

7A Planification d'un voyage pour les navires qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien

1 Objet

Cet avis vise à aider les navigateurs, les propriétaires et les exploitants de navires qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien à préparer et à effectuer un voyage sécuritaire.

Les recommandations et les informations fournies dans cet avis se veulent un complément à toute autre obligation légale du propriétaire, de l'exploitant, du capitaine et de toute autre personne ayant un intérêt dans le navire, ainsi qu'à tout exercice d'une diligence raisonnable et toute bonne pratique de matelotage exigés d'un capitaine de navire.

2 Contexte

L'Arctique canadien présente un grand nombre de défis pour la navigation maritime à cause des conditions climatiques, des basses températures, de l'état des glaces variables et dangereux et de la géographie. La région est isolée et vaste, ce qui rend difficile les activités de réparations, de sauvetage et de dépollution. Les routes, les bandes d'atterrissage et les ports sont peu nombreux et éloignés les uns des autres, et les ressources de recherche et sauvetage sont limitées. En cas d'urgence, il est possible de puiser des ressources d'autres services nécessaires comme le déglacement et le ravitaillement des communautés. De plus, l'Arctique est sensible sur le plan environnemental et prend du temps à se remettre des dommages, donc un incident de pollution pourrait être lourd de conséquences. Le navigateur doit se rappeler que la plupart des eaux de l'Arctique canadien n'ont pas fait l'objet d'études en fonction des normes modernes.

Par conséquent, pour naviguer dans l'Arctique, il faut avoir un équipage qui a des connaissances spécialisées. Un voyage sécuritaire dans l'Arctique commence avec un plan de voyage détaillé qui tient compte des conditions, des défis sur le plan de la navigation et des dangers propres à l'Arctique ainsi que des capacités et des limites opérationnelles du navire.

La résolution A.1024(26) de l'OMI, *Directives pour les navires exploités dans les régions polaires* reconnaît que les navires exploités dans des régions polaires sont exposés à des risques uniques. Les lignes directrices visent à aborder les dispositions supplémentaires considérées comme nécessaires afin de tenir compte des conditions climatiques des eaux polaires. Ainsi, il est recommandé que ces lignes directrices soient prises en considération lors de la planification d'un voyage dans les eaux de l'Arctique canadien.

3 Planification d'un voyage

Le Règlement¹ exige qu'avant de naviguer dans la mer, le capitaine du navire doit s'assurer que le voyage prévu a été planifié à l'aide des plus récentes éditions des cartes, des documents et des publications et que la résolution A.893(21) de l'Organisation maritime internationale (OMI), *Directives pour la planification du voyage*², a été prise en considération. Pour la navigation dans l'Arctique, il est particulièrement pertinent de noter que le plan de voyage doit, entre autres, prévoir tous les dangers connus sur le plan de la navigation et toutes les conditions météorologiques défavorables; il doit également éviter, autant que possible, toute mesure ou activité qui pourrait nuire à l'environnement. Les navires à passagers devraient également tenir compte de la résolution A.999(25) de l'OMI, *Directives sur la planification de voyage applicables aux navires à passagers exploités en zones éloignées*, et des *Lignes directrices concernant l'exploitation des navires à passagers dans les eaux arctiques canadiennes* de Transports Canada (TP 13670).

Les points suivants font ressortir certains enjeux et certaines sources d'information qui devraient être pris en considération lors de la planification d'un voyage dans les eaux du Nord canadien.

¹ LMMC 2001, Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques 1995 et Règlement SOLAS V/34

² <http://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/a2res893f.pdf>

4 Les cartes et les avis

À l'heure actuelle, moins de 10 % des eaux de l'Arctique ont fait l'objet d'études en fonction des normes modernes. De plus, le navigateur doit être au courant des données horizontales utilisées dans les cartes. Les positions GPS peuvent uniquement être représentées graphiquement directement sur des cartes du NAD 83 (équivalentes à celles du WGS 84). Pour ce qui est des cartes utilisant d'autres données, les corrections appropriées doivent être apportées. Certaines cartes de l'Arctique n'ont pas de données de référence et donc aucune correction disponible. Dans ces cas, d'autres sources d'information sur la position devraient être utilisées, comme le radar et les lignes de position visuelles, lorsque cela est possible. Il est toujours recommandé d'utiliser plus d'un moyen pour déterminer la position.

Comme toujours, les navigateurs doivent utiliser des cartes nautiques et des publications nautiques à jour pour planifier chaque voyage.³ Cela comprend l'utilisation des Avis aux navigateurs⁴ annuels et mensuels et les Instructions nautiques pour le Nord du Canada⁵. Soulignons tout particulièrement qu'étant donné les défis présentés par la cartographie, la confirmation des anomalies dans les cartes et l'entretien des aides à la navigation dans les eaux du Nord canadien, les navigateurs doivent s'assurer de tenir compte de tous les Avis aux navigateurs (radiodiffusés et écrits) et de tous les avertissements des NAVAREA en vigueur dans la région. De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès de la Garde côtière canadienne (GCC)⁶.

