Informations générales sur le pilotage

fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay

Partie 1

Canada

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Guide préparé en partenariat avec la *Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central* et la *Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent*

Table des matières

01 p. 4 — Rôle du pilote et étendue de ses responsabilités incluant celles reliées aux manoeuvres d'appareillage et d'accostage des navires

02 p. 5 — Condition permettant la reprise de la conduite du navire par le capitaine et obligation de faire rapport

03 p. 6 — Responsabilités de l'équipe à la passerelle

04 p. 8 — Responsabilités du pilote

05 p. 9 — Service de pilotage en eaux canadiennes

06 p. 10 — Santé et sécurité

07 p. 11 — Changement de pilote lorsque le navire est en transit

08 p. 12 — Plans de passages

09 p. 13 — Dégagement sous quille

10 p. 14 — Tirant d'air des navires

11 p. 15 — Communications

12 p. 16 — Timonier compétent et disponible à la passerelle

13 p. 17 — Vitesse durant le transit

14 p. 18 — Machine principale et pompes hydrauliques de l'appareil à gouverner

15 p. 19 — Relève des membres de l'équipe à la passerelle

16 p. 20 — Utilisation des remorqueurs

17 p. 21 — Transit à deux pilotes : Instruments de navigation

18 p. 22 — Navires de fort gabarit et de forte longueur - tronçon Québec / Montréal

19 p. 24 — Transit des navires ayant une largeur combinée ne dépassant pas 96 mètres dans le secteur de la traverse du Nord de l'Île d'Orléans

20 p. 25 — Présence de glace

21 p. 26 — Politique de navigation d'hiver de l'Administration de pilotage des Laurentides

22 p. 30 — Formation pratique des apprentis pilotes à bord des navires

23 p. 32 — Environnement sans fumée

24 p. 33 — Services de transbordement à la station de pilotage de Les Escoumins

25 p. 34 — Références

01 Rôle du pilote et étendue de ses responsabilités incluant celles reliées aux manoeuvres d'appareillage et d'accostage des navires

Que ce soit pour une manœuvre à quai, une relève de pilote ou une entrée dans la voie maritime, c'est le pilote qui doit assurer la conduite du navire en tout temps. Cela n'empêche pas le capitaine ou l'officier d'un navire, lors des manœuvres d'accostage et d'appareillage, d'actionner les dispositifs de propulsion du navire, à la condition que cette manœuvre soit effectuée sous la conduite active du pilote et en suivant les directives de ce dernier.

Loi sur le pilotage

38.01 (1) La conduite d'un navire dans une zone de pilotage obligatoire est interdite sauf si elle est assurée par un pilote breveté, ou un membre régulier de l'effectif du navire, titulaire d'un certificat de pilotage pour cette zone.

(3) Le pilote breveté ou le titulaire d'un certificat de pilotage qui assure la conduite d'un navire est responsable envers le capitaine de la sécurité de la navigation du navire.

Référence : Avis à l'industrie - Conduite du navire

02 Condition permettant la reprise de la conduite du navire par le capitaine et obligation de faire rapport

Le capitaine d'un navire qui a des motifs raisonnables de croire que le pilote met le navire en danger peut, pour la sécurité du navire, en assurer la conduite. Advenant ce cas, le capitaine a l'obligation de fournir un rapport écrit au ministre dans les trois jours. En raison de sa mission, qui est notamment de faire fonctionner un service de pilotage efficace pour la sécurité de la navigation, l'Administration de pilotage des Laurentides demande qu'une copie du rapport lui soit acheminé.

Loi sur le pilotage

38.02 (1) Le capitaine d'un navire qui a des motifs raisonnables de croire que les actes d'un pilote breveté ou du titulaire d'un certificat de pilotage qui se trouve à bord du navire mettent, de quelque façon que ce soit, le navire en danger peut, pour la sécurité du navire, en assumer la conduite à la place du pilote ou du titulaire ou relever le pilote de ses fonctions à bord du navire.

(2) Le capitaine d'un navire qui en assume la conduite en application du paragraphe (1), doit, dans les trois jours suivant celui où il a assumé la conduite du navire, présenter au ministre un rapport écrit et y énoncer les motifs de son intervention.

