesure raisonnable pour résoudre la situation;
5. Le Coordonnateur des missions SAR maritime, par l'entremise de son réseau d'alerte régional, doit fournir à la Sécurité maritime de Transports Canada et au Bureau de la sécurité des transports des détails de l'incident afin qu'elles puissent prendre des mesures permettant d'éviter des incidents semblables à l'avenir. On doit particulièrement mettre l'accent sur les situations dans lesquelles le Coordonnateur des missions SAR maritime ou le commandant du navire offrant son aide pense, de façon raisonnable, que le navire était devenu désemparé parce qu'il n'était pas en bon état de navigabilité ou a contrevenu aux exigences de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou ses règlements d'application.

2.1.3 Bien que le Coordonnateur des missions SAR maritime ne doive normalement pas s'engager à obtenir l'aide de tiers pour secourir un navire désemparé, il peut, dans des circonstances exceptionnelles et après avoir consulté le propriétaire ou l'exploitant du navire désemparé, aider à coordonner l'aide commerciale ou privée. Dans tous les cas, le propriétaire ou l'exploitant du navire désemparé doit être informé qu'il assumera tous les coûts engagés et donner son accord. Le fournisseur et l'utilisateur final du service d'aide doivent bien comprendre que la GCC ou l'État n'a aucune obligation contractuelle ni aucune autre obligation relativement à cette entente.

2.1.4 Les bureaux régionaux doivent s'assurer que l'Intervention environnementale de la GCC et les organismes partenaires, comme la Sécurité maritime de Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports, sont informés des détails liés aux demandes d'aide selon

les protocoles établis. Toute demande reçue par le Centre des opérations régionales relativement à l'affectation de ressources de la GCC pour secourir des navires désemparés au nom d'organismes partenaires, doit être transmise au Commissaire adjoint de la GCC. L'approbation du Commissaire adjoint sera requise avant que toute ressource de la GCC soit affectée pour remorquer des navires désemparés d'une longueur de 33 mètres ou plus.

2.1.5 Pour les navires désemparés en eau libre, afin d'éviter des risques plus graves pour la sécurité, une aide technique peut être offerte par la GCC, selon les disponibilités, seulement une fois que des efforts visant à obtenir une aide commerciale ou privée ont été déployés et n'ont pu permettre de régler la situation.

2.1.6 Dans toutes les autres situations, si le temps et les circonstances le permettent, le commandant doit envisager d'offrir une aide technique avant de décider de procéder au remorquage. Toute aide technique, comme la fourniture de carburant ou de provisions au navire désemparé, sera exclusivement aux frais du propriétaire ou de l'exploitant du navire désemparé. De temps à autre, la GCC devra remorquer des navires désemparés. Dans la pratique ordinaire des marins, le remorquage présente moins de risques pour le navire remorqué si le remorqueur est plus petit ou de la même dimension que le navire remorqué. Si le remorquage est nécessaire, les commandants doivent suivre les directives détaillées du Manuel de sécurité et de sûreté de la flotte. En général, le commandant doit donner une copie et formellement expliquer au capitaine ou à la personne responsable du navire désemparé les conditions de remorquage écrites (voir l'Appendice1). Le commandant doit également discuter des risques du remorquage et des attentes de la GCC pendant le remorquage.

2.1.7 Lorsqu'une ressource de la GCC remorque un navire désemparé et qu'une aide commerciale ou privée se présente sur place, le commandant doit confier le remorquage au navire commercial ou privé, pourvu que le navire semble apte à remorquer et que le transfert puisse être fait en toute sécurité.

2.1.8 Les demandes d'utilisation d'une ressource de la GCC pour mener des opérations de sauvetage de navires abandonnés, hors d'une opération de SAR, (sans personnes à bord) doivent être soigneusement évaluées par le Commissaire Adjoint avant d'être autorisées. Comme le sauvetage est normalement la responsabilité du propriétaire du navire, le statut du propriétaire doit être établi comme étant inconnu, non disposé au remorquage ou incapable. La récupération d'un navire abandonné, y compris son remorquage vers un lieu de refuge, doit être effectuée dans le cadre du mandat d'intervention environnementale de la GCC.

