

RSPSL 2026-27

Réglementation de Sécurité de Plaisanciers du Saint-Laurent

Version simplifiée des Réglementation Spéciale Offshore de Catégorie 3 avec prescriptions canadiennes et prescriptions de Plaisanciers du Saint-Laurent



Section 1 - Règles

1.01 Objectif et application

1.01.1 L'objectif des Réglementation de Sécurité de Plaisanciers du Saint-Laurent (RSPSL) est d'établir un équipement et entraînement minimum uniforme pour bateaux monocoques établi selon les réalités de la navigation dans le golfe du Saint-Laurent.

1.01.2 Les RSPSL ne remplacent pas mais complètent les exigences de transport Canada, les Règles de Course à la Voile (RCV), les Règles d'Équipement pour Voiliers (REV) et systèmes de handicapé.

1.02 Responsabilité du chef de bord

1.02.1 Selon la RCV 3, la décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. La sécurité d'un bateau et de son équipage est la seule et inaliénable responsabilité du chef de bord du bateau, qui doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour s'assurer que le bateau est gréé au mieux, parfaitement en état de naviguer, et mené par un équipage expérimenté et physiquement en forme, ayant suivi un entraînement approprié pour faire face à toute situation météorologique. Le chef de bord doit aussi nommer une personne pour prendre en charge cette responsabilité dans le cas où lui-même serait dans l'incapacité de le faire.

1.02.2 Ni l'existence des RSPSL, ni leur utilisation par les autorités organisatrices, ni l'inspection d'un bateau selon les RSPSL ne limitent ou réduisent de quelque façon que ce soit la responsabilité pleine et illimitée du chef de bord.

1.02.3 En participant à une course se déroulant selon les RSPSL, le chef de bord, chaque coureur et propriétaire de bateau accepte de coopérer raisonnablement avec l'autorité organisatrice et World Sailing dans l'élaboration d'un rapport d'incident indépendant, tel que spécifié dans la RSPSL 2.02.

1.02.4 Un briefing de sécurité doit obligatoirement être tenu par le skipper dans les 24 heures précédant chaque course à bord de son embarcation avec tout l'équipage présent.

Section 2 - Obligation générales

2.01 Rapport d'incident

L'autorité organisatrice d'une course déterminera si des incidents se sont produits et dont le signalement serait susceptible de contribuer à l'évolution des RSPSL, du processus de révision des plans, ou à l'amélioration de la sécurité. L'autorité organisatrice suivra les directives émises par World Sailing concernant la déclaration des incidents.

2.02 Contrôle

2.02.1 Un bateau peut être contrôlé à tout moment sur chacun des articles de ce document. S'il ne respecte pas les RSPSL, son inscription peut être refusée ou il pourra faire l'objet d'une réclamation.

2.02.2 Tout l'équipement exigé par les RSPSL doit :

- a) fonctionner correctement;
- b) être régulièrement vérifié, nettoyé et révisé;
- c) s'il a une date de péremption, celle-ci ne peut échoir pendant la course;
- d) quand il n'est pas utilisé, être stocké dans des conditions d'altération minimale;
- e) être facilement accessible, et
- f) d'une dimension et d'une capacité adaptés à la taille du bateau.

2.02.3 Les éléments lourds doivent être installés de façon permanente ou fixés solidement.

Section 3 - Caractéristiques structurelles

3.01 Solidité de la construction et du gréement

3.01.1 Le bateau doit être convenablement gréé et en état de naviguer

3.01.2 Équipé de haubans et d'au moins un étai avant qui doivent rester connectés au mât et au bateau pendant la course (sauf pour les bateaux avec mâts autoportés).

3.01.3 L'étai mentionné ci-dessus doit être dimensionné et gréé de manière à pouvoir supporter l'intégralité des charges de navigation, indépendamment de toute capacité de charge du guindant de voile d'avant.

3.02.1 Lors d'une mise au sec dans les deux ans avant une course, le propriétaire ou son représentant doit inspecter l'intégrité de la quille et du gouvernail et de prendre des photos de chaque côté de tous les appendices démontrant leur état.

3.02.2 Une personne dûment qualifiée doit effectuer une inspection interne et externe après chaque échouement accidentel sérieux.

3.03.1 Les capots situés en avant de la position du bau maximum ne doivent pas s'ouvrir vers l'intérieur du bateau, à l'exception de hublots latéraux situés sur le roof ou des sabords d'une surface inférieure à 0,071 m².