Référence : Avis à l'industrie - Conduite du navire

03 Responsabilités de l'équipe à la passerelle

Le capitaine a la responsabilité ultime de la sécurité du navire et de la prévention de la pollution. L'équipe à la passerelle n'est pas dégagée de sa responsabilité quant à la sécurité de la navigation après l'embarquement du pilote. Au moment de décider de la composition de l'équipe à la passerelle, on doit s'assurer qu'il y a suffisamment de personnel pour accomplir efficacement, entre autres, les tâches suivantes :

- Utiliser l'équipement de navigation et fournir de l'aide et des conseils au pilote au besoin;
- Informer le(s) pilote(s) de toute restriction ou défectuosité de tout équipement de navigation, machinerie ou machine de pont qui pourrait nuire à la sécurité de la navigation ou de la manœuvre du navire, y compris les erreurs gyroscopiques ou toute erreur instrumentale;
- Effectuer le suivi des actions du pilote et des autres membres de l'équipe à la passerelle;
- Surveiller les progrès du navire par rapport au plan de pilotage en effectuant une surveillance de la trajectoire et en ajustant régulièrement la position du navire, en particulier après chaque changement de cap;
- Surveiller le dégagement sous quille (DSQ);
- Vérifier les ordres verbaux du pilote et confirmer qu'ils ont été exécutés correctement;
- Surveiller le taux de giration, l'angle du gouvernail et les indicateurs de régime lorsque les ordres de barre et de machine sont donnés;
- Identifier les malentendus et veiller à ce que des éclaircissements soient demandés immédiatement en cas de doute;
- Informer le capitaine en cas de doute sur la sécurité du navire.

Référence : 12

04 Responsabilités du pilote

Tout au long du pilotage et de l'accostage, le pilote devrait :

- Utiliser la langue de travail convenue et, si nécessaire, les phrases standards de communication maritime (SMCP) lorsqu'il dirige ou conseille l'équipe à la passerelle;
- Comprendre les rôles et responsabilités de chacun des membres de l'équipe à la passerelle;
- Utiliser les informations fournies lors de l'échange pilote capitaine concernant les caractéristiques de manœuvre;
- Répondre aux informations, conseils et questions de l'équipe à la passerelle;
- Informer en temps utile l'équipe à la passerelle de toute défaillance ou défectuosité telles que la non disponibilité des remorqueurs;
- Tenir l'équipe à la passerelle au courant des progrès du pilotage et de toute nécessité anticipée de s'écarter du plan de pilotage;
- Informer l'équipe à la passerelle de tout transfert de responsabilité entre pilotes.

Référence : 12

05 Service de pilotage en eaux canadiennes

Vous trouverez à la partie B de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs publiés par la Garde côtière canadienne les informations suivantes :

- **Avis 23 :** Renseignements généraux sur le service de pilotage
- **Avis 24 :** Règlement sur la sécurité de la navigation
- **Avis 25 :** Informations à propos des systèmes de transfert de pilote sur le fleuve Saint-Laurent
- **Avis 26 :** Directives supplémentaires sur les dispositions du transfert de pilote en ce qui concerne les exigences applicables aux bateaux canadiens

06

Santé et sécurité

Aucun pilote ne peut être requis de piloter un navire ou d'y demeurer s'il est d'avis que sa sécurité ou sa santé est mise en danger. Le pilote peut refuser de piloter un navire ou d'y demeurer, entre autres, dans les cas suivants :

- Lorsque le navire n'est pas conforme aux règlements pertinents adoptés en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande, L. C. 2001, c.26 en ce qui a trait aux équipements;
- Lorsque le pont du navire est encombré de cargaisons, de conteneurs ou de toutes autres matériels bloquant la vue du pilote ou l'incommodant dans l'exercice de ses fonctions;
- Lorsque les fenêtres de la passerelle du navire ne sont pas suffisamment dégivrées ou que la passerelle est insuffisamment chauffée au point d'affecter la santé du pilote ou de lui nuire dans l'exécution de ses fonctions;
- Lorsque le navire ne peut fournir au pilote ou à l'apprenti pilote, sur demande, des repas convenables et, lorsque requis par les circonstances, une chambre conforme à son statut d'officier;
- Lorsque le navire ne répond pas ou enfreint les lignes directrices concernant la sécurité de la navigation émise de temps à autre par la Garde côtière canadienne en ce qui concerne le pilotage.

