

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

1130, rue Pender Ouest, bureau 1000

Vancouver (C.-B.)

V6E 4A4



AVIS À L'INDUSTRIE

Date de diffusion : 29 juin 2020 **(mis à jour 21 octobre 2022)** **N° de l'avis :** 08/2020

Objet : Lignes directrices provisoires concernant le passage Seymour et le détroit de Johnstone

Région géographique : Passage intérieur du cap Mudge à l'île Pine

Détails : Le document ci-joint est une mise à jour provisoire des lignes directrices de 2004 concernant le passage intérieur du cap Mudge à l'île Pine

Lignes directrices :

- Les lignes directrices provisoires complètes sont fournies en pièce jointe à titre de référence.
- Les lignes directrices provisoires s'appliquent à tous les bâtiments sous la conduite d'un pilote breveté ou d'un détenteur de certificat et à tous les bâtiments auxquels une dispense a été accordée en vertu de l'article 25.10 du *Règlement général sur le pilotage*.
- Une fois que le dispositif de séparation du trafic aura été promulgué, un nouveau document sera présenté à l'ensemble des utilisateurs aux fins de discussions et de commentaires avant l'achèvement des nouvelles lignes directrices pour la région.

Si vous avez des questions ou des préoccupations, ou si vous désirez discuter du présent avis, n'hésitez pas à communiquer avec moi par courriel à mo-om@ppa-app.gc.ca ou par téléphone au 604-666-6771.

Kevin Obermeyer
Vice-président, Relations internes et externes

Version finale provisoire des directives relatives au passage Seymour

Avril 2022

Article 1. Recommandations pour les navires de pêche

- 1) L'Avis de 2003 de la Garde côtière canadienne devrait être adopté à titre de solution avec les ajouts suivants :
 - a. Tous les navires de plus de 24 m de long doivent participer au Système de gestion du trafic maritime.
 - b. On peut s'attendre à des concentrations de navires de croisière d'avril à octobre dans la zone du passage Seymour pendant les périodes d'étalement de courant.
 - c. À certains moments, le trafic commercial en direction du nord ira par le passage Race.
- 2) Tous les navires devraient surveiller la voie opérationnelle STM de la zone.

Remarque : Une copie de l'Avis modifié de 2003 est jointe à l'annexe 1.

Article 2. Recommandations pour les remorqueurs

- 1) L'Avis de 2003 de la Garde côtière canadienne devrait être adopté à titre de solution.
- 2) Tous les navires devraient surveiller la voie opérationnelle STM de la zone.
- 3) Tous les remorqueurs devraient fournir aux SCTM une heure d'arrivée pour Maude Island.
- 4) L'Administration de pilotage du Pacifique fournira aux exploitants de remorqueurs américains et canadiens un calendrier détaillé des passages de navires de croisière prévus dans le passage Seymour, avant le début de chaque saison de croisière et affiché sur le site Web de l'Administration de pilotage. Le calendrier sera mis à jour en fonction des besoins.
- 5) Les remorqueurs devraient prendre note de l'ordre de passage établi par les pilotes du navire de croisière.
- 6) Les exploitants de remorqueurs devraient tenir pleinement compte du code de la route et des intentions des navires de croisière, puis communiquer leurs intentions de passage sur la voie STM.

Article 3. Recommandations pour les navires à passagers

a. Directives pour les nouveaux arrivants

Tous les navires de plus de 295 m de longueur hors tout (LHT) qui arrivent sur la côte de la Colombie-Britannique pour la première fois doivent :

- a. Être évalués au cas par cas par l'Administration de pilotage du Pacifique (APP) avec l'expertise technique de la British Columbia Coast Pilots (BCCP) et être tenus d'informer l'APP le plus tôt possible, mais pas moins de neuf mois à l'avance.
- b. Fournir autant de renseignements que possible sur les particularités du navire et ses caractéristiques de manœuvre, y compris les détails des dimensions de la passerelle.
- c. En fonction des renseignements fournis, le promoteur peut être tenu de produire un modèle du navire compatible avec le simulateur PSTAR de l'APP et de la BCCP afin d'effectuer des simulations initiales dans la zone de passage avant l'arrivée du nouveau navire sur la côte. Si une simulation est nécessaire, il faut avoir la possibilité de confirmer les caractéristiques de manœuvre du navire avant d'autoriser les passages nocturnes dans le passage Seymour.
- d. Toutes les simulations de faisabilité nécessiteront une modélisation actuelle en 3-D (à moins qu'elle ne soit déjà disponible dans le système PSTAR) et seront à la charge du promoteur.
- e. Toutes les simulations de faisabilité feront appel aux services d'un facilitateur tiers indépendant sous la direction du comité PSTAR et seront à la charge du promoteur.
- f. Selon le besoin, l'APP organisera une visite d'un pilote côtier de la Colombie-Britannique sur le navire proposé avant son arrivée afin d'observer le navire lors de ses manœuvres.
- g. Limiter les passages du passage Seymour pour qu'ils soient effectués pendant le jour jusqu'à ce que l'APP, la BCCP et le capitaine soient convaincus que le navire peut effectuer le passage en toute sécurité dans l'obscurité.
- h. Limiter les passages pour qu'ils soient effectués pendant le jour, uniquement si les simulations ou les premiers passages de jour indiquent un risque inacceptable pour l'exploitation de nuit.
- i. Si les renseignements de l'évaluation initiale des navires jumeaux des navires précédemment évalués confirment des caractéristiques de manœuvre similaires, ils ne nécessiteront pas de simulations.

Remarque : les navires dont la LHT est inférieure aux limites ci-dessus peuvent nécessiter des simulations, si les renseignements fournis suggèrent des caractéristiques de manœuvre inhabituelles.

b. Directives relatives aux zones de mise en garde (navires à passagers)

- 1)(a) Lorsqu'ils traversent la zone d'avertissement (ZA) du passage Seymour, les navires de moins de 295 m devraient prévoir une étale de courant. Dans des conditions normales, l'intensité maximale du courant pour tout passage dans une ZA ne dépasse pas 5 nœuds. Pour les navires de plus de 295 m, le courant maximal sera établi par une évaluation du risque de navigation.
- (b) Les pilotes devraient s'efforcer d'aligner au mieux les navires sur lesquels ils se trouvent :
 - a. S'assurer que les navires les moins manœuvrables et les plus lents à piloter traversent la ZA du passage Seymour au moment où les eaux sont les plus calmes.
 - b. Les navires les plus manœuvrables et les plus rapides transiteront avant l'étales de courant ou à la fin de celle-ci.
 - c. Utilisation de la *Règle 9*, avec modifications canadiennes, qui donne au navire transitant avec le courant le droit de passage et la possibilité de décider l'endroit et le moment où le trafic venant en sens inverse peut le dépasser.

