

## 20 Sécurité des bâtiments d'exploration et d'exploitation au large

### 1 Bâtiments d'exploration et d'exploitation au large dans les eaux relevant du Canada

- 1.1 Des travaux d'exploration et d'exploitation au large sont effectués en cours dans les eaux relevant du Canada. (Voir le plan ci-joint). Ces secteurs d'activités sont implantés sur les Grands Bancs de Terre-Neuve, sur le plateau Scotian au large de la Nouvelle-Écosse et de l'île au Sable, dans la mer de Beaufort au large du delta du Mackenzie, dans la baie d'Hudson et les eaux canadiennes du lac Érié.
- 1.2 Fréquemment des plaintes ont été reçues de ces bâtiments d'exploration ou d'exploitation, que des situations dangereuses se sont produites parce que des navires s'approchaient trop près de leur secteur d'activités.
- 1.3 La plainte la plus courante concerne le fait que les navires qui s'approchent ne répondent pas aux appels radiotéléphoniques de sécurité émis par ces bâtiments. La plupart de ces appels sont effectués sur la fréquence de détresse, de sécurité et d'appel VHF, c'est-à-dire sur la voie 16, 156,8 MHz.
- 1.4 D'autres moyens classiques pour attirer l'attention, comme l'utilisation d'une lampe de signalisation et/ou d'un projecteur, le lancement de fusées servant à attirer l'attention du navire qui s'approche et l'envoi d'un navire de servitude pour l'intercepter, n'ont pas toujours fait la preuve de leur efficacité.
- 1.5 On a également noté à leur passage que certains navires se servent des bâtiments d'exploration et d'exploitation au large comme d'un repère de navigation pour leurs traversées océaniques. Cette habitude est dangereuse parce qu'elle tend à concentrer dans une même zone des navires en transit où leur présence peut affecter dangereusement la sécurité de la navigation.
- 1.6 Il est bien connu que les conditions atmosphériques sont mauvaises dans la plupart de ces eaux. Les icebergs, les longues périodes de visibilité réduite et la présence de glaces rendent particulièrement difficiles pour les navires en transit et les bâtiments d'exploration et d'exploitation, leur identification respective et les prises de contact entre eux.
- 1.7 Il est rappelé aux navigateurs naviguant dans des secteurs où des travaux d'exploration et d'exploitation ont lieu qu'ils doivent:
  - .1 se maintenir à une bonne distance de tout bâtiment d'exploration et d'exploitation et si nécessaire effectuer un changement de route suffisamment à temps, de façon à ce que le personnel à bord de ces bâtiments d'exploration et d'exploitation sache sans aucun doute possible que leur bâtiment a été aperçu et que le navire passera à une bonne distance.
  - .2 garder continuellement l'écoute sur la fréquence radiotéléphonique VHF de détresse, de sécurité et d'appel (voie 16 - 156,8 MHz) et répondre aux appels de sécurité de navigation émis sur cette fréquence conformément:
    - .2.1 à la législation canadienne appropriée (voir le *Règlement sur les pratiques et les règles de téléphonie en VHF* qui s'applique dans les eaux canadiennes et les zones de pêche);
    - .2.2 à la règle 12 du chapitre IV de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*, qui oblige les navires dotés d'une installation radiotéléphonique VHF, d'assurer un service de veille permanent sur la passerelle de navigation sur le VHF DSC 70 et d'être à l'écoute de la voie 16 lorsqu'ils le peuvent et;
  - .3 assurer une veille permanente en VHF sur la voie 13 (de navire à navire) dans certains secteurs des Grands Lacs selon le *Règlement sur les méthodes et formalités à suivre en radiotéléphonie VHF*;
  - .4 appeler le centre de Services de communications et de trafic maritime le plus proche afin d'obtenir sans frais les renseignements les plus récents sur la position des bâtiments d'exploration et d'exploitation, en adressant leur demande à:
    - .4.1 "ECAREG CANADA" dans les eaux de la côte Est,
    - .4.2 "NORDREG CANADA" dans les eaux arctiques,
    - .4.3 au "Centre de Services de communications et de trafic maritime de la Garde côtière canadienne de Sarnia (SARNIA TRAFIC) dans les eaux canadiennes des Grands Lacs, et

- .4.4 “VTS OFFSHORE” dans les eaux de la côte Ouest.
- .5 porter sur la carte les positions les plus récentes de tous les bâtiments d'exploration et d'exploitation afin de pouvoir planifier une route permettant d'éviter en toute sécurité ces bâtiments.