Référence : 17

07

Changement de pilote lorsque le navire est en transit

Lorsque votre navire est en transit sur le fleuve, vous serez appelé à changer de pilote aux stations de pilotage de Québec, Trois-Rivières et Saint-Lambert. Durant cette opération, le transfert de la conduite du navire se fait directement d'un pilote à un autre. Les pilotes ont été formés afin de s'assurer que la sécurité de la conduite de votre navire soit maintenue tout au long de cette opération. Ainsi, nous demandons aux capitaines:

- D'être présent à la passerelle lors du changement de pilote;
- De ne pas retirer la conduite du navire au pilote qui s'apprête à quitter le navire;
- De ne pas retarder la prise de la conduite du navire par le pilote qui vient de monter à bord;
- De supporter les pilotes durant cette opération.

N.B. La conférence entre le capitaine et le pilote qui vient de joindre le navire se fera lorsque le pilote et vous déterminerez qu'elle ne compromettra pas la sécurité du navire.

08 Plans de passages

Tel qu'exigé par la règlementation canadienne (Art 14(1) Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995) (DORS/95-149)) et tel que spécifié dans la règle V/34 de la Convention SOLAS, la résolution A.893(21) relative aux Directives pour la planification du voyage et à la section A-VIII/2, partie 2 du Code STCW :

Avant d'entreprendre un voyage, le capitaine d'un navire doit veiller à ce qu'il soit bien évalué et planifié. Pour faciliter la planification du passage dans les eaux sous la juridiction de l'Administration de pilotage des Laurentides durant lequel un pilote doit se trouver à bord, vous trouverez, en cliquant sur le symbole « plus », des plans de passages génériques avec les routes générales recommandées par l'Administration de pilotage des Laurentides. Ces plans vous aideront à faire une planification de voyage.

Plans de passages : guide pratique +

Il devrait être clairement entendu qu'un plan de passage ne constitue qu'une indication élémentaire de la manière préférée de procéder et que le capitaine et le/la pilote devraient tous deux être prêts à s'en écarter lorsque les circonstances l'exigent.

Référence : 2, 3, 4, 6

09 Dégagement sous quille

Une marge de dégagement sous quille adéquate doit être maintenue en tout temps et pour tous les navires. Vous trouverez les tables de dégagement sous quille à la partie C de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs publiés par la Garde côtière canadienne, l'avis aux navigateurs 27C « Dégagement sous quille ».

10 Tirant d'air des navires

Les passages sous les différents câbles aériens et ponts doivent se faire avec un dégagement sécuritaire selon les informations officielles publiées par le Service hydrographique du Canada (SHC). Ces informations publiées sur les cartes de navigation du SHC sont pour une hauteur libre au centre des câbles, à la pleine mer supérieure, grande marée (PMSGM). Le capitaine doit s'assurer que le tirant d'air de son navire est inférieur au dégagement sécuritaire en tenant compte de la hauteur de la marée. Pour des tirants d'air supérieurs, des arrangements préalables doivent être pris entre le navire, l'Administration de pilotage des Laurentides ainsi qu'avec la corporation de pilote concernée.

11 Communications

Un bon pilotage dépend, entre autres, de l'efficacité des communications et de l'échange d'informations entre le pilote, le capitaine et l'équipe de la passerelle, et de la compréhension mutuelle de leurs fonctions et tâches respectives. L'instauration d'une coordination effective entre le pilote, le capitaine et l'équipe de la passerelle, eu égard notamment aux divers dispositifs et au matériel que le pilote est appelé à utiliser, contribuera à garantir la sécurité et la rapidité du passage.

Les communications échangées à bord entre le pilote et le personnel de quart à la passerelle doivent l'être dans une langue qui soit commune à toutes les personnes participant à l'opération.

Le pilote a la charge des communications radio avec les services de communications et de trafic maritime (SCTM), les autres navires qui pourraient interagir avec votre navire, les remorqueurs, les lamaneurs, etc. Les communications se feront en français. Le pilote expliquera dès que possible au capitaine et à l'équipe à la passerelle ce qui a été dit durant ces communications pour permettre à l'équipe à la passerelle de surveiller les mesures ultérieures prises par le pilote et les intervenants extérieurs.

Un radiotéléphone VHF doit être constamment à la disposition du pilote.

Référence : 3, 5

12

Timonier compétent et disponible à la passerelle

1. Le capitaine a l'obligation de veiller à ce qu'un timonier qualifié soit disponible en tout temps et immédiatement pour reprendre la barre lorsque le pilote automatique est utilisé dans des zones à forte densité de trafic, par visibilité réduite ou dans toutes autres circonstances délicates.