2.1.9 Lorsqu'un navire désemparé est remorqué par une ressource de la GCC, l'opération de remorquage doit toujours viser le lieu de refuge le plus proche ou une position de rendez-vous où le navire remorqué peut être transféré en toute sécurité vers des ressources mobiles commerciales ou privées. Dans tous les cas, le commandant doit consigner dans le journal de bord la date et l'heure de la fin de l'opération SAR, c.-à-d. le moment où les personnes à bord du navire désemparé ont été transférées vers un lieu sécuritaire et le moment où a débuté l'opération de navire désemparé dans le cadre du mandat d'intervention environnementale de la GCC.

2.1.10 À son arrivée au lieu de refuge, la ressource de la GCC n'est pas chargée de sécuriser le navire désemparé, mais le commandant peut prendre des mesures en ce sens si cela est nécessaire compte tenu des circonstances, afin d'assurer que le navire désemparé soit arrimé ou ancré en toute sécurité.

2.1.11 Il est possible que les commandants doivent larguer la remorque au milieu d'une opération remorquage afin d'intervenir dans une situation de détresse ou à un incident plus grave. Dans les cas où les personnes à bord du navire désemparé se considèrent en danger et souhaitent abandonner le navire, le commandant de la ressource de la GCC doit tenir compte des risques et, s'il est prudent de le faire, évacuer ces personnes et continuer de se charger de l'incident le plus grave en sachant que ces personnes devront peut-être demeurer à bord de la ressource de la GCC pour une durée prolongée. Le commandant doit informer le JRCC/MRSC des mesures prises.

## **2.2 *En présence de glace***

2.2.1 Les dispositions de cette section 2.2 s'appliquent en sus de celles de la section 2.1.

2.2.2 Dans la pratique ordinaire des marins, le remorquage présente moins de risques pour le navire remorqué si le remorqueur est plus petit ou de la même dimension que le navire remorqué. En présence de glace, les ressources de la GCC sont généralement de bien plus grande dimension que le navire désemparé, de sorte qu'il faut faire preuve de diligence raisonnable et d'attention. L'affectation de petits navires pour remorquer un bateau de pêche désemparé de même dimension est une option plus souhaitable que l'affectation d'un grand navire de la GCC. En outre, il faut tenir compte de la possibilité d'utiliser un grand navire de la GCC pour escorter le navire-remorqueur et le navire remorqué dans les glaces.

2.2.3 Par conséquent, compte tenu des éléments du paragraphe 2.2.2 relatifs aux navires désemparés en présence de glace, la GCC ne remorquera pas de petits navires d'une longueur inférieure à 33 mètres ayant des personnes à bord. Voici plutôt d'autres options à envisager pour offrir de l'aide :

- .1 aider à trouver d'autres dispositions de remorquage et rester sur les lieux pour fournir des services d'escorte de brise-glaces pour le remorquage au besoin;
- .2 rester sur les lieux jusqu'à ce que l'état des glaces s'améliore;
- .3 fournir de l'aide technique à bord des navires;
- .4 aider les personnes à bord du navire désemparé à se rendre dans un endroit sécuritaire et remorquer le navire inoccupé;
- .5 en dernier recours, aider les personnes à bord du navire désemparé à abandonner le navire et à se rendre dans un endroit sécuritaire, puis délaisser le navire inoccupé et quitter la zone.

### ***3. Instructions et conditions de remorquage***

Dans toutes les situations où le remorquage est approprié, et pourvu que ce soit possible de façon sécuritaire dans les circonstances, le commandant de l'unité d'intervention de la GCC doit instruire le capitaine ou à la personne responsable du navire aidé à propos des opérations de remorquage qui sont envisagées, ses risques et les attentes de la GCC pendant le remorquage. Le capitaine ou à la personne responsable du navire aidé devra confirmer sa compréhension des instructions et risques, et être d'accord avec les conditions de l'opération de remorquage. Si cela est possible sans danger, le commandant de l'unité d'intervention de la GCC doit obtenir une signature des *Conditions de remorquage et compréhension* (voir l'Appendice 1).

