



AVIS À L'INDUSTRIE

Numéro de l'avis : NTI 03 / 2019

Diffusion : 11 mars 2019

District : Tous

Objet : Lignes directrices de l'APA à l'intention des capitaines de paquebots de croisière qui naviguent dans les eaux de pilotage du Canada atlantique

Détails :

Pilotage obligatoire et conduite du navire

Le pilotage est obligatoire dans de nombreuses eaux du Canada atlantique et l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) est chargée de fournir ce service.

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, le navire doit être en tout temps conduit par le pilote pendant qu'il se trouve dans des eaux de pilotage obligatoire. Il s'agit d'une exigence qui a toujours été observée dans l'industrie des croisières depuis que des paquebots naviguent dans le Canada atlantique. Les pilotes et les capitaines ont établi au fil du temps des relations de travail étroites et efficaces qui ont toujours permis aux navires de circuler d'une manière sécuritaire et efficace.

Même si le capitaine conserve le commandement du navire, le paragraphe 25(1) de la *Loi sur le pilotage* stipule qu'il est interdit à quiconque d'assurer la conduite d'un navire à l'intérieur d'une zone de pilotage obligatoire à moins d'être un pilote. Le pilote ne peut être déchargé de la conduite que si le capitaine estime que ses agissements menacent la sécurité du navire. En pareil cas, le capitaine doit soumettre un rapport écrit à l'APA dans les trois jours (conformément au paragraphe 26(2) de la *Loi sur le pilotage*), en spécifiant les raisons pour lesquelles il a retiré au pilote la conduite du navire. Après avoir reçu le rapport, l'Administration tiendra une audience et mènera une enquête.

Quand un paquebot de croisière habituel arrive à un poste d'accostage ou le quitte sans l'aide d'un remorqueur, le capitaine peut aider le pilote à manœuvrer le navire à l'arrivée ou au départ seulement si cela a été convenu au préalable entre le capitaine et le pilote pendant l'échange de renseignements sur la gestion des ressources à la passerelle (GRP). Toutefois, le pilote gardera toujours la conduite du navire.

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, le capitaine ne peut pas commencer à manœuvrer le navire tant qu'il n'a pas conclu une entente avec le pilote. L'entente est faite au cas par cas et valable uniquement pour la manœuvre d'accostage ou de départ en question.

L'emplacement exact pour l'échange des responsabilités de la manœuvre entre le capitaine et le pilote doit faire partie de l'entente et être toujours à proximité du poste d'accostage.

Numéro de l'avis : NTI 03 / 2019

Diffusion : 11 mars 2019

District : Tous



Utilisation du pilote automatique

Il est interdit d'utiliser le pilote automatique quand les navires sont dans des eaux confinées. Tout écart à cette exigence doit être approuvé au préalable par le pilote.

Systèmes intégrés de suivi automatique

Il est interdit d'utiliser des systèmes intégrés de suivi automatique en navigant dans une zone de pilotage obligatoire du Canada atlantique.

Vitesse sécuritaire

Comme c'est essentiel que les navires puissent manœuvrer en tout temps, veuillez vous assurer que l'officier de quart est autorisé à mettre les moteurs en attente, à ajuster la vitesse ou à déclencher la sirène du navire à la demande du pilote sans attendre que le capitaine se présente sur la passerelle.

Communications en anglais

Dans l'intérêt de la sécurité et afin de s'assurer qu'il n'y a pas de malentendu entre le pilote et les officiers de navigation, toutes les conversations sur la passerelle ayant trait à la navigation du navire de même que les communications entre les officiers de navigation et la salle des moteurs doivent se dérouler en anglais.

Le pilote s'occupera de toutes les communications de navire à navire et de navire au système VTS.

Planification de la traversée

Le pilote discutera des détails du parcours du navire, notamment la durée approximative de la traversée de toutes les zones critiques.

Gestion des ressources de la passerelle

Les pilotes de l'APA ont tous une formation en gestion des ressources de la passerelle (GRP) et sont tenus d'utiliser des procédures GRP judicieuses pendant toutes les traversées.

Équipement de navigation

Le pilote doit avoir l'usage exclusif d'un radar, d'une radio VHF et de jumelles, qui devraient tous être en bon état de fonctionnement. Veuillez indiquer au pilote si l'équipement est défectueux et vous entendre avant le départ sur sa position pour manœuvrer le gouvernail. Si l'équipement ne fonctionne pas bien pendant le voyage, demandez à l'officier de quart d'en aviser immédiatement le pilote.



**Atlantic
Pilotage
Authority**

TD CENTRE, SUITE 1801
1791 BARRINGTON STREET
HALIFAX, NOVA SCOTIA
B3J 3K9
TEL: 902-426-2550
FAX: 902-426-4004

**Administration
de Pilotage
de l'Atlantique**

CENTRE TD, PIÈCE 1801
1791, RUE BARRINGTON
HALIFAX, N.É.
B3J 3K9
www.atlanticpilotage.com



Ajustement de l'heure d'arrivée à la station des pilotes

Il peut arriver que l'Administration de pilotage de l'Atlantique vous demande d'ajuster l'heure d'arrivée de votre navire à une station d'embarquement des pilotes. Cela n'arrive pas souvent et uniquement dans des circonstances exceptionnelles; c'est pourquoi nous comptons sur votre coopération et votre compréhension.

Si vous avez des questions ou des doutes à propos du contenu de cet avis, n'hésitez pas à communiquer avec le Service des opérations de l'APA à operations@atlanticpilotage.com.