c. Directives relatives à la réduction de la vitesse (navires à passagers)

- 1) Lorsqu'ils se dirigent vers le sud, les navires programmeront leur heure d'arrivée à l'île Pine afin d'atteindre l'étales de courant du passage Seymour en 7,5 heures.
- 2) Lorsqu'ils se dirigent vers le nord, les navires ayant l'autorisation de transiter le passage Seymour prévoient leur heure d'arrivée à la station de pilotage de l'île Pine dans 7,5 heures.
- 3) En raison des conditions locales, les trois ZA suivantes nécessitent un niveau de mise en garde plus élevé et une vitesse réduite pour assurer la sécurité des passages :
 - a. De Scarlet Point à Doyle Island
 - b. De Bold Head à Sophia Islands
 - c. De Fanny Island à Cape Mudge
- 4) Un soin particulier doit être apporté au remous et au sillage dans les zones suivantes :
 - a. Passage Discovery (Quathiaski Cove)
 - b. Passage Seymour
 - c. Chatham Point (Half-Moon Bay et Rock Point)
 - d. Passages Current et Race
 - e. Passage Blackney
 - f. Passage Weynton
 - g. Alert Bay

- 5) Nonobstant ce qui précède, il est entendu que le *Règlement sur les abordages*, y compris les modifications canadiennes, prévaudra, avec une attention particulière à la *Règle 6 (Vitesse de sécurité)*, à la *Règle 9 (Chenaux étroits — Modifications canadiennes)* et à la *Règle 19 (Conduite des navires par visibilité réduite)*.

Article 4. Recommandations pour les navires de charge

- 1) La taille maximale d'un navire de charge pour une exploitation sans restriction est de 225 m de LHT, 33 m de largeur et 12 m de tirant d'eau.
 - Un navire de charge de plus de 225 m sera évalué au cas par cas par l'Administration de pilotage du Pacifique (PPA) et par la BC Coast Pilots (BCCP) et devra les informer au moins neuf mois à l'avance.
 - Fournir autant de renseignements que possible sur les particularités du navire et ses caractéristiques de manœuvre.
 - Il sera probablement nécessaire de produire un modèle du navire compatible avec le simulateur PSTAR Kongsberg de l'APP et de la BCCP afin d'effectuer des simulations initiales dans la zone de passage avant l'arrivée du nouveau navire sur la côte.
 - Exiger une modélisation actuelle en 3-D (à moins qu'elle ne soit déjà disponible dans le système PSTAR) qui sera à la charge du promoteur.
 - Exiger que les simulations soient réalisées et organisées par le comité PSTAR et seront à la charge du promoteur.
- 2) La taille maximale recommandée des pétroliers pour transiter le détroit de Johnstone et le passage Seymour est de 180 m de LHT, 33 m de large et 11 m de tirant d'eau.
- 3) Les navires de charge devraient utiliser les eaux les plus calmes possibles et suivre les exigences du pilote pour l'alignement.

Remarque : le comité PSTAR effectuera des simulations sur les navires de charge de 225 m et plus en 2020 en utilisant les données tridimensionnelles sur les courants et les marées.

Article 5. Recommandations pour tous les navires

a. Directives relatives à la communication

- 1) L'anglais est la langue recommandée pour tous les navires. L'industrie maritime devrait être encouragée à appliquer une politique d'anglais uniquement sur la passerelle des navires sous pilotage pour toutes les directions de navigation.
- 2) Des couloirs de sécurité seront établis selon les tableaux ci-joints (annexe 2), identifiant le couloir privilégié pour les navires de haute mer, le couloir pour le trafic intérieur et la marge de sécurité à partir de la ligne d'échouement.

- L'équipe de la passerelle doit fréquemment déterminer la position du navire et toute préoccupation doit être immédiatement portée à l'attention du pilote.
 - Les plans de voyage doivent tenir compte des conditions météorologiques, notamment du vent, du courant et de la visibilité.
 - Le processus d'échange entre capitaine et pilote (MPX) doit comprendre une discussion sur la disponibilité des moteurs. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, le pilote a la conduite du navire et a donc le plein contrôle des commandes de moteur pour une utilisation immédiate. Le pilote et l'équipe à la passerelle doivent discuter de la façon dont chaque navire préférerait recevoir ces ordres pour une augmentation rapide de la vitesse afin de faire face à une situation en développement ou selon le besoin, un arrêt en catastrophe.
- 3) Tous les accords sur les dispositions de dépassement devraient être effectués sur la voie STM assignée et les téléphones portables ne doivent pas être utilisés sur la passerelle, sauf accord préalable avec l'équipe de la passerelle, car les pilotes qui se parlent sur des téléphones portables au lieu de la VHF réduisent la capacité d'avoir une image mentale commune de la situation. Si les téléphones portables sont utilisés, il faut informer les services de trafic maritime (STM) des dispositions prises de cette manière.
 - 4) Les exigences réglementaires en matière de production de rapports devraient être respectées pour tous les cas de quasi-accidents et de croisements en situation rapprochée, afin de conserver des enregistrements précis à des fins d'évaluation des risques.
 - 5) Communications de navire à navire : Toutes les communications en provenance d'autres navires doivent recevoir une réponse dans un délai aussi court que possible. Si un pilote ne reçoit pas de réponse de l'autre navire en temps opportun, il doit communiquer avec les STM et demander d'appeler le navire qui ne répond pas.

b. Directives en cas de défaillances mécaniques et électriques

- 1) Toutes les défaillances de l'équipement ayant une incidence sur la sécurité de la navigation du navire devraient d'abord être signalées aux STM conformément aux exigences réglementaires en matière de production de rapports, afin que des registres précis puissent être conservés.
- 2) La taille du navire et les caractéristiques de manutention doivent être prises en compte afin de minimiser l'impact d'une panne d'équipement. En outre, dans la mesure du possible, la simulation devrait être utilisée pour évaluer l'impact des caractéristiques de manutention et des défaillances de l'équipement dans les limites étroites du détroit de Johnstone et du passage Seymour.
- 3) Les navires ayant des antécédents de pannes critiques peuvent se voir refuser l'accès au passage Seymour.
- 4) Les ancrages d'urgence dans la région ont été identifiés par la BC Coast Pilots en consultation avec les Premières Nations :
 - a. Deep Water Bay (50° 11' 12" N - 125° 20' 41" W)
Profondeur 20 mètres, balancement 575 mètres