## Annexe 2

### Terminologie

Les termes suivants, utilisés dans le présent document, sont définis comme suit :

<b>Détresse</b>	Un incident de recherche et sauvetage où il est raisonnablement certain qu'une ou plusieurs personnes sont menacées par un danger grave et imminent et requièrent une aide immédiate. ( <i>Distress</i> )
<b>Incertitude</b>	Une phase d'incertitude existe au cours d'opérations de recherche et de sauvetage lorsque : il existe un doute relativement à la sécurité d'un navire ou d'une personne à bord, un navire a été déclaré en retard à sa destination ou un navire n'a pas fait un rapport prévu de sa position. ( <i>Uncertainty</i> )
<b>Alerte</b>	Une phase d'alerte existe au cours d'opérations de recherche et de sauvetage lorsque : on craint pour la sécurité d'un navire ou des personnes à son bord, après la phase d'incertitude, les tentatives visant à communiquer avec le navire ont échoué, et les demandes de renseignements adressées aux autres sources pertinentes ont été infructueuses ou les informations reçues indiquent que l'efficacité opérationnelle du navire est réduite, mais pas au point de provoquer une situation de détresse. ( <i>Alert</i> )
<b>Désemparé</b>	Une situation dans laquelle un navire à flot n'est pas en détresse ou en danger immédiat et a perdu tous ses moyens de propulsion, de manœuvre ou de contrôle dans une mesure qui l'empêche de se rendre dans un lieu sûr en toute sécurité sans aide. ( <i>Disabled</i> )
<b>En présence de glace</b>	Tous les types de glace d'une épaisseur supérieure à 10 cm (nilas, sarrasins, formation de glace en crêpes) située tout près du navire désemparé. ( <i>When ice is present</i> )
<b>Lieu de refuge</b>	Un lieu où un navire nécessitant une aide peut prendre des mesures pour stabiliser sa situation et réduire les risques de navigation et protéger la vie humaine et l'environnement <sup>1</sup> . ( <i>Place of refuge</i> )
<b>Ressource mobile</b>	Tout aéronef, navire ou autre embarcation qui pourrait être appelé afin d'appuyer les opérations de SAR et qui devra peut-être effectuer les fonctions de coordonnateur sur le site pour de multiples ressources dans les alentours d'une situation de détresse. ( <i>Mobile Facility</i> )

<sup>1</sup> Organisation maritime internationale, A.949(23).1.19

## APPENDICE 1

### CONDITIONS DE REMORQUAGE ET COMPRÉHENSION

Je, soussigné \_\_\_\_\_ déclare être le propriétaire/l'exploitant/le capitaine/la personne responsable du \_\_\_\_\_, dont le numéro matricule ou de permis est \_\_\_\_\_ et je demande par la présente que le navire de la Garde côtière canadienne \_\_\_\_\_ (désigné aux présentes comme l'unité de recherche et de sauvetage ou l'unité de SAR) fournisse un service de remorquage à mon navire désemparé.

Je fais la présente demande en étant sain de corps et d'esprit et parfaitement au courant des dangers et des risques qu'une opération de remorquage présente pour moi, pour toutes les personnes à bord du navire, pour le navire et pour son équipement.

Je confirme que l'unité de recherche et de sauvetage m'a informé des détails de l'opération de remorquage prévue et des attentes de l'unité de SAR en ce qui concerne mon navire durant l'opération, y compris l'exigence de ne faire aucune manœuvre, ni d'utiliser aucun moteur ou gouvernail à moins que l'unité de SAR en ait fait la demande ou que l'unité de SAR en ait été informée et qu'elle ait donné son accord.

Je confirme que je suis responsable de la sécurité des membres de mon équipage et des passagers à bord de mon navire désemparé et que je prendrai toutes les mesures raisonnables pour assurer leur sécurité pendant l'opération de remorquage.

De plus, j'ai été informé des éléments suivants, dont je conviens :

- le remorquage se fera vers le lieu de refuge le plus proche ou vers un lieu de rendez-vous où le transfert de la remorque pourra se faire en sécurité;
- si une situation plus grave survient ailleurs, la remorque sera larguée ou transférée et le remorquage prendra fin immédiatement;
- l'unité de SAR peut larguer la remorque et mettre fin au remorquage si l'opération présente un risque pour sa sécurité et la sécurité de son équipage;

- si une ressource d'assistance commerciale adéquate se présente sur les lieux, l'unité de SAR peut lui transférer le remorquage. Les frais de l'assistance commerciale, quels qu'ils soient, seront alors à la charge du navire remorqué;
- à l'arrivée au lieu de refuge le plus proche, l'unité de SAR larguera la remorque et reprendra la mer, et j'aurai la responsabilité d'amarrer ou d'ancrer adéquatement mon navire;
- la Garde côtière canadienne, le ministère des Pêches et des Océans du Canada, le gouvernement du Canada, Sa Majesté la Reine du chef du Canada et leurs employés, quels qu'ils soient, ne seront responsables ni des dommages causés à mon navire ou à ses équipements, quels qu'ils soient, ni des blessures, quelles qu'elles soient, subies par son propriétaire, son capitaine, son exploitant, son responsable, son équipage ou ses passagers si l'opération de remorquage devait être abandonnée ou si des dommages et des blessures leurs étaient causés malgré la diligence raisonnable et les bonnes pratiques de manœuvre et de matelotage du capitaine et de l'équipage de l'unité de recherche et de sauvetage.