3.03.2 Un capot, y compris un capot de soute, doit être installé de façon permanente et pouvant être immédiatement et solidement fermé et le rester dans le cas d'un chavirage à 180° ,

3.04.1 Les panneaux de descente doivent être :

a) équipés d'un système sûr de fermeture qui doit être manœuvrable de l'extérieur et de l'intérieur y compris quand le bateau est retourné

b) permettant de sortir en cas de retournement

3.05 Cockpit auto-videur rapide par gravité à tout angle de gîte et être intégré comme éléments permanent du bateau.

3.06 Pied de mât installé de façon permanente à son emplanture ou à la structure voisine

3.07 Mains courantes:

3.07.1 Des mains courantes adéquates fixées au pont à l'aide de contre-plaques.

3.07.2 Les mains courantes qui ne sont pas munies de contre plaques doivent être mentionnées à l'équipage lors du briefing de sécurité comme n'étant pas un point d'attache pour les longes.

3.08 Les pompes de cale doivent être facilement accessibles pour la maintenance et le nettoyage des débris.

3.09 Drisses

3.09.1 Au moins deux drisses, chacune capable de hisser une voile ou un équipier

3.09.2 Toutes les drisses qui sont bloquées par une pièce d'accastillage fixée au mât doivent être accessibles à partir du pont pour au moins deux équipiers à bord.

3.10 Les feux de navigation doivent être conformes au Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM Chapitre C et Annexe Technique I) et installés selon ce règlement.

3.11 Moteurs, Groupes électrogènes, Carburant

3.11.1 Moteurs de propulsion

- a) moteurs et systèmes associés montés conformément aux instructions des fabricants et adaptés à la taille et à l'utilisation prévue du bateau,
- b) Un moteur permettant une vitesse minimale de 5 nœuds sur mer plate
- c) Un moteur soit interne soit hors-bord, avec dispositifs d'alimentation en carburant, le tout fixé solidement en permanence pendant la navigation.
- d) Un moteur interne à combustion doit avoir un échappement, un dispositif de refroidissement, un circuit d'alimentation en carburant, avec réservoir(s) de carburant installé en permanence, et doit avoir une protection adéquate contre le mauvais temps.

3.11.2 Générateur: Si un générateur optionnel d'électricité, indépendant du moteur de propulsion, est embarqué, il doit être installé conformément aux instructions du constructeur.

3.11.3 Dispositifs de carburant liquide

- a) Tous les réservoirs pour le stockage de carburants liquides doivent être rigides.
- b) Au départ d'une course, un bateau équipé d'un moteur à combustion doit emporter suffisamment de carburant pour répondre aux besoins de recharge des batteries pour la durée de la course et pour faire route au moteur à la vitesse de base requise ci-dessus pendant au moins 5 heures.

3.12.1 Parc de batteries: Les batteries doivent être de type étanche ou être contenues dans un contenant à batterie conforme à la norme de l'ABYC.

Section 4 - Équipement obligatoire

4.01 Équipement de communication:

4.01.1 Un radio émetteur récepteur marine VHF fixe d'une puissance minimum de 25 W, équipé de l'ASN, avec antenne à plus de 6m de la ligne de flottaison.

4.01.2 Un émetteur-récepteur marine VHF portatif étanche d'une puissance minimum d'émission de 5 W.

4.02 Pinoches en bois tendre ou en matériel synthétique à proximité de chaque perforation dans la coque et attachées en place.

4.03 Lignes de vie et points d'accroche

4.03.1 Des installations permanentes où fixer les extrémités des lignes de vie et des points d'accroche.

4.03.2 Les lignes de vie doivent :

- a) être indépendantes sur chaque bord du bateau,
- b) permettre à un équipier de se déplacer facilement entre les zones de travail du pont et du cockpit avec un minimum d'opérations d'accrochage et de décrochage.

4.03.3 Les points d'accroche doivent:

- a) être attenants à des postes comme le poste de barre, des winches d'écoutes, la base du mât et le pont avant, là où les équipiers travaillent.
- b) permettre à un équipier de s'accrocher avant de monter sur le pont et de se décrocher après être descendu.

4.04 Une couverture anti-feu à proximité de chaque appareil de cuisine

4.05 Une ancre avec chaîne et câblot, prête pour montage et utilisation en moins de 5 minutes.

4.06 Une lampe torche et un projecteur de recherche étanche, disposant de batteries de rechange ou être rechargeable, ayant des ampoules de rechange ou être de type LED, et fournissant une luminosité d'au moins 400 Lumens.

4.07 Une trousse de premiers soins adaptée à la durée de la navigation, ainsi qu'au nombre d'équipiers.

4.08 Tableau des emplacements du matériel de sécurité en matière durable et étanche, clairement affiché dans la cabine principale, précisant les emplacements des principaux équipements de sécurité sur un schéma du bateau.