- b. Duncan Bay (50° 04' 57" N - 125° 17' 25" W)
Profondeur 12,8 mètres, balancement 625 mètres
- c. Elk Bay (50° 16' 55" N - 125° 55' 33" W)
Profondeur 25 mètres, balancement 550 mètres
- d. Menzies Bay (50° 07' 19" N - 125° 22' 06" W)
Profondeur 10 mètres, balancement 500 mètres
- e. Sunderland Channel (50° 27' 27" N - 125° 56' 41" W)
Profondeur 53 mètres, balancement 980 mètres

Article 6. Recommandations générales

a. Directives pour le passage, la rencontre et l'acheminement

- 1) Il est recommandé que, pour le passage Seymour, les pilotes alignent les navires sur lesquels ils se trouvent pour en tirer le meilleur parti en suivant les mesures ci-dessous :
 - a. S'assurer que les navires les moins manœuvrables et les plus lents passent au moment où les eaux sont les plus calmes.
 - b. Les navires plus rapides et plus maniables transiteront avant l'étalement de courant ou à la fin de celle-ci.
 - c. Utilisation de la *Règle 9*, avec modifications canadiennes, qui donne au navire transitant avec le courant la priorité de passage et la possibilité de proposer l'endroit et le moment où le trafic venant en sens inverse peut le dépasser.
 - d. S'assurer que tous les remorqueurs avec des remorques transitant sur la même étalement de marée sont pris en considération lors de l'établissement de l'alignement des navires.
- 2) En raison de l'étroitesse des chenaux et des courants locaux, il y a plusieurs endroits dans le corridor du détroit de Johnstone et du passage Seymour qui nécessitent une circulation alternée sur une seule voie afin d'assurer la sécurité du passage des grands navires. Les navires de haute mer (navires de croisière, de charge, etc.) ne doivent pas se rencontrer et tous les navires de plus de 20 m de long devraient éviter de se rencontrer, aux endroits suivants :
 - a. Race Point à Separation Head
 - b. Chatham Point
 - c. Passages Current et Race
 - d. Passage Blackney
 - e. Passage Weynton
 - f. Au nord de Haddington Island
- 3) Tous les navires doivent clairement indiquer aux STM qu'ils vont à contre-courant du schéma de séparation du trafic recommandé au passage Race et à Haddington Island.

- 4) Tous les navires doivent prêter attention aux modifications canadiennes au *Règlement sur les abordages* qui s'appliquent dans ces eaux. Des extraits du règlement figurent à l'annexe 3.

b. Mesures d'atténuation

- 1) Dans de nombreux cas, le navire peut techniquement entrer dans les eaux réglementées dans des conditions idéales, mais il devra probablement prendre des mesures d'atténuation, car les conditions ne sont pas souvent idéales.
- 2) Les mesures d'atténuation à prendre en compte sont, entre autres, les suivantes :
 - a. Restrictions liées au courant ou au vent
 - b. Restrictions de vitesse
 - c. Circulation alternée sur une seule voie
 - d. L'ajout d'un radar dans la zone (p. ex., Camp Point, Chatham Point, passage Blackney)
 - e. Surveillance active des navires par les SCTM
 - f. Passages de jour uniquement
 - g. Zones d'accès ou de non-accès (p. ex., Vansitart)
 - h. Passages coordonnés (passages d'accompagnement)
 - i. Le système d'identification automatique est obligatoire pour les navires de moins de 20 m et les navires exploités dans une zone de sécurité (ZS).

Article 7. Domaines préoccupants relatifs aux Autochtones

Toutes les préoccupations concernant les Premières Nations par rapport au remous et au sillage ont été traitées dans l'article 3 c).

Annexe 1

AVIS CONSULTATIF

Le passage Seymour et les eaux confinées du Passage de l'Intérieur

Conformément au *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*, tout navire de 20 mètres ou plus de longueur, tout navire qui remorque ou qui pousse un bâtiment ou un objet, autre qu'un engin de pêche, lorsque :

- (i) la longueur combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 45 mètres ou plus de longueur; ou
- (ii) la longueur du bâtiment ou de l'objet qu'il remorque ou qu'il pousse est de 20 mètres ou plus de longueur

est tenu de participer aux services de trafic maritime (STM) lorsqu'il se trouve dans une zone STM canadienne.

Le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* ne s'applique pas aux yachts ou bateaux de plaisance qui ont moins de 30 mètres de longueur (98,4 pieds), ni aux plateaux de pêche qui ont moins de 24 mètres de longueur (78,7 pieds) et dont la jauge brute est d'au plus 150 tonnes.

Fréquences pour le secteur STM :

Au nord de Merry Island et Ballenas Island, canal VHF 71 du Centre de trafic maritime de Victoria

Détroit d'Hécate et Passage de l'Intérieur, canal VHF 11 de Prince Rupert

Entrée Dixon Entrance et Chatham Sound, canal VHF 71 de Prince Rupert

Opérateurs de petites embarcations :

Dans l'intérêt général de la sécurité, et compte tenu de la prudence des marins, il est rappelé à **tous les conducteurs de petites embarcations qui ne participent pas au STM** que les gros navires sont fortement limités dans leur capacité à manœuvrer dans les eaux restreintes et qu'il convient de prendre en considération la sécurité et la liberté de leur passage. Vous devriez aussi :

- Écouter (en tant que participants passifs) les communications STM afin d'obtenir des renseignements sur les positions et les mouvements du trafic maritime participant plus important dans la zone. Canal VHF 71 du Centre de trafic maritime de Victoria (156,575 MHz).
- Respecter en tout temps le *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, avec modifications canadiennes (Règlement sur les abordages)*, en accordant une attention particulière à la *Règle 6 - Vitesse de sécurité* et aux *Règles 9 b) et 9 c) - Chenaux étroits*.

Navires de pêche :

Les navires de pêche (d'une longueur de 24 mètres ou plus) qui pêchent ou qui sont en transit sont tenus de participer aux services de trafic maritime (STM) et de surveiller les fréquences appropriées pour la zone de STM dans laquelle ils se trouvent. Les navires de pêche (de moins de

24 mètres), bien qu'ils ne soient pas tenus de participer, doivent également surveiller les fréquences de la zone de STM.