## 2 Avis aux navigateurs et Avertissements de navigation (Avis à la navigation) radiodiffusés

- 2.1 (a) Tous les trois mois, un Avis aux navigateurs temporaire est publié donnant une liste complète des positions à jour de chaque bâtiment d'exploration et d'exploitation au large, signalé dans les eaux relevant du Canada, à l'exception des eaux des Grands Lacs. Ces Avis sont publiés dans la partie I des éditions mensuelles des Avis aux navigateurs, numéros 1, 4, 7, et 10. Un Avertissement de navigation (AVNAV), anciennement appelé Avis à la navigation, sera diffusé si la position de l'un de ces bâtiments venait à changer.
- (b) Les plates-formes de production peuvent indiquer une structure permanente au-large, qui peut influencer la navigation de façon significative. Ces modifications sont cartographiées à l'aides des Avis aux navigateurs ou par une nouvelle édition de la carte.
- 2.2 Dans les Grands Lacs (seulement dans le lac Érié à l'heure actuelle), les bâtiments d'exploration et d'exploitation changent de position trop fréquemment pour justifier la publication d'un Avis aux navigateurs. En conséquence, leur position est précisée par des bulletins radiodiffusés d'Avertissement de navigation. Afin d'obtenir les renseignements les plus récents sur la position de toutes les barges de forage et de tous les bâtiments d'exploration et d'exploitation en activité à l'Est de Long Point, les navigateurs, avant de transiter dans ce secteur, peuvent aussi appeler en VHF sur la voie 11, la station radio de Long Point de la voie maritime.
- 2.3 Certains centres SCTM de la Garde côtière canadienne diffusent également deux fois par jour:
  - .1 tout nouvel Avertissement de navigation (AVNAV) durant 48 heures;
  - .2 sur la liste des AVNAV en vigueur durant cinq jours.

Ces AVNAV et la liste des avertissements actifs comprennent la position révisée de chaque bâtiment d'exploration et d'exploitation signalé qui est en activité dans les eaux relevant du Canada.

On peut trouver, dans la partie 2 des *Aides radio à la navigation maritime*, une publication de la Garde côtière canadienne, et dans la *Nomenclature des stations côtières et des stations effectuant des services spéciaux*, publication de l'Union internationale des télécommunications, une liste des centres des SCTM, de ces stations ainsi que leurs fréquences et heure d'émission.
- 2.4 Les États-Unis diffusent également quotidiennement des Avertissements à la navigation NAVAREA IV (océan Atlantique) et NAVAREA XII (océan Pacifique) qui pourraient porter sur les mouvements et déplacements signalés des bâtiments d'exploration et d'exploitation. Ces mouvements sont résumés mensuellement dans la partie III des Avis aux navigateurs publiés par les États-Unis. Cette édition renferme également une liste, par numéros, de tous les avertissements NAVAREA qui demeurent en vigueur. L'édition trimestrielle résume les détails de tous les avertissements NAVAREA qui sont toujours en vigueur et comprend la position de tous les bâtiments d'exploration et d'exploitation signalés.
- 2.5 Le Canada diffuse quotidiennement des avertissements NAVAREA XVII et NAVAREA XVIII aux navires qui se trouvent dans les eaux arctiques. Ces avertissements pourraient porter sur les mouvements et déplacements signalés des bâtiments d'exploration et d'exploitation. Ces avertissements NAVAREA se trouvent également dans la section des Avertissements de navigation du portail d'information maritime du Canada de la Garde côtière canadienne, à l'adresse : <http://www.marinfo.gc.ca/e-nav>
- 2.6 Les navigateurs doivent se rappeler que la section 7 du *Règlement canadien sur les abordages* stipule que: « Tout bâtiment doit naviguer avec une prudence particulière lorsque la navigation peut être difficile ou dangereuse et doit, dans ce but, respecter, le cas échéant, les instructions et directives contenues dans les Avis à la navigation<sup>1</sup> ou les Avis aux navigateurs. »

---

<sup>1</sup> L'expression « Avis à la navigation » fut changée à « Avertissement de navigation » en janvier 2019.

