

Directives concernant l'auto inspection des navires canadiens d'eaux intérieures certifiées en gestion de la sécurité (ISM).

L'auto inspection est pour s'assurer que tous les navires sont armés en fonction des règlements de la Voie maritime du St. Laurent, les règlements s'appliquant sous le « Canada Act » et selon le code fédéral des États-Unis. Maintenir les équipements en bonnes conditions opérationnelles n'est pas seulement un règlement, mais assurera également des transits efficaces en protégeant la sécurité maritime et les structures de la Voie maritime.

Critère d'inspection

Après une première inspection conduite par un inspecteur de navire de la Voie maritime, tous les navires canadiens d'eaux intérieures qualifiées en gestion de sécurité devront être autos inspectées tous les deux ans (2).

Une ré-inspection devra être conduite par la CGVMSL si :

1. Le navire a subi des transformations structurales; agrandissement, changement des moteurs, nouvel appareil de manutention affectant la visibilité, etc.
2. Le navire a changé de nom, enregistrement et propriétaire.
3. Le navire ne rapporte pas des défauts qui peuvent influencer la sécurité et la performance de son transit trouvé lors d'inspection de vérification.

Documentation et rapport

1. La personne désignée de la compagnie doit remettre à la CGVMS le rapport S/VM 824-IN-2019 d'auto inspection pour les navires d'eaux intérieures.
2. Toutes les défauts relevés durant l'auto inspection sont inscrites sur le rapport ci-haut mentionné ou le formulaire de non-conformité de la compagnie et envoyé au plus tard par la fin du jour de travail suivant à l'inspecteur de navire de la région Niagara à l'adresse courriel suivante nrshipinspectors@seaway.ca.

3. L'inspecteur de navire de la région Niagara avisera la personne désignée de la compagnie par écrit avant quelle date les déficiences devront être corrigées.
4. La personne désignée de la compagnie doit effectuer un rapport d'action corrective en suivi mentionnant que la déficience est corrigée avec les documents en appui. Rapport technique, rapport de service et/ou déclaration du commandant et/ou du chef ingénieur.
5. Si la déficience n'est pas corrigée pendant la période allouée, l'inspecteur de Niagara fera suivre le dossier au Chef des services maritimes à Cornwall pour actions dans le dossier.

Déficiences

Toutes les déficiences doivent être corrigées pendant la période de temps allouée, un manquement à cette règle peut amener une infraction tel qu'indiqué dans le mémoire d'entente avec l'association des armateurs canadiens. Des visites de vérification seront conduites par les inspecteurs de navires/agent d'autorité.

Explication du formulaire

Assurez-vous que tous les espaces soient remplis. Les sujets qui ne s'appliquent pas doivent être indiqués S/O. Les boîtes doivent être remplis avec un crochet seulement si l'équipement est à bord et fonctionnel. Voici les exigences pour les entrées dans les boîtes.

Nom - le nom du navire selon le certificat d'enregistrement du navire.

Enregistrement - le port d'enregistrement selon le certificat d'enregistrement.

Numéro de congé préalable – le numéro de quatre chiffres assigné au navire par la Corporation de la voie maritime.

Tonnage brut – enregistrez les deux tonnages comme inscrits sur le certificat de tonnage international et sous les mesures de tonnage des États-Unis.

Équipement à la passerelle

Les boîtes de vérification doivent être cochées seulement si l'équipement a été vérifié et fonctionnel.

Compas gyro - vérifiez que le gyro maître et ses esclaves soient fonctionnels et que l'erreur de l'appareil est moins de 1.5 degré. Un registre des erreurs compas doit être disponible à la passerelle.

Compas magnétique - vérifiez que le compas magnétique peut être lu facilement de la station de gouverne et illuminé. La date de la dernière vérification compas doit être affichée. Un registre de l'erreur compas doit être complété et disponible à la passerelle.