Lorsque les circonstances le permettent et compte tenu des exigences réglementaires, il est conseillé aux navires de pêche engagés dans une activité de pêche de laisser le centre de tout chenal libre pour le passage sans obstruction des autres navires. Tous les navires, y compris ceux qui pratiquent la pêche commerciale, sont informés qu'il est impératif de présenter des feux et des formes corrects, conformément au *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, avec modifications canadiennes*, tel que modifié. Les navires de pêche et les autres navires qui font route sont tenus par le règlement de voyager avec des feux de pont à haute intensité éteints. Les navires en infraction seront soumis à des sanctions sévères.

Les navires de pêche aux filets maillants devraient rester à l'extrémité de leur filet pour permettre aux navires en transit, lorsqu'ils se trouvent en transit dans une zone de pêche active connue, d'identifier où se trouve le navire de pêche par rapport à son filet. En outre, la nuit, il est recommandé aux navires de pêche aux filets maillants d'indiquer la position de leur filet aux navires en transit en dirigeant le faisceau de leur projecteur dans la direction du danger.

Navires commerciaux :

Il est conseillé à tous les navires commerciaux transitant par une zone de pêche ouverte de surveiller le canal VHF 78A (156,925 MHz) en plus de la voie STM de la zone dans laquelle ils se trouvent. Les navires en transit dans les zones doivent diffuser leur route prévue à intervalles fréquents (à chaque 0,5 heure) sur le canal VHF 78A, et plus fréquemment dans des conditions de visibilité réduite. Dans la mesure du possible et compte tenu des exigences réglementaires, il est conseillé aux navires commerciaux qui traversent une zone de pêche de mettre le cap sur le centre du chenal navigable.

Tous les navires :

Sous réserve des conditions de marée et de courant, tous les navires sont informés qu'ils peuvent rencontrer des navires se dirigeant vers le nord dans le passage Race. Il est conseillé aux navires de maintenir une bonne surveillance et de communiquer avec le Centre de trafic de Victoria pour connaître le trafic participant dans la zone.

Pour plus de renseignements :

Se reporter à la partie 3 de l'édition du *Pacifique et de l'Arctique occidental* des Aides radio à la navigation maritime (RAMN) : <https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/mcts-sctm/ramn-arnm/part1-fra.html>

Communiquer avec les SCTM de Victoria au 250 363-6333

Communiquer avec les SCTM de Prince Rupert au 250 627-3070

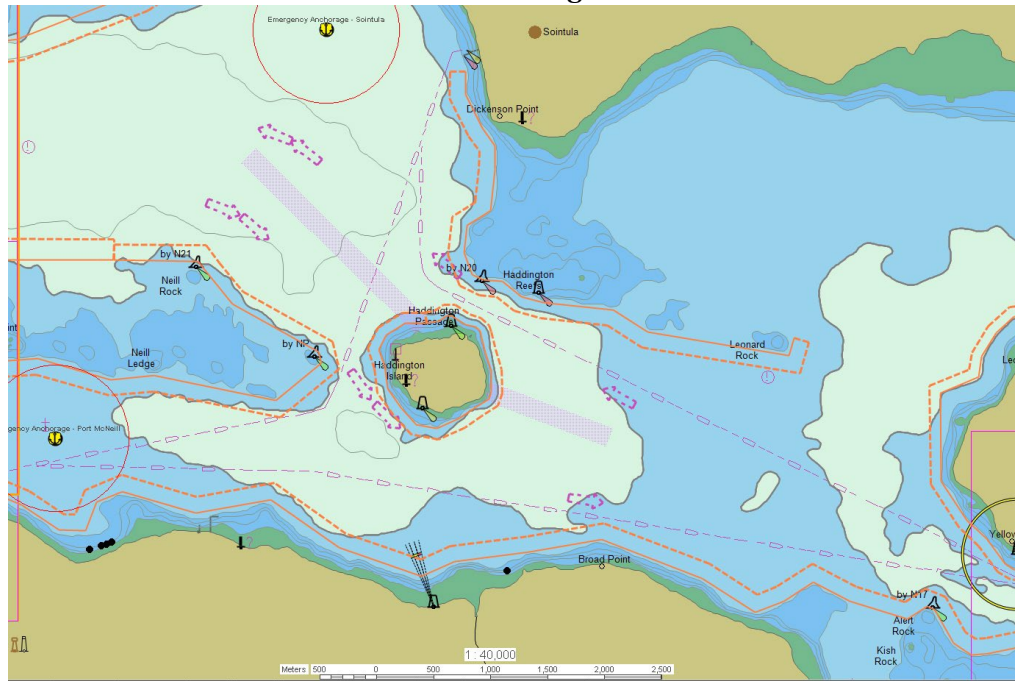
Ou consulter le site Web des SCTM : <https://www.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/index-fra.html>

Annexe 2

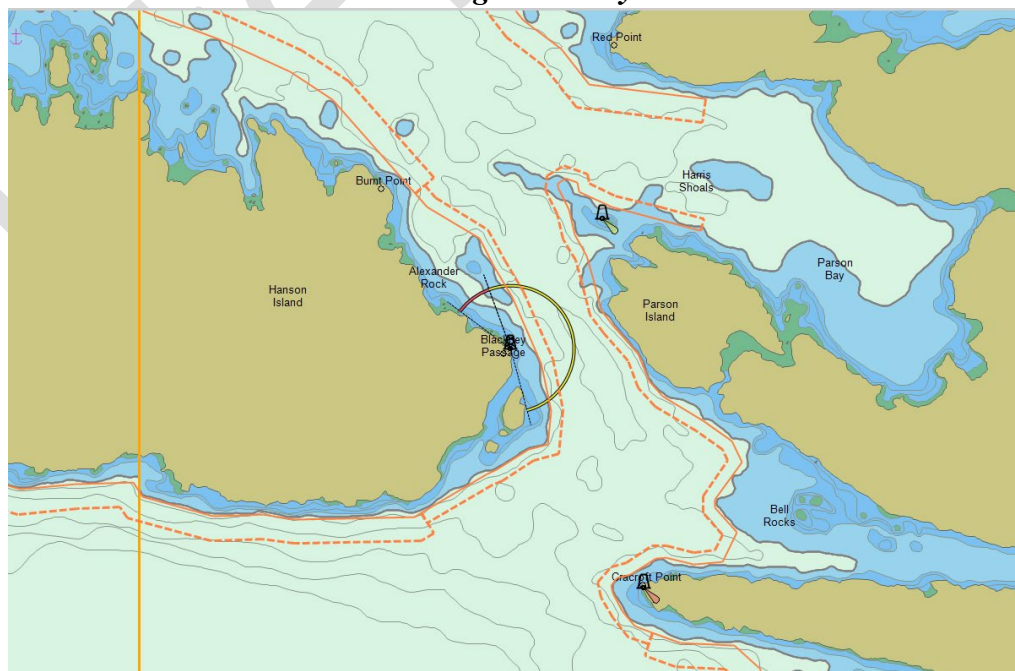
Couloirs de sécurité

Les lignes orange sur les photos ci-dessous indiquent les extrémités des couloirs de sécurité dans les principaux points de passage obligé du Passage de l'Intérieur. Les coordonnées des couloirs de sécurité, pour toute la côte de la Colombie-Britannique, sont disponibles sur demande.