### 3 Zones de sécurité

- 3.1 Dans les eaux canadiennes, la règle 43 du *Règlement sur les abordages* établit des zones de sécurité s'étendant dans un rayon de 500 mètres autour d'un bâtiment d'exploration ou d'exploitation, ou de 50 mètres au-delà des limites extrêmes de son dispositif d'ancrage, celle de ces deux zones qui est la plus grande, étant prise en considération. À moins d'en être expressément dispensé, il est interdit à tout navire de naviguer dans une zone de sécurité. Le *Règlement* permet, dans certaines circonstances, l'établissement d'une zone de sécurité plus grande.
- 3.2 Les signaux d'Avertissements de navigation peuvent être utilisés par les bâtiments d'exploration et d'exploitation au large, en danger immédiat d'être abordés et par les stations qui considèrent qu'un navire est en danger immédiat d'aller s'échouer. Ces signaux d'avertissement peuvent être affichés ou transmis au moyen de pavillons du code international, de signaux sonores ou de code Morse en signaux lumineux, avant qu'un avertissement d'une importance cruciale pour la navigation ne soit diffusé. Si possible, la puissance de cette transmission doit être limitée au minimum nécessaire à la réception par les navires se trouvant dans les parages immédiats du bâtiment d'exploration ou d'exploitation au large, ou de la station radio à terre, concernée. Le signal d'avertissement aux navigateurs devrait être suivi immédiatement par une transmission VHF-ASN, donnant l'identité et la position du bâtiment d'exploration ou d'exploitation au large. De même, dans le cadre d'un avertissement à la navigation vital pour le bâtiment en danger, les stations qui considèrent qu'un navire est en danger immédiat de s'échouer, devraient fournir autant que possible, de la même manière, tous les renseignements sur son identité et sa position.
- 3.3 Dans les eaux canadiennes, les règles 41 et 42 du *Règlement sur les abordages* précisent que les bâtiments d'exploration ou d'exploitation peuvent utiliser des répondeurs radars s'ils obtiennent l'autorisation de le faire et qu'ils doivent afficher les panneaux d'identification adéquats et un éclairage d'une manière qui ne compromet pas la sécurité de la navigation.

### 4 Infractions

Les responsables de bâtiments d'exploration et d'exploitation doivent veiller à ce que ces unités montrent les feux appropriés et fassent entendre les signaux prescrits. Les responsables doivent en outre prendre toutes les mesures nécessaires pour avertir à temps et être sûrs que les navires non autorisés qui semblent vouloir pénétrer dans la zone de sécurité se tiendront à l'écart de celle-ci. Tout navire qui viole une zone de sécurité doit être signalé au bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada le plus proche, immédiatement après l'incident concernant les mesures de suivi. À l'usage de tous les navigateurs qui signalent à l'autorité appropriée un incident qui a failli se produire, voici une liste des renseignements à fournir dans ce rapport:

- 4.1 Date et heure de l'incident
- 4.2 Emplacement de l'unité
- 4.3 Nom de l'unité de forage
- 4.4 Nom du bâtiment de servitude
- 4.5 Nom(s) d'autre(s) bâtiment(s) de servitude utilisé(s) au cours de cet incident
- 4.6 Bâtiment en infraction:
- a) Nom
  - b) Port d'immatriculation (ou pays d'immatriculation)
  - c) Route
  - d) Vitesse
  - e) Dimensions estimées et description
  - f) Relèvement et distance du point d'approche minimal
- 4.7 Conditions météorologiques
- a) Mer, houle, état et direction
  - b) Visibilité
  - c) Précipitation
  - d) Vitesse et direction du vent
- 4.8 Description des feux et des signaux sonores utilisés à ce moment-là.

- 4.9 Canevas de pointage radar de l'unité de forage ainsi que de celle du bâtiment de servitude représentant l'incident.
- 4.10 Rapport sur les mesures prises par l'unité de forage et tous les bâtiments impliqués dans l'incident.
- 4.11 Un exemplaire du journal radar.
- 4.12 Un résumé de toutes les communications transmises; et/ou des tentatives de communications se rapportant à l'incident.

## 5 Avant d'entrer dans une zone d'exploration et d'exploitation

- 5.1 Les navigateurs sont priés d'obtenir un compte rendu à jour des positions des bâtiments de forage et des installations de production avant d'entrer dans une zone d'exploration et d'exploitation. On peut se procurer ces renseignements en communiquant avec ECAREG CANADA, NORDREG CANADA OU VTS OFFSHORE, selon le cas, par l'entremise de tout centre de Services de communications et de trafic maritime de la Garde côtière.
- 5.2 Dès que possible, les navigateurs devraient communiquer avec les centres de Services de communications et de trafic maritime énumérés à l'alinéa 1.7.4. de cet Avis, afin de s'assurer qu'ils recevront à temps les renseignements relatifs aux positions actuelles de chacun des bâtiments d'exploration et d'exploitation, étant donné que ces renseignements pourraient très bien ne pas figurer dans le plus récent Avis aux navigateurs.

## 6 Îles artificielles abandonnées

Dans les eaux Arctiques, les navigateurs peuvent rencontrer des îles artificielles. Ces îles qui sont des structures artificielles, sont indiquées sur les cartes marines. Un certain nombre de ces îles artificielles ont été abandonnées et sont indiquées sur la carte par le symbole "Aband". Les navigateurs sont avisés que ces îles artificielles abandonnées ont tendance à se désintégrer jusqu'à une profondeur située au-dessous du niveau d'action de la houle et continuent à présenter certains risques pour la navigation.

Autorité : Transports Canada

