



Norme de prudence pour les dispenses de pilotage de l'Administration de pilotage du Pacifique

Lignes directrices sur la mise en œuvre

Introduction

Les dispenses de l'Administration de pilotage du Pacifique (APP) sont accordées sous réserve des dispositions de la *Loi sur le pilotage*, du *Règlement général sur le pilotage* et des présentes lignes directrices. La *Loi* et le *Règlement* sont des instruments législatifs et réglementaires qui établissent les conditions minimales aux termes desquelles les bâtiments doivent obtenir des services de pilotage par l'entremise de l'APP. Ces instruments donnent également à l'APP la marge de manœuvre nécessaire pour accorder une dispense de cette exigence aux navires utilisés pour le commerce courant dans ces eaux.

Une dispense est octroyée lorsqu'on peut estimer avec une certitude raisonnable que l'entreprise, le bâtiment et l'équipage visés par la dispense maintiennent une « norme de prudence » acceptable de façon à ce que le risque pour la vie, les biens et l'environnement ne soit pas beaucoup plus élevé que celui auquel on pourrait s'attendre si le bâtiment était sous la direction d'un pilote. Par conséquent, ces exigences relatives aux « normes de prudence » n'ont pas force de loi, mais comprennent les conditions aux termes desquelles l'APP consent à accorder des dispenses aux demandeurs qualifiés.

Rien dans le présent document ou dans le *Règlement général sur le pilotage* ne doit être interprété comme ayant un effet contraire à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et aux règlements connexes visant à garantir la sécurité des activités de transport maritime, conformément aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) auxquelles le Canada doit se conformer. De même, les présentes lignes directrices ne devraient pas servir à éliminer ou à limiter, d'une façon ou d'une autre, les pouvoirs et les responsabilités du capitaine relativement à la conduite de son bâtiment conformément aux conditions existantes, à la réglementation applicable, aux restrictions auxquelles le bâtiment est assujéti et aux « bonnes pratiques des marins ».

Ces lignes directrices sont regroupées sous les titres clés afin d'en faciliter la consultation.

Jauge

En vertu du *Règlement général sur le pilotage*, tout bâtiment de plus de 350 tonneaux de jauge brute (mesure de la Convention internationale sur le jaugeage) doit transporter des pilotes dans les zones de pilotage obligatoire du littoral de la Colombie-Britannique.

Ce seuil de jauge s'applique à la jauge combinée des bâtiments en composite, qu'il s'agisse de remorqueurs, de plusieurs chaînes de barges ou d'unités en configuration remorqueur-barge articulée ou intégrée.

Une dispense peut être accordée à l'égard d'un bâtiment de moins de 10 000 tonneaux de jauge brute, si une demande a été présentée à l'APP et si les conditions énoncées ci-dessous sont respectées.

Les yachts de moins de 500 tonneaux de jauge brute sont dispensés en vertu du *Règlement général sur le pilotage*.

Certification/effectif

L'effectif des bâtiments pour lesquels une demande de dispense est présentée doit être conforme au *Règlement sur le personnel maritime*. Les capitaines et les officiers de pont doivent être titulaires d'un certificat convenant au type de bâtiment et à la jauge. L'effectif des bâtiments américains exploités dans des eaux canadiennes en vertu d'une dispense doit être conforme à l'article V du Protocole d'entente (PE) entre la Garde côtière des États-Unis (USCG) et Transports Canada (TC) concernant la reconnaissance réciproque des compétences des gens de mer. L'équipage des yachts de plus de 500 tonneaux de jauge brute, mais de moins de 10 000 tonneaux de jauge brute, doit être constitué d'officiers canadiens ou américains pour obtenir une dispense.

Zones

Voici les six zones qui ont été établies aux fins de la délivrance de dispenses :

- A. Fleuve Fraser en aval du pont de New Westminster;
- B. Fleuve Fraser en amont du pont de New Westminster;
- C. Second Narrows (PZR-2);
- D. Mer des Salish (rochers Race à Seymour Narrows);
- E. Seymour Narrows à l'île Pine, et la côte ouest de l'île de Vancouver à l'ouest des rochers Race;
- F. Côte centre-nord (île Pine à Dixon, y compris Haida Gwaii).

Remarque : Ces zones sont distinctes des cinq zones de pilotage définies dans le *Règlement général sur le pilotage*.