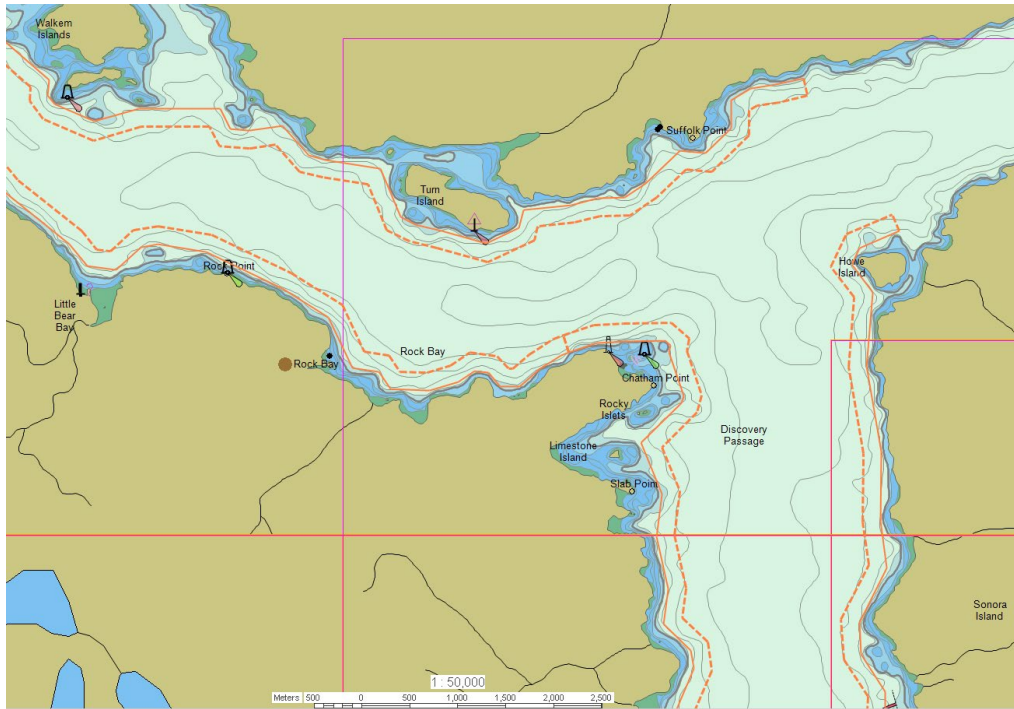
Au nord de Haddington Island



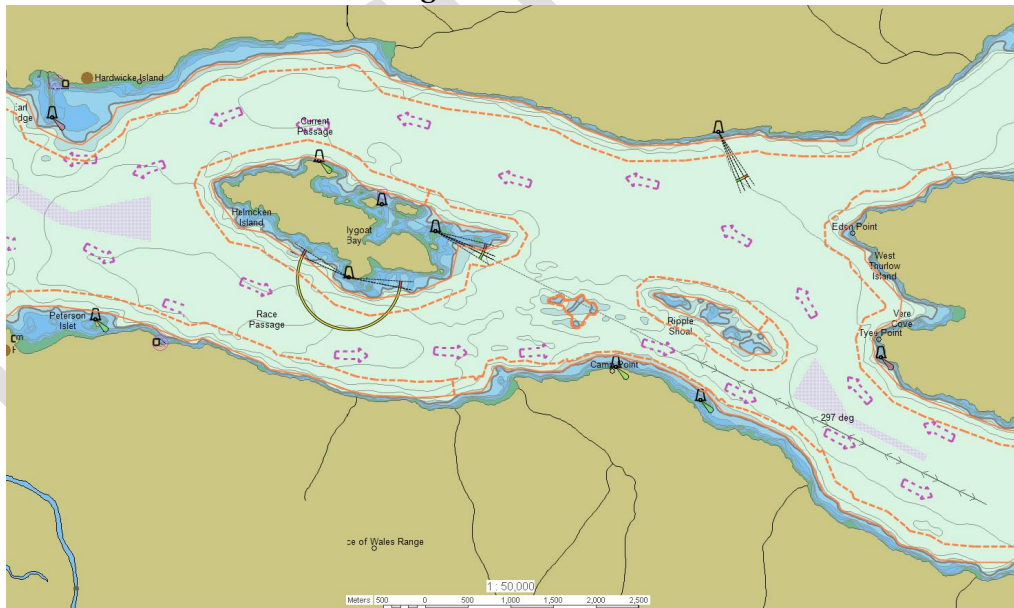
Passage Blackney



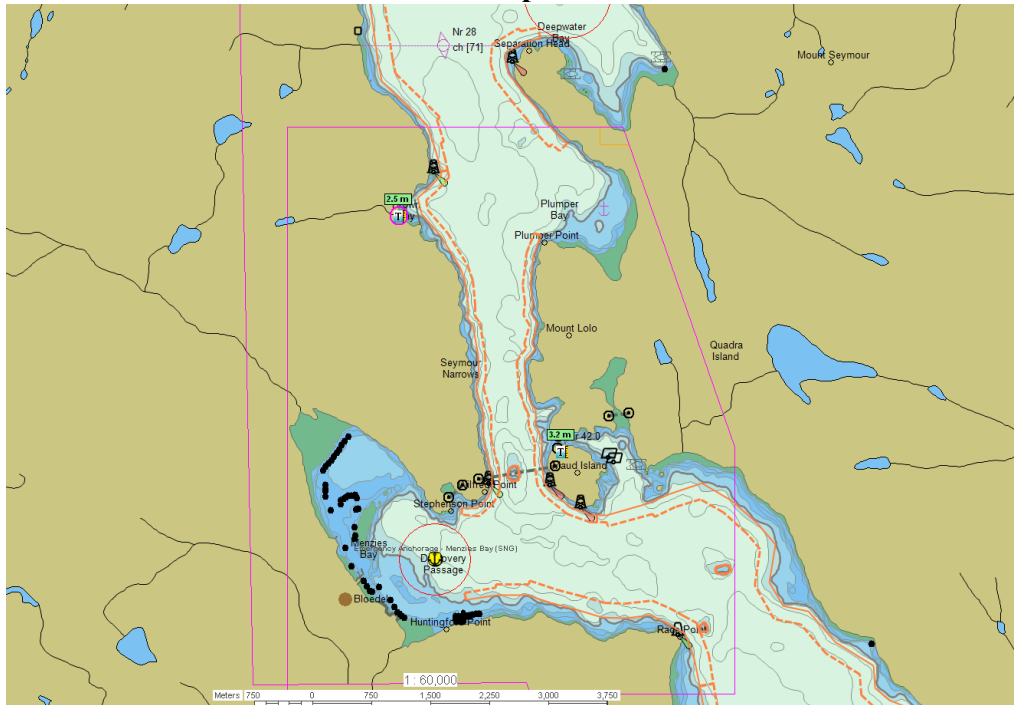
Chatham Point



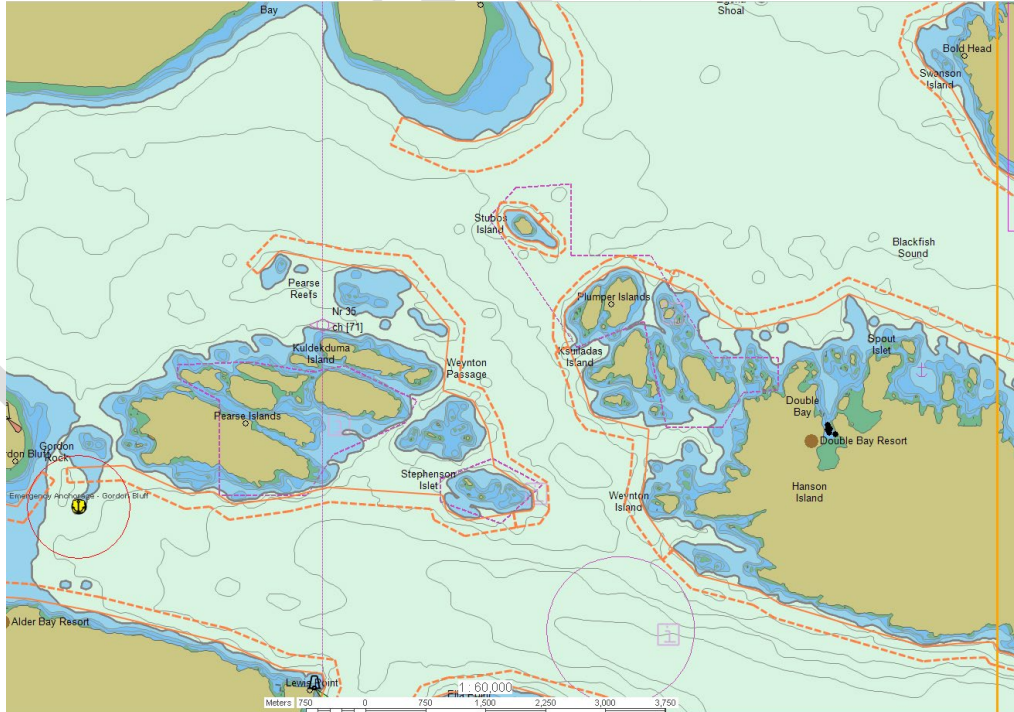
Passages Current et Race



Race Point à Separation Head



Passage Weynton



Annexe 3

Extraits du Règlement sur les abordages avec modifications canadiennes

(dernière modification 2014-01-29)

Règle 6 – Vitesse de sécurité — International

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Les facteurs suivants doivent notamment être pris en considération pour déterminer la vitesse de sécurité :

- a) Par tous les navires :
 - (i) la visibilité;
 - (ii) la densité du trafic et notamment les concentrations de navires de pêche ou de tous autres navires;
 - (iii) la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes;
 - (iv) de nuit, la présence d'un arrière-plan lumineux tel que celui créé par des feux côtiers ou une diffusion de la lumière des propres feux du navire;
 - (v) l'état du vent, de la mer et des courants et la proximité de risques pour la navigation;
 - (vi) le tirant d'eau en fonction de la profondeur d'eau disponible.

- b) De plus, par les navires qui utilisent un radar :
 - (i) les caractéristiques, l'efficacité et les limites d'utilisation de l'équipement radar;
 - (ii) les limitations qui résultent de l'échelle de portée utilisée sur le radar;
 - (iii) l'effet de l'état de la mer, des conditions météorologiques et d'autres sources de brouillage sur la détection au radar;
 - (iv) le fait que les petits bâtiments, les glaces et d'autres objets flottants peuvent ne pas être décelés par le radar à une distance suffisante;
 - (v) le nombre, la position et le mouvement des navires détectés par le radar;
 - (vi) le fait qu'il est possible d'apprécier plus exactement la visibilité lorsque le radar est utilisé pour déterminer la distance des navires et des autres objets situés dans les parages.