5 Service d'information sur les glaces, rapports NORDREG et plan de navigation

La GCC offre un service d'information sur les glaces à l'appui des navires qui naviguent dans les eaux du Nord canadien pendant la saison de navigation. Les navires peuvent obtenir des renseignements actualisés sur l'état des glaces, des conseils au sujet des routes et un soutien pour les aides à la navigation et les brise-glaces, lorsqu'il y en a et s'il est jugé nécessaire, en communiquant avec NORDREG Canada. Les conditions météorologiques, les avis sur la présence de glaces, les prévisions et les cartes synoptiques sur les glaces sont également radiodiffusés quotidiennement. Les navires assujettis au *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* doivent rendre compte à NORDREG, conformément au Règlement.

Les navires qui ne sont pas tenus de rendre compte à NORDREG doivent au moins présenter un plan de navigation à une personne responsable. Cette personne doit avoir reçu la directive de communiquer avec le Centre conjoint de coordination de sauvetage si le navire est en retard. S'il est impossible de présenter un plan de navigation à une personne responsable, le plan de navigation peut être présenté par téléphone, par radio ou en personne à un centre de Services de communications et de trafic maritimes. En mer, les capitaines et les exploitants qui n'ont pas présenté de plan de navigation sont encouragés à faire état quotidiennement de leur position pendant les longs voyages. Après le voyage, le plan de navigation doit être fermé ou désactivé faute de quoi une recherche non fondée pourrait être menée.

Il est possible de consulter la publication « Aides radio à la navigation maritime⁷ » de la GCC pour obtenir de plus amples renseignements, y compris des détails sur la zone NORDREG, sur les rapports, sur les fréquences radio, et sur les heures de communication et de radiodiffusion navire-terre.

6 Navigation dans les glaces en eaux canadiennes

La publication « Navigation dans les glaces en eaux canadiennes⁸ » de la GCC indique les précautions nécessaires que doivent prendre les navires naviguant en eaux canadiennes prises par des glaces. Le document donne aux capitaines et aux officiers de quart les renseignements nécessaires pour bien comprendre les dangers, les techniques de navigation et la réaction du navire. Il comprend des renseignements sur la planification de traversées pour les routes prises par les glaces et les principes de navigation à de hautes latitudes. Chaque navire de 100 tonneaux de jauge brute ou plus naviguant dans les eaux canadiennes où il y a risque de glace doit avoir cette publication à bord et doit l'utiliser.

³ <http://www.charts.gc.ca/charts-cartes/index-fra.asp>

⁴ <https://www.notmar.gc.ca/index-fr.php>

⁵ <http://www.charts.gc.ca/publications/sailingdirections-instructions-nautiques-fra.asp>

⁶ <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Notship>

⁷ <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil>

⁸ http://www.ccg-gcc.gc.ca/Glace_accueil/Glace_publications/Navigation-dans-les-glaces-en-eaux-canadiennes

7 Planification des urgences

Deux échouements survenus à la saison de navigation dans l'Arctique de 2010 ont servi de rappel de l'importance de la planification des urgences et de l'évaluation des risques. Comme il est énoncé dans les *Directives pour la planification du voyage* de l'OMI (A.893(21)), le plan de voyage détaillé devrait inclure, entre autres, « *les plans d'urgence indiquant les mesures de remplacement à prendre pour mettre le navire en eau profonde ou le diriger vers un port de refuge ou un lieu de mouillage sûr en cas de situation critique nécessitant l'abandon du plan, compte tenu de l'existence à terre de procédures et de matériel d'intervention d'urgence, ainsi que de la nature de la cargaison et de la situation critique elle-même* ». L'accès aux services de soutien d'urgence est très limité dans les eaux de l'Arctique canadien. Le propriétaire du navire pourrait se préparer avant le voyage afin d'assurer un soutien d'urgence.

8 Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques

Au Canada, un régime législatif et réglementaire particulier est en place pour les eaux arctiques afin d'aborder les risques et dangers propres à la navigation dans l'Arctique et de prévenir la pollution. Le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* (RPPEAN) traite des aspects de la construction et des opérations de la navigation dans l'Arctique, y compris la nécessité d'avoir recours à des officiers de navigation dans les glaces. Lors de la planification d'un voyage, il est essentiel que la cote glace du navire soit évaluée en fonction de l'état des glaces auquel le navire sera ou pourrait être confronté pendant le voyage. Le RPPEAN contient le système zones/dates (SZD) qui divise l'Arctique en 16 zones de contrôle de sécurité qui ont toutes des dates d'ouverture et de fermeture fixes pour les navires présentant diverses capacités de navigation dans les glaces (cote glace polaire). Le Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (SRGNA) a été lancé en tant que système plus souple tenant compte de l'état des glaces réel pour déterminer si l'entrée dans un régime de glaces est permise. Des détails sur les exigences du Canada et une orientation supplémentaire concernant les navires exploités dans les eaux arctiques peuvent être obtenus sur le site Web de Transports Canada.⁹

9 Officier de navigation dans les glaces

Il est important de noter (et de prévoir) la nécessité d'avoir un officier de navigation dans les glaces lors de la navigation dans une zone après les dates permises aux termes du RPPEAN. Même si un officier de navigation dans les glaces doit être à bord du navire dans certains cas¹⁰ et le système de zones/dates ou le régime de glaces pour la navigation dans l'Arctique est respecté, il est toujours recommandé que des personnes expérimentées en matière de navigation dans les glaces soient à bord des navires exploités dans des eaux arctiques prises par les glaces.

Autorité : Transports Canada

⁹ <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu.htm>

¹⁰ <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu.htm>