Radar - assurez-vous que tous les radars sont fonctionnels. Le nombre total d'appareils radars doit être indiqué.

Écho sondeur - vérifiez que l'appareil est fonctionnel.

Indicateur de pas d'hélice – l'indicateur de pas d'hélice montrant la position de marche avant et arrière de l'hélice.

Alarme de pas d'hélice – vérifiez si l'alarme sonore et visuelle de pas d'hélice est fonctionnelle sur la passerelle. L'alarme devrait être vérifiée comme suit :

Pour une hélice à pas variable: Mettre le télégraphe en position avant et quand l'indicateur est à la position désirée mettre le télégraphe en position arrière. L'alarme doit sonner à l'intérieur de 5 secondes.

Pour une hélice à pas fixe : L'alarme de marche contraire doit être vérifiée en engageant le moteur dans la direction contraire à la demande de la passerelle manuellement. L'alarme doit se faire entendre en moins de cinq secondes.

Si le moteur peut être utilisé de deux méthodes soit avec le pas d'hélice contrôlable et en renversant la direction du moteur, l'alarme doit être vérifiée selon l'utilisation principale du navire.

Dans le cas où le navire doit utiliser le mode secondaire (moteur réversible), alors un indicateur de direction contraire doit être installé. Il doit être indiqué dans les remarques de transit que le moteur peut être utilisé des deux façons. L'alarme de pas ou de direction doit être identifiée à son lieu d'installation.

Essai de la gouverne – de 35 degrés de barre d'un côté à 30 degrés de barre de l'autre côté et indiquer le temps du mouvement. La durée ne doit être de plus de 28 secondes. L'appareil à gouverner doit être vérifié dans tous les modes; FU, NFU et hydraulique si installée.

Lumière de navigation et sifflet – vérifiez si tous fonctionnent.

Manuel de la Voie maritime – vérifiez si la dernière édition est à bord. Inscrivez l'année de l'édition.

Contrôle de la passerelle – inscrivez si le navire contrôle le moteur de la timonerie.

Indicateur de révolution de l'arbre d'hélice – vérifiez si l'indicateur est fonctionnel, facile à lire et illuminé.

Indicateur d'angle de barre – vérifiez si l'indicateur est fonctionnel, facile à lire et illuminé.

Radio VHF – vérifiez que les radios sont fonctionnelles sur toutes les fréquences de la Voie maritime.

DGPS/SPSGD – vérifiez que le système est fonctionnel et précis.

ECDIS/SVICE – vérifiez que le système est fonctionnel et précis.

Cartes & Publications – la dernière édition des cartes et publications est à bord et corrigés selon les avis aux navigateurs les plus récents. Vérifiez que le rapport des corrections de cartes est conservé.

AIS/SIA - vérifiez que le système est fonctionnel et précis.

Équipement de Pont

Les boîtes de vérification doivent être cochées seulement si l'équipement a été vérifié et fonctionnel.

Lumière de gouverne – vérifiez que la lumière éclaire et est visible de la timonerie.

Bouées d'ancre – bouée de couleur orange doit être attachée à chaque ancre avec câble de 22 mètres de longueur.

Bras d'atterrissage – c'est important que les bras d'atterrissages soient maintenus dans de bonnes conditions, car la sécurité des membres d'équipage en dépend. Il est suggéré qu'avant le premier transit de la saison que le col de cygne soit démantelé pour être nettoyé et graissé, les émerillons vérifiés les étais, les drisses et le garant de débarquements inspecté pour usure et détérioration des câbles. Les équipements qui semblent endommagés doivent être changés. Le bras d'atterrissage doit être capable d'aller vers l'extérieur par lui-même. Pour ce faire les mâts doivent être inclinés de 1 à 2 degrés vers l'extérieur. Pour plus d'information, allez dans le manuel de la Voie maritime.