• **N.B.** Entre Montréal et Québec, un timonier doit être à la barre en tout temps.

2. Les ordres de barre standards devraient se faire selon la section A2/1 du livre Standard Marine Communication Phrases de l'OMI (SMCP). Les échanges portant sur les ordres de barre se feront directement entre le pilote et le timonier, sans intervention de l'officier de quart. Si ce dernier croit qu'un ordre transmis par le pilote est incorrect, il devra alors, dans les plus brefs délais, vérifier auprès du pilote l'exactitude de cet ordre.

3.L'usage de système de gouverne et de régulation de la vitesse automatique de type AutoTrack est interdit.

Référence : 2, 6, 8

13

Vitesse durant le transit

1. La vitesse du navire sous la conduite d'un pilote doit être adaptée aux circonstances du moment, en tenant compte, entre autres, du Règlement sur les abordages, des avis aux navigateurs, des avis à la navigation, des restrictions temporaires de vitesse pour la sécurité des individus, la protection des mammifères marins, les infrastructures, les ouvrages, la couverture de glace, etc.

2.Note spéciale pour le tronçon Trois-Rivières à Montréal :

• De l'Île aux Raisins jusqu'au quai de Sainte-Anne-de-Sorel et du bout aval de l'Île Saint-Ours jusqu'à l'Île aux Vaches, une réduction de vitesse volontaire, endossée par l'industrie maritime, est établie pour minimiser l'érosion des berges due au batillage. Le navire doit transiter à une vitesse maximale de 12 nœuds dans l'eau soit 10 nœuds sur le fond en remontant le fleuve et 14 nœuds sur le fond en descendant le fleuve.

Durant la période hivernale, la Garde côtière canadienne met en vigueur des limites de vitesse obligatoires dans le but de protéger le couvert de glace et favoriser le courant dans le chenal, de façon à évacuer la glace formée en amont. Sur des tronçons déterminés et annoncés par la Garde côtière entre Trois-Rivières et Montréal, la vitesse est limitée à 9 nœuds sur le fond en remontant le fleuve et à 11 nœuds sur le fond en le descendant.

Référence : 3, 14

14

Machine principale et pompes hydrauliques de l'appareil à gouverner

Partout dans les eaux de pilotage obligatoire sous la responsabilité de l'Administration de pilotage des Laurentides :

1. La machine principale doit être prête à être utilisée en tout temps.

2. Si la situation l'exige, le capitaine ou l'officier de quart devrait pouvoir annuler le contrôle de charge/torque de la machine principale.

3. Un minimum de 2 pompes hydrauliques doivent être en fonction au niveau de l'appareil à gouverner.

15

Relève des membres de l'équipe à la passerelle

Pour assurer un suivi dans le transfert de l'information d'un membre de l'équipe à la passerelle à l'autre, nous recommandons que la relève du personnel de quart se fasse en collaboration avec le pilote de manière à ce qu'il puisse participer à l'échange d'informations entre les membres de l'équipe à la passerelle et s'assurer que le personnel de relève a les informations nécessaires à la réalisation de ses tâches.

Référence : 3

16 Utilisation des remorqueurs

La force et la direction du vent, les caractéristiques manœuvrières du navire, le dégagement sous quille, la force et la direction du courant à l'endroit où le navire doit accoster ou d'où il doit appareiller, la position des grues ou des bras de chargement sur le quai, la présence d'autres navires à proximité et les conditions de glace ainsi que les pratiques et procédures des ports où le navire doit manœuvrer dictent souvent le recours à l'assistance d'un ou plusieurs remorqueurs.

Référence : 3, 14

17 Transit à deux pilotes : Instruments de navigation

Lorsque deux pilotes sont affectés à un navire, ceux ci verront à se partager le travail en fonction des caractéristiques spécifiques anticipées de la mission de pilotage. De plus, sur certaines portions des eaux de pilotage obligatoire ou selon les circonstances, les deux pilotes seront appelés à travailler ensemble.

Afin d'assurer la sécurité de la navigation de votre navire, il est important de donner l'accès aux radars et autres instruments de navigation aux deux pilotes.