Expérience individuelle de la navigation

Les capitaines et les officiers de pont de quart qui présentent une demande de dispense doivent fournir une preuve documentaire de l'expérience suivante (requis en vertu du Règlement général sur le pilotage) :

- a. avoir travaillé 150 jours de service en mer dans des eaux côtières au cours des 18 mois précédents ou 365 jours de service en mer (services de quart de 12 heures) dans des eaux côtières au cours des 60 mois précédents (ces heures peuvent être accumulées par n'importe quel membre du personnel du quart à la passerelle d'un bâtiment de plus de 25 tonneaux de jauge brute (un seul bâtiment ou la jauge combinée du remorqueur avec charge); ET
- b. avoir effectué des voyages documentés dans des zones pour lesquelles la dispense est demandée (ces heures peuvent être accumulées par n'importe quel membre du personnel du quart à la passerelle sous la supervision d'un pilote ou d'un titulaire de dispense qualifié, comme suit, par zone) :
 - A. 5 voyages aller-retour;
 - B. 10 voyages aller-retour;
 - C. 6 voyages aller-retour (cette disposition s'applique aux navires transportant des marchandises dangereuses);
 - D. 10 traversées (chaque traversée équivalant à au moins 2 jours de 12 h d'expérience sur la passerelle) dans la zone;
 - E. 10 traversées (chaque traversée équivalant à au moins 2 jours de 12 h d'expérience sur la passerelle) dans la zone;
 - F. 10 traversées (chaque traversée équivalant à au moins 2 jours de 12 h d'expérience sur la passerelle) dans la zone.

Les entreprises ou les demandeurs d'une dispense peuvent proposer à l'APP un programme combiné d'expérience, de formation, de simulation ou d'examen équivalent aux exigences susmentionnées.

Bâtiments

La norme de prudence suivante est requise lorsqu'un bâtiment est exploité en vertu d'une dispense :

- a. Un bâtiment exploité en vertu d'une dispense doit être équipé d'un système d'alarme du quart à la passerelle (BNWAS)¹ qui est réglé de manière à se déclencher toutes les 10 minutes (tout au plus);
- b. Un bâtiment exploité en vertu d'une dispense doit être équipé d'un transmetteur SIA de classe A. Le système SIA doit être conforme au chapitre V de la Convention SOLAS.

Ces exigences ne s'appliquent pas aux bateaux effectuant des quarts de 12 heures

¹ Le système d'alarme du quart à la passerelle (BNWAS) doit être conforme à la SOLAS V/19.2.2.3 et à la résolution MSC.128(75) « Normes de fonctionnement d'un système d'alarme du quart à la passerelle (BNWAS) ».

(bateaux utilisés uniquement le jour) à bord desquels deux personnes sont toujours présentes.

Quart à la passerelle dans des eaux restreintes (voir l'annexe 1 ci-jointe – *Règlement sur le personnel maritime*)

On entend par « eaux restreintes » tout passage sur l'itinéraire prévu d'un bâtiment où ce dernier doit naviguer à moins d'un mille marin des zones risquant de le faire échouer.

Les exigences définies dans le *Règlement sur le personnel maritime* doivent être satisfaites en tout temps. Toutefois, les règles suivantes sont mises en évidence lorsqu'un bâtiment faisant l'objet d'une dispense est exploité dans des eaux restreintes de l'Inside Passage ou de la côte ouest de l'île de Vancouver :

- a. Deux personnes sont présentes sur le pont lors de la navigation en eaux restreintes,
- b. Deux personnes sont présentes sur le pont lorsque la visibilité est réduite;
- c. Le capitaine est présent sur le pont lors de la traversée de First Narrows, de Second Narrows, du fleuve Fraser (seulement du cap Sand Heads à l'île Steveston, sous le pont ferroviaire de New Westminster), de Seymour Narrows, des passages Blackney et Weynton, du passage Broughton, du passage Lama, de Boat Bluff ou de Heikish Narrows, du chenal Princess Royal, du chenal Grenville Channel et du chenal Principe.

Les conditions a) et c) ne s'appliquent pas aux bâtiments exploités exclusivement dans les limites d'un port ou aux bâtiments qui remorquent des billots.

La condition a) est considérée comme ayant été satisfaite lorsque deux personnes assurent une surveillance de quart et que si l'une d'entre elles doit quitter la passerelle pour exécuter d'autres tâches, elle ne s'absente pas pendant plus de 10 minutes à la fois. Ces absences peuvent être prolongées au-delà de 10 minutes si le navire est équipé d'un BNWAS et si la personne qui s'absente communique régulièrement à voix haute avec la personne sur la passerelle.