4.09 Un speedomètre ou un instrument de mesure de distance (loch).

4.10 Un profondimètre.

4.11 Une barre de secours pouvant être montée sur la tête du gouvernail,

excepté quand :

- a) Le système principal pour gouverner est fait au moyen d'une barre franche en métal;
- b) Il y a deux méthodes (par exemple barres franches et barres à roue) pour contrôler un gouvernail, à condition qu'aucune des deux ne partage des composants entre elles, à l'exception de la tête de gouvernail.

- 4.12 Une méthode pour contrôler le cap du bateau avec le gouvernail inutilisable.
- 4.13 Outillage et pièce de rechange adaptés à la durée et à la nature de la navigation.
- 4.14 Un moyen efficace pour déconnecter ou sectionner le gréement dormant.
- 4.15 Un sac de sécurité (Grab bag): L'équipement jugé requis en cas d'abandon du navire doit être stocké dans un sac/contenant de sécurité étanche, immédiatement accessible que le bateau soit retourné ou pas.
- 4.16 Couteau de cockpit: Un couteau solide, tranchant, dans un étui, et fixé solidement, doit être facilement accessible depuis le pont ou un cockpit.
- 4.17 Une voile suédoise (Trysail) OU une grand-voile avec un 2e ris réduisant au minimum 30% du guindant.
- 4.18 Foc de gros temps de grammage adéquat qui, dans au moins une de ses configurations complètement déroulée respecte la règle suivante: $LP = 0.8J$
- 4.19 Accastillage pour le réglage des voiles de gros temps:
- a) des points de tire sur le pont pour chaque voile de gros temps;
 - b) des points de tire pour la voile suédoise indépendants de la bôme.
- 4.20 Le radar n'est pas obligatoire mais est fortement recommandé.
- 4.21 Chaque bateau doit avoir **au moins l'un des éléments suivants** :
- Un radeau de survie ISO 9650 à jour dont la capacité est appropriée pour l'équipage, **OU**
 - Une balise de radiolocalisation des sinistres marine de type EPIRB, **OU**
 - Un émetteur-récepteur AIS qui permet d'émettre sa position en tout temps et de voir la position des autres bateaux environnants
- 4.22 Radeau de survie est non obligatoire, mais recommandé

Section 5 - Équipement de sécurité personnelle

5.01 Vêtement de flottaison individuel

5.01.1 Vêtement de flottaison individuel (Niveau 150 Newton) et fabriqué après 2011 pour chaque équipier. Il doit être équipé d'un système de gonflage par gaz à déclenchement manuel ou automatique.

5.01.2 Le gilet doit être porté en tout temps lorsque le bateau est en mouvement. Il n'est pas obligatoire de porter le gilet à l'intérieur du bateau.

5.01.3 Le chef de bord du bateau doit personnellement s'assurer que chaque gilet de sauvetage est entretenu conformément aux recommandations du fabricant par une station de révision agréée et que la date de la prochaine révision, indiquée sur le gilet, n'est pas dépassée.

5.02 Harnais de Sécurité et Longes de Sécurité

5.02.2 Une longe (pour chaque équipier) qui doit :

- b) ne pas mesurer plus de 2 m y compris la longueur des mousquetons,
- c) avoir au minimum un mousqueton à fermeture automatique,
- d) avoir un signal indicateur de surcharge incrusté dans la couture, et
- e) avoir été fabriquée après l'an 2000.

5.02.3 Une longe qui a été en surcharge doit être remplacée.

5.02.4 Harnais : Un harnais (intégré ou non à la VFI) pour chaque équipier à bord et porté en tout temps lorsque le bateau est en mouvement sauf à l'intérieur du bateau.

Section 6 - Formation et entraînement

6.01 Au moins 50% de l'équipage mais pas moins de deux équipiers, doivent avoir suivi la formation de Sécurité en mer (Disponible en ligne avec Plaisanciers du Saint-Laurent), une formation de survie au large (OPSC) de Voile Canada, un FUM (MED) de Transport Canada ou une formation conforme à la norme STCW-95 dans les cinq années précédant le départ de la course.

6.02 Chaque capitaine doit avoir suivi la formation Naviguer dans l'habitat des baleines disponible au <https://plaisanciers.navigationsbaleines.ca/>. La preuve du certificat sera demandée au moment de l'inscription le 5 août à Tadoussac.

6.03 Au moins deux membres d'équipages doivent avoir une formation de premier soin, qu'elle soit à jour ou non.

6.04 Il est fortement recommandé aux équipiers de suivre les formations ci-dessus

6.5 Une manœuvre de récupération de Personne à la mer doit avoir été pratiquée dans la dernière année avec tous les membres de l'équipage.

6.06 Une procédure d'abandon du navire doit être incluse dans le briefing de sécurité avant le départ de la course.