Vitesse de sécurité — Modifications canadiennes

c) Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie de navigation intérieure, tout navire qui passe un autre navire ou un ouvrage, y compris une drague, un train de remorque, un navire échoué ou une épave, doit passer prudemment à une vitesse qui n'aura pas d'effet néfaste sur le navire ou l'ouvrage dépassé et respecter les directives ou instructions applicables contenues dans tout Avis aux navigateurs ou Avis à la navigation.

d) Lorsque, aux fins de l'alinéa c), il est impossible de déterminer avec certitude que le passage d'un navire n'aura pas d'effet néfaste sur un autre navire ou sur un ouvrage décrit audit alinéa, le navire passant doit avancer prudemment à la vitesse minimale nécessaire pour le maintenir sur sa route.

Règle 9 – Chenaux étroits — International

a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal ou de la voie d'accès.

b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

c) Les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

d) Un navire ne doit pas traverser un chenal étroit ou une voie d'accès si, ce faisant, il gêne le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur de ce chenal ou de cette voie d'accès; ces derniers navires peuvent utiliser le signal sonore prescrit par la règle 34d) s'ils doutent des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

e) (i) Dans un chenal étroit ou une voie d'accès, lorsqu'un dépassement ne peut s'effectuer que si le navire rattrapé manœuvre pour permettre à l'autre navire de le dépasser en toute sécurité, le navire qui a l'intention de dépasser doit faire connaître son intention en émettant le signal sonore approprié prescrit par la règle 34c)(i). Le navire rattrapé doit, s'il est d'accord, faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34c)(ii) et manœuvrer de manière à permettre un dépassement en toute sécurité. S'il est dans le doute, il peut émettre les signaux sonores prescrits par la règle 34d).