Remarque : Cet assouplissement de l'exigence selon laquelle deux personnes doivent se trouver sur la passerelle peut seulement être envisagé dans des conditions d'éclairage de jour et de bonne visibilité. En vertu des articles 207 et 213 à 216 du *Règlement sur le personnel maritime*, le quart à la passerelle est assuré par au moins deux personnes. Conformément aux principes de l'OMI à respecter pour assurer un quart à la passerelle (Section A-VIII/2 Partie 4-1 de la STCW 2010), la personne additionnelle joue un rôle de vigie (sans être distraite par d'autres tâches), mais il est possible que cette personne chargée du quart à la passerelle soit la seule personne à occuper le poste de vigie de jour dans des conditions favorables. Transports Canada confirme cette interprétation de manière explicite dans le Bulletin de la sécurité des navires de 2017.

La condition c) susmentionnée peut être assouplie par le capitaine si l'officier de quart est titulaire d'une dispense et possède (i) une qualification équivalente au certificat du capitaine du bâtiment en question ET a effectué au moins 10 traversées du passage en question, OU possède (ii) un certificat de quart et a effectué 20 traversées du passage en question. Cet assouplissement ne libère en aucun cas le capitaine désigné de sa responsabilité du commandement du bâtiment. Cette condition est également considérée comme étant satisfaite si l'exploitant du bâtiment a recours aux services d'un remorqueur d'assistance.

Cargaisons/itinéraires

Les bâtiments qui poussent ou qui remorquent des cargaisons d'hydrocarbures ne sont pas autorisés à naviguer dans les zones suivantes : détroit de Fitz Hugh, passage Lama, chenal Seaforth, Boat Bluff et Heikish Narrows, chenal Princess Royal, chenal Grenville, entrée Laredo et chenal Principe.

Aux fins de la présente règle, les « cargaisons d'hydrocarbures » doivent être interprétées comme toute quantité de produits pétroliers, à l'exception du carburant du navire, qui dépasse de 10 % la capacité de chargement du bâtiment et de la remorque (par volume). Cette définition s'applique aux cargaisons de pétrole à bord de bâtiments conçus et construits pour transporter des cargaisons de pétrole en vrac.

Cette restriction relative aux itinéraires ne s'applique pas aux bâtiments utilisés pour livrer du carburant dans des collectivités côtières ou dans des lieux de travail éloignés.

En cas d'intempéries dans le détroit d'Hecate posant des risques considérables pour le bâtiment (et la remorque) faisant l'objet d'une dispense, il est possible d'emprunter le parcours protégé en passant par l'entrée Laredo et le chenal Principe après avoir informé les SCTM du changement d'itinéraire.

APPLICATION PRATIQUE

- a. Comme il est susmentionné, cette règle ne s'applique pas aux bâtiments utilisés pour livrer des produits pétroliers à divers endroits éloignés du littoral de la C.-B. Ces endroits, sont notamment les suivants : Sandspit, Masset, Hartley Bay, Bella, Bella Coola et Kitkatla.
- b. Tout bâtiment muni d'une barge transportant des produits pétroliers, qui se rend directement en Alaska depuis un port canadien, devra satisfaire à cette exigence.
- c. Lorsque le capitaine d'un bâtiment estime que les conditions météorologiques peuvent compromettre la sécurité de son bâtiment, il peut immobiliser le bâtiment à proximité de Prince Rupert ou de Port Hardy en attendant des conditions plus clémentes, ou encore avoir recours à des pilotes pour traverser l'Inside Passage.
- d. Une barge à double coque utilisée pour le transport de produits pétroliers, qui est vide, mais au bord de laquelle se trouvent des restes négligeables, n'est pas

visée par cette règle et peut emprunter l'Inside Passage lorsque son capitaine estime que les conditions météorologiques posent un risque pour la sécurité de son bâtiment. Par beau temps, la traversée est effectuée en passant par le détroit d'Hecate, entre Haida Gwaii et les terres continentales.

Rapports

Les bâtiments faisant l'objet d'une dispense doivent rendre compte à l'APP par courriel à l'adresse waivers@ppa.gc.ca ou par l'entremise des SCTM par radio lorsqu'ils entrent dans une zone de pilotage obligatoire de la C.-B ou la quittent.

Lorsqu'il rend compte à l'APP de la manière décrite ci-dessus, la capitaine ou la personne de quart doit fournir les renseignements suivants : nom du bâtiment, noms des titulaires de la dispense, cargaisons, itinéraire et heure d'arrivée prévue (HAP) à destination.