Nom en caractères d'imprimerie : \_\_\_\_\_

Signature : \_\_\_\_\_

Date : \_\_\_\_\_

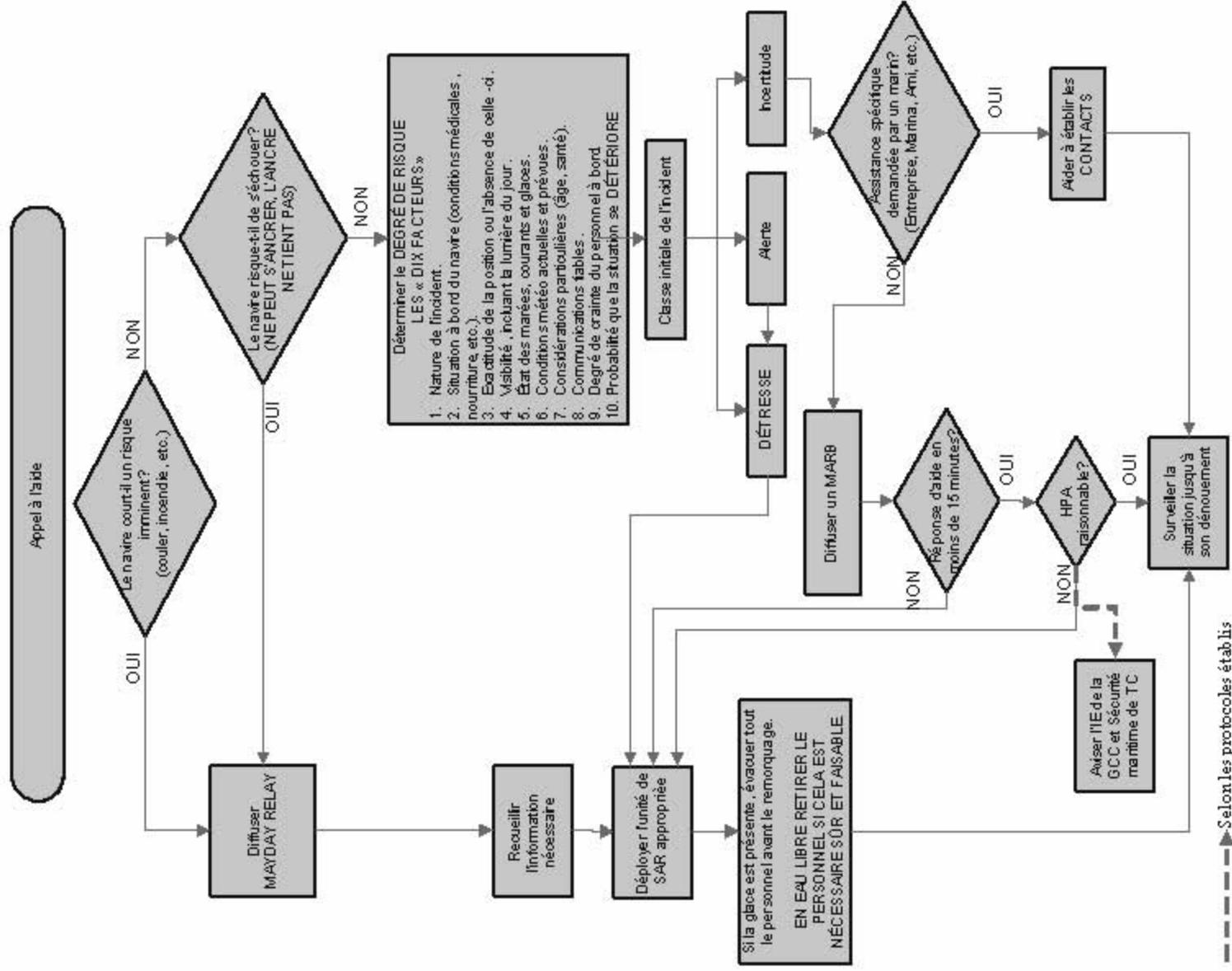
Témoin (le cas échéant) : \_\_\_\_\_

Remarque à l'intention du commandant de l'unité de SAR :