Avis à l'industrie émis par l'Administration de pilotage des Laurentides : Radar

Référence : 3

18 Navires de fort gabarit et de forte longueur - tronçon Québec/ Montréal

Vous trouverez à la partie C de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs publiés par la Garde côtière canadienne, l'avis aux navigateurs 27A « Lignes directrices concernant la circulation des navires de fort gabarit et de forte longueur ». Cet avis permet aux navires de fort gabarit et de forte longueur de s'engager de manière sécuritaire dans la voie navigable du Saint-Laurent entre Québec et Montréal, et dans la Traverse Nord. Il définit comme étant :

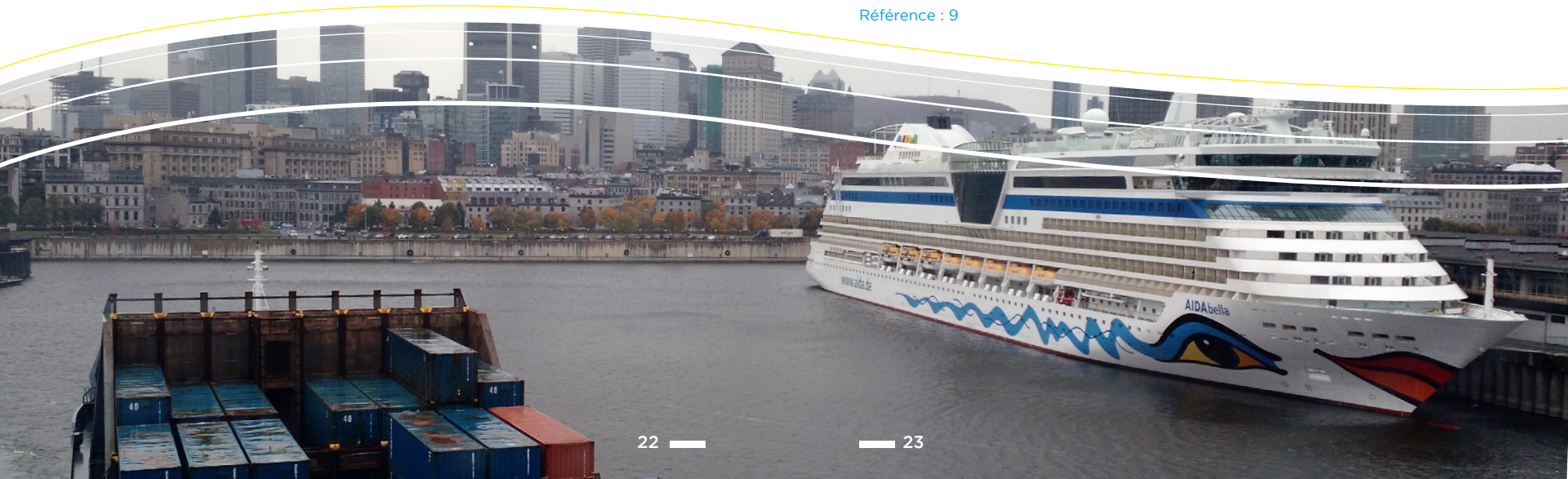
1. Un navire de fort gabarit : *Un navire dont la longueur hors-tout ne dépasse pas 300 m et dont la largeur est égale ou supérieure à 32,50 m, sans excéder 44,00 m.*

2. Un navire de forte longueur : *Un navire dont la longueur hors tout est comprise entre 270,00 m et 300,00 m et dont la largeur n'excède pas 44,00 m.*

Ce document contient des informations essentielles à la gestion sécuritaire des situations de rencontre et de dépassement impliquant des navires de fort gabarit et des navires de forte longueur dans des secteurs spécifiques de la voie navigable ayant été identifiés comme étant des secteurs à risques moyens et à risques élevés.

Cet Avis ainsi qu'un schéma explicatif sont disponibles sur MarInfo de la Garde côtière canadienne.

Référence : 9



19

Transit des navires ayant une largeur combinée ne dépassant pas 96 mètres dans le secteur de la traverse du Nord de l'Île d'Orléans

Dans le but d'améliorer la fluidité du trafic maritime tout en assurant la sécurité de la navigation, le Comité permanent de la sécurité à la navigation, co-présidé par la Garde côtière canadienne et Transports Canada, recommande de nouvelles lignes directrices concernant le transit des navires dont la largeur combinée est comprise entre 81,3 mètres et 96 mètres dans les tronçons compris entre les bouées K-92 à K-112, K-112 à K-132 et K-132 à K-136 du secteur de la traverse du Nord de l'Île d'Orléans.