APPLICATION PRATIQUE

- a. Il n'est pas prévu que l'Administration soit informée chaque fois qu'un bâtiment doté d'un équipage canadien, qui demeure à l'intérieur d'une zone de pilotage obligatoire, se déplace.
- b. Chaque année, les exploitants de bâtiments américains et canadiens doivent informer l'Administration des noms de tous les titulaires d'une dispense lorsqu'ils présentent une demande pour obtenir une nouvelle dispense et doivent tenir l'Administration au courant de tout changement qui survient durant la période de validité de la dispense.
- c. Une demande doit être présentée pour les officiers de bâtiments canadiens et américains qui travaillent pour une entreprise depuis peu ou les officiers qui sont admissibles à participer au programme de dispense au cours de l'année durant laquelle la dispense est valide afin que le ou les demandeurs puissent être ajoutés à la dispense de l'entreprise.
- d. En ce qui concerne les bâtiments américains ou canadiens qui mènent des activités à l'extérieur des frontières canadiennes, il faut informer l'Administration à l'adresse waivers@ppa.gc.ca dès que le bâtiment quitte une zone de pilotage obligatoire de la côte ouest du Canada ou y entre à nouveau.
 - i. **Les renseignements suivants doivent être fournis à l'entrée :**
 1. Nom du bâtiment;
 2. Noms des titulaires de la dispense;
 3. Cargaisons : p. ex., carburants en vrac ou marchandises générales;
 4. HAP et itinéraire;
 - a. P. ex., Cherry Point vers Westridge en passant par Second Narrows;

b. P. ex., Seattle vers Sitka en passant par le passage intérieur sud et le détroit d'Hecate (ou par le passage intérieur au complet si le bâtiment transporte des marchandises diverses).

ii. Les renseignements suivants doivent être fournis à la sortie :

- 1. Nom du bâtiment;*
- 2. Heure et position du bâtiment au moment où il quitte la zone de pilotage obligatoire.*

e. Un avis doit être envoyé à l'adresse waivers@ppa.gc.ca lorsqu'un bâtiment canadien quitte les eaux canadiennes pendant moins de 48 heures. Cet avis comprend les renseignements relatifs à la sortie et à l'entrée (départ et arrivée).

Remarque : L'Administration examinera les documents administratifs envoyés à d'autres organismes. Le titulaire de la dispense pourra utiliser le même formulaire si ces documents mentionnent les articles exigés par l'Administration.

Vérification

L'APP se réserve le droit de vérifier les conditions d'une dispense dans le cadre de vérifications aléatoires effectuées par ses gestionnaires ou par des inspecteurs de Transports Canada, des agents de la GRC, des officiers de la GCC dans le cadre d'un arraisonnement coopératif, ou par toute autre personne à qui l'Administration a demandé de le faire. Des copies des registres peuvent être exigées. L'APP a également mis en place un système de « géoblocage », qui est activé au moyen du SIA, pour vérifier la conformité des bâtiments qui passent par des points de contrôle clés dans les zones de pilotage obligatoire du littoral de la C.-B.

APPLICATION PRATIQUE

- a. Cela se fera en lançant un appel VHF au bâtiment ou en effectuant une vérification à bord lorsque le bâtiment est amarré ou se trouve à proximité d'un poste de pilotage.

Pratiques de gestion de la sécurité

Les entreprises qui exploitent des bâtiments visés par une dispense sont encouragées à adopter un système de gestion de la sécurité (SGS). Voici des exemples de systèmes qui sont actuellement utilisés par des entreprises visées par une dispense :

- a. Code ISM de l'OMI;
- b. Normes ISO en matière de sécurité et systèmes de gestion de la sécurité;
- c. Certification SAFE du BC Forest Safety Council;
- d. Programme des transporteurs responsables de l'American Waterways;
- e. Programme de reconnaissance – Certificat de Worksafe BC.

De plus, il est fortement conseillé de rédiger les ordres permanents de l'entreprise afin de préciser une approche volontaire à la gestion du risque. Plutôt que de priver le capitaine de ses pouvoirs et de ses prérogatives en ce qui a trait aux décisions prises en mer, ces ordres définissent les attentes de l'entreprise concernant la culture de sécurité et préviennent la prise de risques excessifs par des capitaines bien intentionnés.

Présentation d'une demande de dispense

Les entreprises qui demandent une dispense pour leurs bâtiments doivent présenter les documents suivants à l'APP chaque année :

- a. un document attestant du nom et de l'adresse officielle de l'entreprise;
- b. une liste des noms et des spécifications des bâtiments pour lesquels des dispenses sont demandées;
- c. des documents de certification à jour des bâtiments figurant sur cette liste;
- d. une liste des capitaines et des membres de l'équipage affectés à ces bâtiments;
- e. les certificats de compétence en vigueur et une preuve ou une attestation du temps requis de service en mer/de l'expérience requise des voyages de chaque personne pour la zone indiquée dans la demande de dispense.