Si les circonstances ne permettent pas la signature du présent document, ce dernier doit être lu au capitaine ou à l'exploitant du navire désemparé par radio, et son acceptation verbale doit être notée dans le journal de bord de l'unité de SAR. Tout enregistrement électronique de la conversation et de l'entente doit être conservé en sécurité, conformément aux politiques et procédures établies. Dans certaines circonstances, il peut être préférable que le Service de

communication et de trafic maritimes (SCTM) communique avec le navire désemparé. Les commandants doivent discuter, au besoin, des circonstances avec l'officier du SCTM.

## APPENDICE 2 DIAGRAMME DÉCISIONNEL DES SERVICES DE REMORQUAGE



## RÉFÉRENCES

Garde côtière canadienne – Rapport sur les événements relatifs au chavirement et au naufrage de *L'Acadien II* au large de la côte du Cap-Breton, les 28 et 29 mars 2008.

Bureau de la sécurité des transports du Canada – Report M08M0010 : Chavirement pendant le remorquage du petit bateau de pêche *L'Acadien II* à 18 milles marins au sud-est de Cape North, Île du Cap-Breton (Nouvelle-Écosse), le 29 mars 2008.

Ministère de la Défense nationale – Rapport d'opération de recherche et sauvetage – *F/V L'Acadien II* – Dossier H2008-00319 – Les 28 et 29 mars 2008.

Bureau de la sécurité des transports du Canada – Rapport d'enquête maritime M05L0036 : Avaries causées par les glaces et naufrage subséquent du bateau de pêche *Justin Moff* au large des îles de la Madeleine (Québec), le 29 mars 2005.

Bureau de la sécurité des transports du Canada – Rapport d'enquête maritime M97L0021 : Naufrage du bateau de pêche *Gilbert D* au large des Îles de la Madeleine (Québec), le 16 mars 1997.

Garde côtière canadienne – *Report Investigation on the Loss of the F/V Angela and Brothers* (en anglais seulement).

Garde côtière canadienne – Manuel de sécurité et de sûreté de la flotte, MPO 5737.

Manuel national de recherche et sauvetage B-GA-209-001/MPO 5449 : 7.14.(sera remplacé bientôt par le manuel de IAMSAR, volume IV, manuel de SAR canadien).

Garde côtière canadienne – Navigation dans les glaces en eaux canadiennes.

Transports Canada – Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) – TP 14707 F (07/2007).

Transports Canada – Sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, BSN 13/1988.

Transports Canada – Remorqueurs – Dangers reliés à un engagement, SNB 13/1994.

Transports Canada – ÉBAUCHE, Lignes directrices sur le remorquage dans les eaux arctiques, SMTC, P et N, avril 2000.

Organisation maritime internationale – *Guidelines for Safe Ocean Towing* MSC/Circ 884, décembre 1998 (en anglais seulement).

Organisation maritime internationale – *Guidelines on the Safety of Towed Ships & other Floating Objects, including Installations, Structures, & Platforms at Sea* Res A.765(18), novembre 1993 (en anglais seulement).

Organisation maritime internationale – Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), chapitre V, règlement 12.

Organisation maritime internationale – Manuel international de recherche et sauvetage aéronautiques et maritimes, volume III.

The Canadian Towing Industry : *Tugs, Barges and Their Relationships*, TP 11173, janvier 1992 (en anglais seulement).

U.S. Coast Guard – Addendum to the United States National SAR Supplement Chapter 4 – General SAR Policies (en anglais seulement).

Marine Towing in Ice Covered Waters, Peter E. Dunderdale (en anglais seulement).

Sites web (remarque : certains sites ne sont disponibles qu'en une seule langue) :

<http://ice-glaces.ec.gc.ca/>

<http://laws.justice.gc.ca/fr>

<http://www.ccg-gcc.gc.ca>

<http://www.dfo-mpo.gc.ca>

<http://www.ec.gc.ca>

<http://www.imo.org>

<http://www.marisec.org/>

<http://www.martechpolar.com/Polar%20Ship%20Operations/Martech%20Polar%20-%20Ship%20Operations%20in%20Ice.htm>

<http://www.nts.gov>

<http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/>

<http://www.tc.gc.ca/marinesafety/tp/tp14707-atlantic/menu.htm>

<http://www.bst.gc.ca>

<http://www.uscg.mil>