(ii) La présente règle ne saurait dispenser le navire qui rattrape de l'obligation de se conformer aux dispositions de la règle 13.

f) Un navire qui s'approche d'un coude ou d'un endroit situé dans un chenal étroit ou une voie d'accès où d'autres navires peuvent être cachés par la présence d'obstacles doit naviguer dans cette zone avec une prudence et une vigilance particulières et faire entendre le signal approprié prescrit par la règle 34e).

g) Tout navire doit, si les circonstances le permettent, éviter de mouiller dans un chenal étroit.

Chenaux étroits — Modifications canadiennes

h) Nonobstant l'alinéa d), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, un navire qui ne peut naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès doit, si un navire en train de traverser ce chenal ou cette voie d'accès gêne son passage, utiliser les signaux sonores prescrits à la règle 34d), s'il doute des intentions du navire qui traverse le chenal ou la voie d'accès.

i) Nonobstant l'alinéa e), dans un chenal étroit ou une voie d'accès du bassin des Grands Lacs, un navire doit faire connaître son intention de dépasser ou donner son accord pour être dépassé, en émettant les signaux sonores au sifflet prescrits à la règle 34j).

j) Dans les eaux canadiennes d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès, un chaland ou un navire ou objet peu visible, partiellement submergé, ne doit pas être navigué, amarré ou ancré d'une façon qui empêcherait le passage en toute sécurité d'un autre navire ou objet empruntant ces eaux.

k) Nonobstant l'alinéa a) et la règle 14a), lorsqu'il y a un courant de marée ou autre courant dans les eaux canadiennes d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès où deux navires à propulsion mécanique naviguant en sens inverse se rencontrent de telle sorte qu'il y a risque d'abordage :

- (i) le navire descendant le courant est le navire privilégié et il doit indiquer le lieu de passage et le côté sur lequel il entend passer en émettant le signal approprié prescrit à la règle 34a) ou g);
- (ii) le navire remontant le courant doit s'écarter du passage du navire descendant le courant et ralentir au besoin de façon à permettre un passage en toute sécurité;
- (iii) le navire remontant le courant doit promptement répondre à l'autre navire en émettant le signal visé au sous-alinéa (i) s'il est d'accord, et en émettant le signal de danger prescrit à la règle 34d) s'il a des doutes.

Règle 13 - Navire qui en rattrape un autre — International

- a) Nonobstant toute disposition des règles des sections I et II de la partie B, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.
- b) Doit se considérer comme en rattrapant un autre un navire qui s'approche d'un autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5 degrés sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il pourrait voir seulement le feu arrière de ce navire, sans voir aucun de ses feux de côté.
- c) Lorsqu'un navire ne peut déterminer avec certitude s'il en rattrape un autre, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et manœuvrer en conséquence.
- d) Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne peut faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens des présentes règles ni l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il soit tout à fait paré et clair.

Navire qui en rattrape un autre — Modification canadienne

- e) Nonobstant l'alinéa b), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, un navire est réputé en rattraper un autre s'il s'approche de l'autre navire en venant d'une direction de plus de 22,5° sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire que, s'il se trouve dans une position telle, par rapport au navire rattrapé, que, de nuit, il ne pourrait voir aucun des feux de côté de l'autre navire, mais pourrait voir :
 - (i) soit le feu de poupe de l'autre navire,
 - (ii) soit le ou les feux blancs de l'autre navire visibles sur tout l'horizon, s'il s'agit d'un navire à propulsion mécanique doté des feux visés aux règles 23d) ou f).

Règle 24 – Remorquage et poussage — International

- a) Un navire à propulsion mécanique en train de remorquer doit montrer :
 - (i) au lieu du feu prescrit par la règle 23a)(i) ou par la règle 23a)
 - (ii), deux feux de tête de mât superposés. Lorsque la longueur du train de remorque mesurée de l'arrière du navire remorquant à l'extrémité arrière du train de remorque dépasse 200 mètres, il doit montrer trois de ces feux superposés;
 - (ii) des feux de côté;
 - (iii) un feu de poupe;

- (iv) un feu de remorquage placé à la verticale au-dessus du feu de poupe;
- (v) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

b) Un navire en train de pousser et un navire poussé en avant reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite doivent être considérés comme un navire à propulsion mécanique et montrer les feux prescrits par la règle 23.

c) Un navire à propulsion mécanique en train de pousser en avant ou de remorquer à couple doit, sauf s'il s'agit d'une unité composite, montrer :

- (i) au lieu du feu prescrit par la règle 23a)(i) ou par la règle 23a)(ii), deux feux de tête de mât superposés;
- (ii) des feux de côté;
- (iii) un feu de poupe.

d) Un navire à propulsion mécanique auquel les dispositions des alinéas a) ou c) de la présente règle s'appliquent, doit également se conformer aux dispositions de la règle 23a)(ii).

e) Un navire ou objet remorqué autre que ceux mentionnés à l'alinéa g) de la présente règle doit montrer :

- (i) des feux de côté;
- (ii) un feu de poupe;
- (iii) à l'endroit le plus visible, lorsque la longueur du train de remorque dépasse 200 mètres, une marque biconique.

f) Étant entendu que les feux d'un nombre quelconque de navires remorqués à couple ou poussés en groupe doivent correspondre à ceux d'un seul navire,

- (i) un navire poussé en avant, ne faisant pas partie d'une unité composite, doit montrer à son extrémité avant des feux de côté;
- (ii) un navire remorqué à couple doit montrer un feu de poupe et, à son extrémité avant, des feux de côté.

g) Un navire ou objet remorqué qui est partiellement submergé et difficile à apercevoir, ou un ensemble de ces navires ou objets remorqués, doit montrer :

- (i) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celle-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celle-ci, exception faite des dracones, qui ne sont pas tenues de montrer un feu à leur extrémité avant ou à proximité de celle-ci;
- (ii) lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres, deux feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon aux extrémités de sa largeur ou à proximité de celles-ci;
- (iii) lorsque sa longueur est supérieure à 100 mètres, des feux blancs supplémentaires visibles sur tout l'horizon entre les feux prescrits aux sous-alinéas (i) et (ii) de telle sorte que la distance entre les feux ne soit pas supérieure à 100 mètres;
- (iv) une marque biconique à l'extrémité arrière ou près de l'extrémité arrière du dernier navire ou objet remorqué et, lorsque la longueur du train de remorque est supérieure à 200 mètres, une marque biconique supplémentaire à l'endroit le plus visible et le plus à l'avant possible.