L'APP élaborera un site pour présenter les demandes de dispense en ligne afin de faciliter ce processus. Dans l'intervalle, les demandes doivent être envoyées par courriel à l'adresse suivante : waivers@ppa.gc.ca.

Les titulaires courants d'une dispense doivent présenter ces renseignements chaque année et les mettre à jour s'il y a lieu.

Primes de renouvellement

L'obligation selon laquelle il est nécessaire de renouveler les demandes de dispense chaque année pourrait être assouplie en une obligation bisannuelle sous réserve du respect de deux ou plus des conditions suivantes par l'entreprise faisant l'objet d'une dispense :

- a. un système de la gestion de la sécurité est en place au sein de l'entreprise;
- b. l'entreprise tient à jour les ordres permanents concernant les pratiques relatives à la sécurité de la navigation sur la côte de la C.-B. ainsi qu'un programme de formation/mentorat bien établi;
- c. le dossier de l'entreprise en matière de dispense a été exemplaire au cours des cinq dernières années;
- d. le dossier de l'entreprise en matière de sécurité de la navigation a été exemplaire au cours des cinq dernières années.

Sanctions en cas de non-conformité

L'omission de se conformer à ces lignes directrices sur les normes de prudence pourrait entraîner le refus d'une demande de dispense, ce qui pourrait nécessiter le recours à des pilotes pour effectuer des traversées dans les eaux de la Colombie-Britannique.

Calendrier de mise en œuvre

Les présentes lignes directrices sur la norme de prudence entreront en vigueur immédiatement après leur réception. Les exigences relatives à l'installation d'équipement et aux changements à l'expérience admissible pour obtenir une dispense entreront en vigueur à la suite de la présentation des demandes de renouvellement des dispenses en janvier 2020. La modification de l'échéancier (2019 à 2020) est attribuable au retard causé par les discussions qui ont eu lieu avec Transports Canada à propos de la mise au point du présent document, qui découlaient des recommandations formulées à la suite de l'évaluation des risques.

VEUILLEZ NOTER : Les titulaires d'une dispense approuvée avant cette date bénéficieront d'un droit acquis.

Annexe 1 : Extraits du Règlement sur le personnel maritime

Bâtiments canadiens

Les bâtiments canadiens doivent être conformes aux articles suivants du *Règlement sur le personnel maritime* (RPM) :

En vertu de l'**article 213** du RPM, le capitaine d'un bâtiment veille à ce que le voyage projeté soit planifié et que le quart à la passerelle soit assuré conformément aux parties 2, 3 et 3-1 (**maintenant la partie 4-1** après les amendements de Manille de 2010) de la section A-VIII/2 du Code STCW.

Plus particulièrement, la partie 4-1 (16) permet à l'officier du quart à la passerelle d'être la seule personne qui effectue la vigie **le jour seulement**, à condition que les critères suivants s'appliquent chaque fois :

1. La situation a fait l'objet d'une évaluation minutieuse à la suite de laquelle il a été établi avec certitude qu'il est sécuritaire de le faire;
2. Tous les facteurs pertinents ont été pris en compte, y compris les suivants, sans toutefois s'y limiter :
 - les conditions météorologiques;
 - la visibilité;
 - la densité de la circulation;
 - la proximité de dangers pour la navigation;
 - l'attention nécessaire lors de la navigation à l'intérieur ou à proximité de dispositifs de séparation du trafic.

En vertu de l'**article 216** du RPM, le quart à la passerelle doit être composé, à **tout le moins**, des personnes suivantes :

- a) une personne chargée du quart à la passerelle qui est titulaire d'un brevet ou certificat de compétence et d'un certificat d'opérateur radio;
- b) sous réserve de certaines exceptions mentionnées à l'article 216 du RPM, dans le cas d'un bâtiment d'une jauge brute d'au moins 5, une personne supplémentaire qui, dans les cas où le bâtiment a une jauge brute d'au moins 500, est titulaire d'un brevet de navigant qualifié ou d'un brevet de matelot de quart à la passerelle;
- c) sous réserve de certaines exceptions mentionnées à l'article 216 du RPM, dans le cas d'un bâtiment d'une jauge brute de plus de 1 000 qui n'est ni solidement ancré dans un port ni solidement amarré à la rive, une deuxième personne supplémentaire qui est titulaire, à tout le moins, d'un brevet de navigant qualifié ou d'un brevet de matelot de quart à la passerelle.

Bâtiments étrangers

Des obligations équivalentes, qui sont précisées à la partie 2, **Section 4** du *Règlement sur le personnel maritime*, s'appliquent aux bâtiments étrangers qui naviguent dans les eaux canadiennes.