Vous trouverez plus de détails à ce sujet à la page 6 de l'avis aux navigateurs 27A de la partie C de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs publiés par la Garde côtière canadienne.

20

Présence de glace

Les conditions de glace en hiver, plus particulièrement dans la rivière Saguenay, peuvent être telles que les navires peuvent subir des dommages, même ceux ayant une cote glace. En conditions hivernales, le navire doit se conformer aux directives contenues dans les documents suivants :

- « Navigations dans les glaces dans les eaux canadiennes »
- « Navigation hivernale sur le fleuve et le golfe du Saint-Laurent »

De plus amples informations sur ce sujet sont aussi disponible dans la section Déglaçage et caméras Web de MarInfo de la Garde côtière canadienne.

21

Politique de navigation d'hiver de l'Administration de pilotage des Laurentides

Le fleuve Saint-Laurent étant majoritairement un affluent d'eau douce, il connaît chaque année une période de glace pendant laquelle des équipements précis sont nécessaires et l'application de règles de sécurité est exigée.

L'enlèvement ou le remplacement des bouées

En prévision de cette période, la Garde côtière canadienne retire des bouées lumineuses dites « d'été » afin de les remplacer par des équipements performant mieux dans les glaces, mais non nécessairement lumineux, soit des espars d'hiver. Le calendrier d'enlèvement des bouées est alors diffusé par le Bureau des aides à la navigation. Il est également rendu disponible sur le site Marinfo. www.marinfo.gc.ca.

L'enlèvement ou le remplacement des bouées lumineuses prioritaires a un impact majeur sur la navigation nocturne entre Montréal et Québec en raison de l'étroitesse du chenal et de l'espace libre sous la quille limitée. Dès le début de ces opérations, des restrictions de navigation limitent le départ de certains navires en descendant et en montant dans ces secteurs. La navigation se fait alors à un ou deux pilotes selon le type de navire et l'heure du transit. L'hiver n'est toutefois pas déclaré à ce moment.

Période de double pilotage

Pour le tronçon de Québec à Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay, la période de double pilotage débutera surtout lors de l'apparition de glace entre Québec et le Cap Brulé et le début en sera déclaré après consultation entre la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent et l'Administration de pilotage des Laurentides.

Début de l'hiver

Le début de l'hiver est déterminé par l'Administration de pilotage des Laurentides, en consultation avec les autorités compétentes, nos pilotes et l'industrie maritime conformément à l'alinéa 35(2) de son Règlement. Pour ce faire, l'analyse des facteurs suivants est effectuée, sans toutefois s'y limiter : température de l'air et de l'eau, état des aides à la navigation et niveau d'eau.

À partir de la déclaration du début de l'hiver, les navires voyagent tous avec deux pilotes à bord. L'existence des conditions hivernales rendant la navigation plus difficile, les pilotes travaillent alors de concert à la passerelle. La période hivernale s'échelonnera jusqu'à ce que les conditions de température, de l'état des aides à la navigation et de la glace soient satisfaisantes.

Cartes de glace, escortes et équipements de navigation

Pendant cette période, la Garde côtière canadienne produit des cartes de glace et offre des escortes et de l'assistance aux navires dans le besoin. Les navires visitant nos eaux doivent cependant avoir des équipements de navigation en bonne condition afin de subir le moins de restrictions possible. Ces équipements doivent être :

- Un radar de 10 cm et un radar de 3 cm, tous deux interfacés avec un GYRO;
- Un système de chauffage à la passerelle;
- Une connexion AIS fournie aux pilotes afin de leur permettre de brancher leur unité portable d'aide au pilotage (abréviation commune : PPU).

Fin des restrictions

La fin des restrictions de départ et de transit sera établie lorsque toutes les bouées lumineuses prioritaires auront été réinstallées par tronçon. Encore une fois, le calendrier de mouillage printanier est établi par la Garde côtière et est ensuite diffusé à l'industrie maritime et aux différents intervenants.

Règles de départ et de transit

L'Administration de pilotage des Laurentides publie chaque année les règles de départ et de transit sur son site Internet. Ces règles sont revues régulièrement en collaboration avec la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central et la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent afin de rendre les transits plus efficaces tout en les maintenant sécuritaires.