h) Si, pour une raison suffisante, le navire ou l'objet remorqué est dans l'impossibilité de montrer les feux ou les marques prescrits aux alinéas e) ou g) de la présente règle, toutes les mesures possibles sont prises pour éclairer le navire ou l'objet remorqué ou tout au moins pour indiquer la présence d'un tel navire ou objet.

i) Si, pour une raison suffisante, un navire qui n'effectue pas ordinairement des opérations de remorquage est dans l'impossibilité de montrer les feux prescrits aux alinéas a) ou c) de la présente règle, ce navire n'est pas tenu de montrer ces feux lorsqu'il procède au remorquage d'un autre navire en détresse ou ayant besoin d'une assistance pour d'autres raisons. Toutes les mesures possibles doivent être prises pour indiquer de la manière autorisée par la règle 36, notamment en éclairant le câble de remorquage, le rapport entre le navire remorqueur et le navire remorqué.

Remorquage et poussage — Modifications canadiennes

j) Pour l'application de l'alinéa h), si, dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un chaland faisant l'objet d'un remorquage est dans l'impossibilité de se conformer à l'alinéa e), celui-ci doit avoir à chaque extrémité un feu blanc visible sur tout l'horizon. Cependant, lorsque deux chalands ou plus sont groupés, ceux-ci :

- (i) peuvent avoir au lieu de cela un feu blanc visible sur tout l'horizon à chaque extrémité du groupe,
- (ii) doivent, si la longueur totale du groupe dépasse 100 mètres et que celui-ci est éclairé conformément au sous-alinéa (i), être dotés d'un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon placé aussi près que possible du point milieu du groupe.

k) Nonobstant l'alinéa c), dans les eaux du bassin des Grands Lacs, tout navire à propulsion mécanique qui pousse en avant ou remorque à couple doit montrer deux feux de remorquage superposés plutôt que le feu de poupe exigé par l'alinéa c).

l) Dans les eaux du bassin des Grands Lacs, le ou les navires poussés en avant doivent montrer à l'avant un feu à éclats spécial, en plus des feux exigés par l'alinéa f).

m) Pour l'application de l'alinéa h), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, tout train de billes de bois remorquées qui est dans l'impossibilité de se conformer à l'alinéa g) doit montrer les feux suivants :

- (i) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres, un feu blanc visible sur tout l'horizon à l'extrémité avant ou à proximité de celui-ci et un autre à l'extrémité arrière ou à proximité de celui-ci,
- (ii) lorsque sa largeur est inférieure à 25 mètres et sa longueur supérieure à 100 mètres, un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon au point milieu de la longueur ou à proximité de celui-ci,
- (iii) lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres, un total de quatre feux blancs visibles sur tout l'horizon, soit un à chaque coin ou à proximité de chaque coin,
- (iv) lorsque sa largeur est égale ou supérieure à 25 mètres et sa longueur supérieure à 100 mètres, un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon au point milieu de chaque côté de la longueur ou à proximité de celui-ci.

Règle 25 - Navires à voile faisant route et navires à l'aviron — International

a) Un navire à voile qui fait route doit montrer :

- (i) des feux de côté;
- (ii) un feu de poupe.

b) À bord d'un navire à voile de longueur inférieure à 20 mètres, les feux prescrits à l'alinéa a) de la présente règle peuvent être réunis en un seul fanal placé au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit le plus visible.

c) En plus des feux prescrits au paragraphe a) de la présente règle, un navire à voile faisant route peut montrer, au sommet ou à la partie supérieure du mât, à l'endroit où ils sont le plus apparents, deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur vert. Toutefois, ces feux ne doivent pas être montrés en même temps que le fanal autorisé par le paragraphe b) de la présente règle.

d) (i) Un navire à voile de longueur inférieure à sept mètres doit, si possible, montrer les feux prescrits aux paragraphes a) ou b) de la présente règle mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

(ii) Un navire à l'aviron peut montrer les feux prescrits par la présente règle pour les navires à voile mais, s'il ne le fait pas, il doit être prêt à montrer immédiatement, pour prévenir un abordage, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc.

e) Un navire qui fait route simultanément à la voile et au moyen d'un appareil propulsif doit montrer à l'avant, à l'endroit le plus visible, une marque de forme conique, la pointe en bas.

Navires à voile faisant route et navires à l'aviron — Modification canadienne

f) Nonobstant l'alinéa e), dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, un navire d'une longueur inférieure à 12 mètres naviguant à la voile, s'il utilise également une propulsion mécanique, n'est pas tenu de montrer une marque conique, pointe en bas.

Règle 26 - Navires de pêche

a) Un navire en train de pêcher ne doit, lorsqu'il fait route ou lorsqu'il est au mouillage, montrer que les feux et marques prescrits par la présente règle.

b) Un navire en train de chaluter, c'est-à-dire de tirer dans l'eau un chalut ou autre engin de pêche, doit montrer :

- (i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant vert et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe;
- (ii) un feu de tête de mât disposé à une hauteur supérieure à celle du feu vert visible sur tout l'horizon et à l'arrière de celui-ci; les navires de longueur inférieure à 50 mètres ne sont pas tenus de montrer ce feu, mais peuvent le faire;
- (iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

c) Un navire en train de pêcher, autre qu'un navire en train de chaluter, doit montrer :

- (i) deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu supérieur étant rouge et le feu inférieur blanc, ou une marque formée de deux cônes superposés réunis par la pointe;
- (ii) si son engin de pêche est déployé sur une distance horizontale supérieure à 150 mètres à partir du navire, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou un cône, la pointe en haut, dans l'alignement de l'engin;
- (iii) lorsqu'il a de l'erre, outre les feux prescrits au présent paragraphe, des feux de côté et un feu de poupe.

d) Les signaux supplémentaires décrits à l'appendice II du présent règlement s'appliquent à un navire en train de pêcher à très peu de distance d'autres navires en train de pêcher.

e) Un navire qui n'est pas en train de pêcher ne doit pas montrer les feux ou marques prescrits par la présente règle, mais seulement ceux qui sont prescrits pour un navire de sa longueur.

Intérimaire