Tout l'équipement d'amarrage – assurez-vous que tous les équipements pour l'amarrage tel que les treuils, chaumard à rouleaux, déviation, etc. sont fonctionnels. Assurez-vous qu'il n'y est pas de perte d'hydraulique excessive. Également, assurez-vous que le tambour du treuil peut accueillir la quantité nécessaire de câbles et que celui-ci soit bien roulé sur le tambour pour que le câble ne se pince pas et qu'il n'est pas de contre coup. Vérifier que les rouleaux des chaumards sont libres pour tourner à la main et que les poulies et rouleaux sont à égalité avec la coque. Vérifier si les amarres ne frottent pas sur aucune partie du chaumard.

Marque de tirants d'eau – confirmez que les marques de tirant d'eau sont correctes et visiblement marquées/peinturées faciles à lire.

Quantité d'amarres – inscrivez le total d'amarres à bord. Ceci est le total d'amarre sur les treuils + le nombre de câbles de remplacement qui sont prêt à être utilisé.

Condition des défenses – assurez-vous que les défenses aient maintenu leur bonne forme avec les extrémités bien effiler en pointe.

Ancre de détroit fonctionnel – vérifiez que l'ancre de détroit est fonctionnelle et prête pour une utilisation immédiate pendant le transit de la Voie maritime.

Salle des Machines

Télégraphe – vérifiez tous les télégraphes/équipements utilisés pour les ordres de manoeuvre de la timonerie à la salle des machines.

Essai du système de gouverne d'urgence – essai et vérification du système d'urgence de gouverne d'urgence sont fonctionnels. Faire les essais de tous les systèmes de gouverne d'urgence.

Alarme de direction contraire / pas – essai et vérification que l'alarme est visible et audible de la salle des machines et de la timonerie.

Moteur réversible – vérifiez que l'engin se renverse.

Groupe électrogène fonctionnel – essai et vérification que tous les groupes électrogènes sont fonctionnels.

Propulseur d'étrave fonctionnel – vérification que le propulseur d'étrave est fonctionnel. Si durant le voyage dans la Voie maritime le propulseur d'étrave ne fonctionne pas, le commandant doit aviser la Voie maritime, ceci va affecter le facteur de susceptibilité du navire aux vents. Inscrivez la puissance du moteur du propulseur.

Communication entre la timonerie et la salle des moteurs – vérifiez si tous les systèmes de communications sont fonctionnels.

Société de classification – inscrivez le nom de la société de classification du navire.

Délégation – spécifiez si le navire est délégué à la Société de classification pour Transport Canada.

Changement aux données de base – confirmez qu'il n'y a pas de changement aux données de base mentionné à la première inspection.

Plan d'incendie – confirmez qu'un plan d'incendie est gardé à l'extérieur des accommodations à un endroit proéminent, identifié et imperméable.

Rapport des eaux de lest – Le rapport doit être rempli par la personne désignée et soumis avec le rapport d'auto inspection.

Défectuosités/Remarques de transit – enregistrez tous les défauts trouvés pendant l'auto inspection intermédiaire. Ex. alarme de pas d'hélice non fonctionnel dans la timonerie.

Également inscrire les remarques de transit permanentes, exemple:

- Les défenses de bois permanentes (pétrolier) doivent être maintenues en bonne condition en tout temps.
- Chaumard installé hors limite et approuvé selon la performance du navire en transit.
- La tige de gouverne doit être levée pendant l'éclusage.

Date – inscrire la date à laquelle le formulaire a été complété après que tous les items d'inspection ont été vérifiés.

Heure – inscrire le temps à la laquelle le formulaire a été complété.

Lieu – inscrire l'endroit à laquelle le formulaire a été complété.

Commandant – inscrire le nom du commandant en lettre carré/ sa signature sur la deuxième ligne.

La personne désignée de la compagnie – inscrire le nom de la personne désignée (nommé par la compagnie sous le code ISM) en lettre carré/sa signature sur la deuxième ligne.