22 Formation pratique des apprentis pilotes à bord des navires

Un apprenti pilote est titulaire d'un permis de classe D décerné par l'Administration de pilotage des Laurentides. Le paragraphe 15(6) du Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides autorise le titulaire d'un tel permis à parfaire sa formation pratique à bord de tout navire, en présence d'un pilote breveté. Il est essentiel au processus de formation des apprentis pilotes, ainsi qu'à leur acquisition éventuelle d'un brevet de classe supérieure, que ceux ci bénéficient de la même latitude de travail qu'un pilote breveté. Ceci comprend l'opportunité de travailler et de communiquer directement avec l'équipage du navire, dont le timonier. Ceci est conforme au programme de formation découlant du Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides, ainsi qu'aux recommandations de l'annexe 1 de la Résolution A.960 de l'OMI concernant la formation des pilotes maritimes.

Le succès d'un voyage dans une zone de pilotage obligatoire est une responsabilité partagée entre le pilote, le capitaine et les membres de l'équipe à la passerelle. Il revient à tous d'être conscients de leurs rôles respectifs sur la passerelle et de mettre en place une communication efficiente entre toutes les personnes impliquées dans le pilotage.

Référence : 1, 5

23

Environnement sans fumée

La Loi sur la santé des non fumeurs, 1985, ch. 15, interdit de fumer dans les lieux de travail et oblige les employeurs à veiller à ce que personne ne fume dans un lieu de travail placé sous leur autorité. Ceci inclut les navires à bord desquels les pilotes travaillent. Les équipages doivent être informés de cette interdiction et vous devez leur indiquer l'emplacement des zones « fumeurs » et des fumoirs désignés conformément à la réglementation. Nous avons constaté que l'interdiction de fumer n'est pas toujours respectée à la timonerie des navires où les pilotes remplissent leurs fonctions. Nous comptons sur votre collaboration afin d'assurer à tous les pilotes un environnement de travail sain et sécuritaire.

Référence : 16

24

Services de transbordement à la station de pilotage de Les Escoumins

L'Administration de pilotage des Laurentides possède et exploite à Les Escoumins une station de transbordement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à l'année; les capitaines, mécaniciens et matelots ainsi que le directeur de la station assurent un service de haute qualité à l'industrie maritime.

- Transbordement de passagers à la station de pilotage de Les Escoumins
- Conditions menant à un arrêt de service à la station de pilotage de Les Escoumins

Références

25

1. Loi sur le pilotage et ses règlements.

2. Loi de 2001 sur la marine marchande, L. C. 2001, c.26 et ses règlements.

3. Recommandations contenues dans le rapport d'enquête maritime SM9501 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

4. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)

5. Résolution A.960 de l'Organisation maritime internationale (OMI) : recommandations concernant la formation des pilotes maritimes autres que les pilotes hauturiers, la délivrance des brevets et les procédures opérationnelles.

6. Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)

7. Résolution A.893(21) de l'OMI : Directives pour la planification du voyage.

8. Standard Marine Communication Phrases, OMI.

9. L'édition annuelle des Avis aux navigateurs, Garde côtière canadienne.

10. Navigations dans les glaces dans les eaux canadiennes et Navigation hivernale sur le fleuve et le golfe du Saint Laurent, Garde côtière canadienne.

11. Instructions nautiques, Services hydrographiques du Canada

- a) Fleuve Saint-Laurent, Île Verte à Québec et fjord du Saguenay (ATL 111).
- b) Fleuve Saint-Laurent, Cap-Rouge à Montréal et rivière Richelieu (ATL 112).

12. Bridge Procedures Guides, 5th Ed., International Chamber of Shipping.

13. Directives d'échange d'informations entre capitaines et pilotes maritimes de l'Association des pilotes maritimes du Canada.

14. Les documents d'échange d'informations établis par la Corporation des pilotes du Saint Laurent central et la Corporation des pilotes du Bas Saint Laurent.

15. Avis aux pilotes et à l'industrie en vigueur à l'Administration de pilotage des Laurentides que l'on retrouve sur notre site internet.

16. La Loi sur la santé des non fumeurs, 1985, ch. 15.

17. Entente de service entre l'Administration de pilotage des Laurentides et la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central et entre l'Administration de pilotage des Laurentides et la Corporation des pilotes de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent.