Colombie-Britannique – Côte Nord

Lignes directrices sur la gestion des voies navigables

Octobre 2026

Table des matières

Table des matières 1
Introduction 2
Préambule 3
Section 1. Lignes directrices pour tous les navires 3
1.1. Lignes directrices relatives aux routes 3
1.2. Lignes directrices sur la réduction de la vitesse 5
1.3. Lignes directrices pour les dépassements et les croisements 5
1.4. Directives relatives au Secteur d'exploitation particulier (SEP) du passage Wright 6
1.5. Lignes directrices en matière de communication 7
1.6. Directives en cas de panne mécanique ou électrique 8
Section 2. Recommandations pour les grands navires commerciaux 9
2.1 Navires de transport de marchandises en vrac et de marchandises diverses 9
2.2. Transporteurs de vrac liquide (y compris les transporteurs de gaz) 9
2.3. Navires à passagers 10
Section 3. Recommandations pour les remorqueurs et les barges 11
Section 4. Secteurs préoccupants des Premières Nations 11
4.1. Secteur préoccupant des Gitga'at 12
Figure 1. Limites du secteur préoccupant des Gitga'at 13
Directives de navigation du secteur préoccupant des Gitga'at 14
Tableau 1. Résumé des activités mensuelles du secteur préoccupant des Gitga'at 14
4.2. Secteur préoccupant des Gitxaala 15
Directives de navigation dans le secteur préoccupant Gitxaala 15
Tableau 3 : Résumé des activités mensuelles du secteur préoccupant des Gitxaala 16
Figure 2. Limites du secteur préoccupant des Gitxaala 17
Annexe 1 : Dates/heures prévues pour les déplacements nocturnes à marée basse et la récolte sur les plages dans le secteur de préoccupation des Gitga'at 2023/2024 18
Annexe 2 : Corridor du milieu du canal 19
Appendice 3: Règlement sur les abordages Règle 9 – Chenaux étroits 26
Annexe 4 : Mise en œuvre, contrôle et évaluation 28
Mise en œuvre 28
Suivi et évaluation 29
Appendice 5 : Approbation du participant 31

Introduction

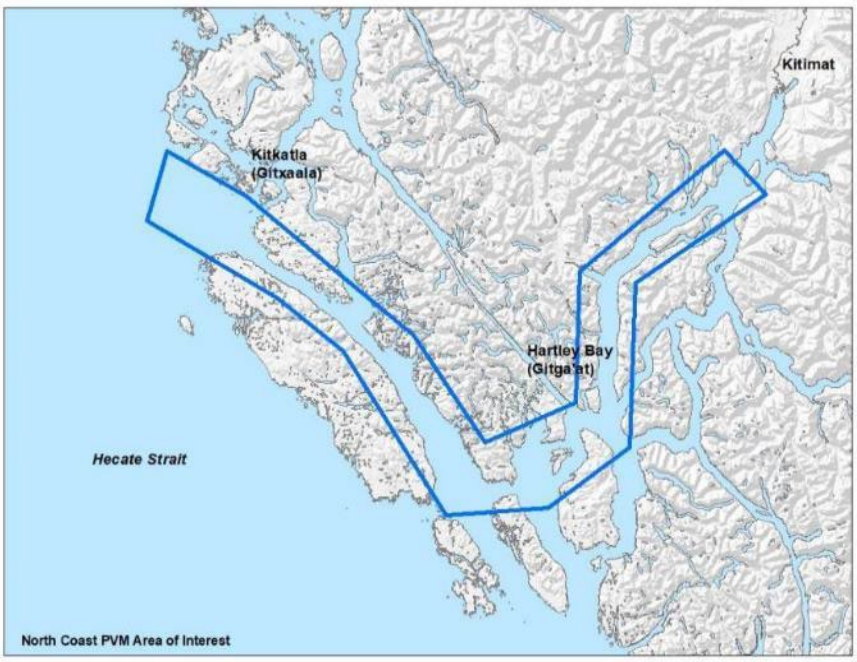
Les présentes lignes directrices sur la gestion des voies navigables (les « lignes directrices ») ont été élaborées dans le cadre d'un processus collaboratif et consensuel auquel ont participé des fonctionnaires et des représentants de haut niveau des Premières Nations Gitga'at et Gitxaala, du gouvernement du Canada, des British Columbia Coast Pilots et des autorités maritimes connexes, des associations de l'industrie du transport maritime commercial et d'autres intervenants des voies navigables (le « Comité du projet pilote sur la gestion proactive des navires [GPN] de la côte nord »).

Les lignes directrices ont été approuvées par les organismes, les organisations et les entreprises participant au processus, dont la liste figure à l'annexe I. Leur objectif est de convenir d'un processus volontaire visant à améliorer la sécurité en réduisant les conflits entre les activités d'utilisation du milieu marin des Premières Nations et la navigation commerciale dans certaines voies navigables de la côte nord.

Les membres du Comité du projet pilote de GPN de la côte nord ont accepté d'essayer de mettre en œuvre les lignes directrices sur une base volontaire, en profitant du soutien institutionnel essentiel fourni par Transports Canada, la Garde côtière canadienne et l'Administration de pilotage du Pacifique et les des British Columbia Coast Pilots.

Les lignes directrices entrent en vigueur le 1er september 2022. Après une période de 12 mois, les participants examineront les lignes directrices et y apporteront les ajustements nécessaires pour améliorer leur efficacité.

Les lignes directrices couvrent la zone indiquée sur la carte suivante :



Préambule

Rien dans les présentes lignes directrices ne remplace ni ne modifie les exigences des lois et règlements canadiens et internationaux applicables, y compris le Règlement sur les abordages. En outre, rien dans les présentes lignes directrices ne limite les décisions du capitaine ou du pilote d'un navire lorsqu'il s'agit d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection de l'environnement marin, et rien n'empêche le capitaine ou le pilote de prendre ou d'exécuter toute décision qui, selon son jugement professionnel, est nécessaire à ces fins.

Les présentes lignes directrices ne remplacent pas l'obligation permanente de la Couronne de consulter et d'accommoder les Premières Nations, au besoin.

Section 1. Lignes directrices pour tous les navires

« Tous les navires » désigne les navires pilotés et les navires non pilotés canadiens et américains, ainsi que les navires canadiens et américains de pêche et de plaisance.

Remarque : Les navigateurs qui se trouvent dans la zone couverte par les présentes lignes directrices doivent également connaître les Lignes directrices sur la mise en œuvre de la «Norme De Prudence Pour Les Dispenses De Pilotage» de l'Administration de pilotage du Pacifique (disponibles au https://ppa.gc.ca/fr)

1.1. Lignes directrices relatives aux routes

Ligne directrice
Tous les chenaux sur la route entre Kitimat et Browning Entrance (annexe 2) : Couloirs de navigation recommandés pour séparer le trafic en haute mer, le trafic intérieur et les petites embarcations opérant dans la zone : a) Les navires de pêche, de récolte et de plaisance peuvent utiliser l'ensemble du chenal navigable. b) Une *zone de sécurité côtière* s'étendant jusqu'à 3 à 6 encablures (0,3 à 0,6 NM; 556 à 1 111 m) du rivage, selon la largeur du chenal, est en place le long de la route. c) Le trafic en haute mer ou intérieur n'utilisera pas la *zone de sécurité côtière*. d) Les navires océaniques utiliseront principalement un *couloir du milieu du chenal* de 3 à 15 encablures (0,3 à 1,5 NM; 556 à 2 780 m) de large.

e) Dans certaines circonstances, les navires océaniques peuvent être amenés à naviguer en dehors du *couloir du milieu du chenal* (à l'exclusion du couloir de sécurité côtier de 3 à 6 encablures) afin :
   i) de respecter le *Règlement sur les abordages* et d'éviter ainsi les situations très rapprochées, par exemple entre deux navires océaniques qui se croisent ou se dépassent ainsi qu'avec les autres navires, y compris lorsqu'il y a concentration de navires de pêche locaux et de bateaux de plaisance. Dans ces circonstances, les navires peuvent s'écarter du *couloir du milieu du chenal* afin de garantir des distances de passage sûres par rapport au reste du trafic maritime;
   ii) d'éviter les baleines et autres mammifères marins;
   iii) de répondre aux problèmes de dérive et de trajectoire en raison des forts vents et des conditions environnementales prévalant dans la région;
   iv) de tenir compte de la manœuvrabilité et des caractéristiques du navire lors des changements de cap.

f) Les transporteurs de gaz pilotés utiliseront le *couloir du milieu du chenal* pour la majorité de leurs trajets en raison de la présence des remorqueurs d'escorte et des distances de récupération.

g) Les navires canadiens et américains non pilotés utiliseront surtout le *couloir du milieu du chenal* lorsqu'il n'y a pas de navires océaniques. Lorsque des navires océaniques sont présents, selon la largeur du chenal et les circonstances et conditions qui prévalent, les navires canadiens et américains non pilotés navigueront entre le *couloir du milieu du chenal* recommandé et la *zone de sécurité côtière de* 3 à 6 encablures.

h) Dans la *zone de sécurité côtière*, les remous et le sillage doivent être réduits au minimum. Cette zone doit rester dégagée et sûre pour la pêche, la récolte ou la navigation de plaisance.

i) REMARQUE : Bien que la pêche puisse être pratiquée dans le *couloir du milieu du chenal*, la règle 9 du *Règlement sur les abordages* relative aux chenaux étroits (voir l'annexe 2) s'applique, de sorte que l'activité de pêche ne doit pas nuire au passage de tout autre navire naviguant dans une voie d'accès ou un chenal étroit.

Chenal Douglas – Emilia Island (annexe 2, image 13) :
Circulation à voie unique (dans les deux sens) pour les transporteurs de gaz non piloté. Les navires pilotés doivent éviter de croiser ou de dépasser des transporteurs de gaz entre Point Ashton et les environs du Paisley Pointen raison du rétrécissement du chenal navigable (3 milles).

Passage Lewis (annexe 2, image 8) :

a) De l'endroit où le navire se trouve par le travers de Plover Point jusqu'à celui où il est par le travers de Blackrock Point – circulation à voie unique dans les deux sens pour les transporteurs de gaz pilotés. Les navires océaniques pilotés doivent éviter de croiser ou de dépasser les transporteurs de gaz (5 NM).

b) Au besoin, un navire océanique de moins de 200 m peut utiliser le passage Cridge comme autre route.

Chenal Otter (annexe 2, image 7) :
Circulation à voie unique dans les deux sens pour les transporteurs de gaz pilotés. Les navires océaniques pilotés doivent éviter de croiser ou de dépasser des transporteurs de gaz entre Fanny Point et Paige Point (2 milles).

Chenal Principe (annexe 2, images 3 et 4) :
De Wheeler à Dark Island et de Whalen à Keswar Point − circulation à voie unique dans les deux sens pour les transporteurs de gaz pilotés. Les navires océaniques pilotés doivent éviter de croiser ou de dépasser des transporteurs de gaz (2,5 milles et 3 milles). Consulter la figure 2.

1.2. Lignes directrices sur la réduction de la vitesse

Ligne directrice
Tous les chenaux sur la route entre Kitimat et Browning Entrance (voir l'annexe 2) : Forte activité de pêche. a) La vitesse doit être réduite si de grandes concentrations de navires de pêche se trouvent dans la zone ou si des baleines sont présentes. b) Les remous et le sillage doivent être réduits au minimum lorsque la récolte alimentaire a lieu dans la zone. **REMARQUE :** Dans la mesure du possible, les navires doivent éviter de transiter par une zone identifiée comme étant une zone de récolte alimentaire en basse mer. Nous vous invitons à consulter le tableau 2 de la section 4 et le site Web de l'Administration de pilotage du Pacifique (https://www.ppa.gc.ca/) pour connaître les heures précises.

1.3. Lignes directrices pour les dépassements et les croisements

Ligne directrice
Tous les navires doivent se conformer aux modifications canadiennes de la règle 9 (chenaux étroits) du Règlement international pour prévenir les abordages en mer. Des extraits du Règlement figurent à l'annexe 1. *Chenal Douglas – Emilia Island (annexe 2, image 13) :* Pas de dépassement pour les navires océaniques dans la zone de circulation à voie unique à proximité d'Emilia Island.

Passage Lewis (annexe 2, image 8) :

a) Aucun dépassement pour les transporteurs de gaz dans la zone de circulation à voie unique.
b) Le dépassement de navires océaniques pilotés est autorisé s'il n'y a pas de circulation en sens contraire, conformément au Règlement sur les abordages.
c) Si nécessaire, un navire océanique de moins de 200 m pourrait emprunter le passage de Cridge comme solution de rechange.

Chenal Otter (annexe 2, image 7) :

a) Aucun dépassement pour les transporteurs de gaz dans la zone de circulation à voie unique du chenal Otter.
b) Le dépassement de navires océaniques pilotés est autorisé s'il n'y a pas de circulation en sens contraire, conformément au *Règlement sur les abordages*.

Chenal Principe (annexe 2, images 3-6) :

a) Lorsqu'il est pratique et sécuritaire de le faire, les navires pilotés prendront des dispositions à l'avance pour se croiser ou se dépasser dans la partie sud, plus large, du chenal Principe et du passage Nepean.
b) Certaines parties du chenal sont pilotées par une circulation à voie unique (voir section 1).
c) Aucun dépassement pour les transporteurs de gaz dans la zone de circulation à voie unique.
d) Circulation bidirectionnelle pilotée.
e) Aucun croisement de transporteurs de gaz dans les zones de circulation à double sens pilotées.
f) Les transporteurs ne transportant pas de gaz pilotés peuvent dépasser les transporteurs de gaz.
g) Le dépassement de navires océaniques pilotés est autorisé s'il n'y a pas de circulation en sens contraire, conformément au Règlement sur les abordages.

1.4. Directives relatives au Secteur d'exploitation particulier (SEP) du passage Wright

Ligne directrice

Un SEP non réglementé volontaire *(annexe 2, image 9*) est en place pour les raisons suivantes :

- Confluence de la circulation de cinq chenaux entrant dans le passage Wright.
- La présence de baleines, notamment de baleines à bosse.
- La présence de petites embarcations des communautés locales pour la pêche et la récolte.
- La probabilité que la communauté locale fasse des récoltes sur les plages de la région.

Itinéraire, vitesse, dépassement et croisement :

a) Les remous et les sillages doivent être réduits au minimum.

b) La vitesse est limitée à 8-10 nœuds à travers le SEP pour les navires énergétiques escortés et attachés.
c) Les navires océaniques doivent planifier leur itinéraire pour éviter de rencontrer des transporteurs de gaz pilotés naviguant dans le SEP.
d) *Black Fly Point* – il existe un risque accru de collision au niveau du virage en raison de la confluence des chenaux dans le secteur. Les navires océaniques pilotés éviteront de pénétrer dans le SEP jusqu'à ce qu'un transporteur de gaz ou un navire océanique se soit stabilisé sur sa prochaine trajectoire après avoir effectué le virage requis.
e) Le dépassement ne doit avoir lieu que lorsqu'il n'y a pas de trafic pilotés en haute mer en sens contraire.

L'élaboration de directives pour le SEP est en cours et des considérations supplémentaires pourront être incluses une fois les directives mises en œuvre.

1.5. Lignes directrices en matière de communication

Ligne directrice

a) Toutes les communications sur la passerelle des navires pilotés – dans la mesure où elles concernent la navigation du navire – doivent être effectuées en anglais.
b) Tous les accords sur les modalités de dépassement doivent être conclus sur le canal 11 (le canal du Services de Trafic Maritime désigné). Les téléphones cellulaires *ne doivent pas* être utilisés sur la passerelle d'un navire piloté, sauf accord préalable avec l'équipe de la passerelle.
c) Les Services de Communication et de Trafic Maritimes (SCTM) informeront le trafic dans la zone de la nécessité de réduire le remous et le sillage en raison de la pêche et de la récolte communautaires ou de la présence de baleines dans la zone, comme l'ont signalé les communautés.

Chenal Douglas :

a) Les navires entrants et sortants doivent faire un appel de sécurité à Gertrude Point.
b) Les navires en direction du sud doivent faire un appel de sécurité à 3 milles au nord de Hartley Bay.
c) Points d'appel des SCTM.
    i) Point d'appel officiel d'Emilia Island
    ii) Point d'appel officiel de Money Point

Chenal Squally :

Les navires entrants et sortants doivent faire un appel de sécurité à l'approche de Blackrock Point.

Passage Nepean :
Les SCTM demanderont aux navires de fournir une heure d'arrivée prévue à Fleishman Point et d'appeler à Fleishman Point.

Chenal Principe :
Points d'appel :

a. White Rocks – Heure d'arrivée prévue à Money Point et au passage Otter
b. Seal Rocks
c. Rochers Butterworth

1.6. Directives en cas de panne mécanique ou électrique

Ligne directrice

a) Toutes les défaillances d'équipement qui affectent la sécurité de la navigation du navire, comme un défaut, une anomalie ou une panne mécanique, doivent être signalées rapidement aux SCTM conformément aux exigences réglementaires en matière de rapports. En cas d'urgence, on s'attend à ce que le capitaine ou le pilote prenne toute mesure requise par les lois canadiennes et internationales, et qu'il exécute les décisions qui sont nécessaires, selon son jugement professionnel, pour assurer la sécurité de la vie en mer et la protection de l'environnement marin. Il faut d'abord signaler cette situation aux SCTM, conformément aux exigences réglementaires en matière de rapports, afin que des dossiers précis puissent être tenus.

b) Conformément à l'alinéa (1) ci-dessus, les partenaires fédéraux feront tout leur possible pour que la ou les Premières Nations concernées soient informées de la situation dès que possible.

c) Les navires pilotés ayant des antécédents de pannes critiques peuvent se voir refuser les services de pilotage dans ce secteur.

Section 2. Recommandations pour les grands navires commerciaux

Les recommandations contenues dans cette section ont été élaborées par l'Administration de pilotage du Pacifique (APP) et la British Columbia Coast Pilots dans le cadre du mandat de l'Administration de pilotage du Pacifique, qui est de fournir des services de pilotage sécuritaires dans les secteurs visés par les présentes lignes directrices.

2.1 Navires de transport de marchandises en vrac et de marchandises diverses

Ligne directrice
a) La taille maximale d'un cargo pour qu'il puisse être exploité sans restriction est de 300 m de longueur hors tout (LHT) et de 50 m de largeur. b) Un cargo de plus de 300 m de longueur hors tout ou de 50 m de largeur devra, conformément au processus d'Evaluation des Risques de Navigation (ERN) de l'APP, : i) devra être évalué au cas par cas par l'APP et la British Columbia Coast Pilots (BCCP) et être tenu de les informer au moins 9 mois à l'avance. ii) fournira le plus de renseignements possible sur les particularités du navire et ses caractéristiques de manœuvre; iii) sera probablement tenu de produire un modèle de navire compatible avec le simulateur de pilotage aux fins de formation et de recherche (PSTAR) de l'APP/BCCP afin d'effectuer des simulations initiales dans la zone de passage avant l'arrivée de nouveaux navires sur la côte; iv) nécessitera une modélisation actuelle en 3D (sauf si elle est déjà disponible dans le PSTAR), à la charge du proposant; v) nécessitera que les simulations soient effectuées par un tiers indépendant en collaboration avec BC Coast Pilots, à la charge du proposant; vi) se conformera aux conclusions de l'ERN. c) L'Administration de pilotage du Pacifique peut exiger qu'un cargo de plus de 300 m de longueur hors tout ou de 50 m de largeur prenne des mesures de sécurité supplémentaires, notamment l'utilisation de remorqueurs, pour assurer une prestation de services de pilotage sécuritaires, lorsque les directives susmentionnées au paragraphe 2 a) à e) n'ont pas été respectées.

2.2. Transporteurs de vrac liquide (y compris les transporteurs de gaz)

Ligne directrice
a) La taille maximale d'un transporteur de vrac liquide pour qu'il puisse être exploité sans restriction est de 180 m. Selon la *Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers*, la cargaison maximale autorisée de pétrole brut est de 12 500 tonnes métriques.

b) Un transporteur de vrac liquide de plus de 180 m, conformément au processus d'évaluation des risques de navigation (ERN) de l'APP :
   i) sera évalué au cas par cas par l'Administration de pilotage du Pacifique (APP) et la British Columbia Coast Pilots (BCCP) et informera ces dernières au moins 9 mois avant son arrivée;
   ii) fournira le plus de renseignements possible sur les particularités du navire et ses caractéristiques de manœuvre;
   iii) sera probablement tenu de produire un modèle de navire compatible avec le simulateur de pilotage aux fins de formation et de recherche (PSTAR) de l'APP/BCCP afin d'effectuer des simulations initiales dans la zone de passage avant l'arrivée de nouveaux navires sur la côte;
   iv) nécessitera une modélisation actuelle en 3D (sauf si elle est déjà disponible dans le simulateur de l'APP/BCCP), à la charge du proposant;
   v) nécessitera que les simulations soient effectuées par un tiers indépendant en collaboration avec BC Coast Pilots, à la charge du proposant;
   vi) se conformera aux résultats de l'ERN.

c) Les transporteurs de vrac liquide de plus de 180 m (plus de 6 000 tonnes de cargaison à base de pétrole) devront être accompagnés d'un remorqueur d'escorte attaché avec deux pilotes sur le pont dans les zones suivantes :
   i) Emilia Island – zone de circulation à voie unique;
   ii) entre une position située à deux milles au nord de Hartley Bay dans le chenal Douglas, en passant par le secteur d'exploitation particulier (SEP) de Wright Sound, le passage Lewis et le chenal Otter.

d) Pour toutes les autres zones, le remorqueur restera à proximité, mais ne sera pas attaché.

2.3. Navires à passagers

Ligne directrice

a) La taille maximale d'un navire à passagers pouvant être exploité sans restriction est de 300 m de longueur hors tout et de 50 m de largeur.

b) Un navire à passagers de plus de 300 m de longueur hors tout ou de 50 m de largeur devra respecter le processus d'ERN de l'APP. Un tel navire :
   i) sera évalué au cas par cas par l'Administration de pilotage du Pacifique (APP) et la British Columbia Coast Pilots (BCCP) et informera ces dernières au moins 9 mois avant son arrivée;
   ii) fournira le plus de renseignements possible sur les particularités du navire et ses caractéristiques de manœuvre;
   iii) sera probablement tenu de produire un modèle de navire compatible avec le simulateur PSTAR de l'APP/BCCP afin d'effectuer des simulations initiales dans la zone de passage avant l'arrivée de nouveaux navires sur la côte;
   iv) nécessitera une modélisation actuelle en 3D (sauf si elle est déjà disponible dans le simulateur de l'APP ou de la BCCP), à la charge du proposant;

v) nécessitera que les simulations soient effectuées par un tiers indépendant en collaboration avec BC Coast Pilots, à la charge du proposant;
vi) se conformera aux résultats de l'ERN.

c. L'Administration de pilotage du Pacifique peut exiger qu'un navire à passagers de plus de 300 m de longueur hors tout ou de 50 m de largeur prenne des mesures de sécurité supplémentaires, notamment l'utilisation de remorqueurs, pour assurer une prestation de services de pilotage sécuritaires, lorsque les directives susmentionnées au paragraphe b) i à vi n'ont pas été respectées.

Section 3. Recommandations pour les remorqueurs et les barges

Ligne directrice
Remorqueurs et barges, y compris les remorqueurs de vrac liquide et les ensembles remorqueurs-chalands articulés : a) Les remorqueurs naviguent généralement dans le *couloir du milieu du chenal*. b) Les modalités de passage pour les embarcations en sens contraire doivent être confirmées bien à l'avance.

Section 4. Secteurs préoccupants des Premières Nations

Il existe des secteurs préoccupants (SP) des Premières Nations entre Kitimat et Browning Entrance, par le chenal Douglas, le passage Wright, le passage Lewis, le chenal Otter, le détroit Nepean et le chenal Principe. En raison des conditions et des activités locales, un niveau d'attention plus élevé est requis dans ces zones pour assurer la sécurité des usagers de la communauté locale. Les navigateurs doivent être conscients que de nombreuses et importantes activités communautaires se déroulent toute l'année le long de la route entre Kitimat et Browning Entrance. Le niveau d'activité est particulièrement élevé dans les secteurs préoccupants des Premières Nations décrits ci-dessous. D'autres SP des Premières Nations pourront être désignés si des lignes directrices pour d'autres routes sont élaborées.

Les SP se caractérisent par des niveaux accrus des activités suivantes :

a) La présence toute l'année de petites embarcations des communautés locales pour la pêche, la récolte et les déplacements.
b) La circulation fréquente de petites embarcations en soirée et pendant la nuit.
c) L'augmentation saisonnière de la densité de circulation de petites embarcations entre les communautés de Lach Klan (Kitkatla) et de Hartley Bay et les sites de récolte.

d) Un grand nombre occasionnel de petits navires se déplaçant entre les villages de Lach Klan (Kitkatla) et de Hartley Bay et les sites de cérémonie.
e) La forte présence saisonnière de navires de pêche commerciaux et non commerciaux et d'engins de pêche dans le chenal.
f) Une haute densité saisonnière de navires commerciaux de pêche à la senne et de filets.
g) Une forte probabilité que de petites embarcations aient jeté l'ancre près du rivage.
h) La probabilité que la communauté locale fasse des récoltes le long des plages et des rivages de la région.
i) L'écotourisme basé sur les navires.
j) Une grande abondance saisonnière de baleines.

4.1. Secteur préoccupant des Gitga'at

Un secteur préoccupant volontaire des Gitga'at est introduit dans la partie inférieure du chenal Douglas jusqu'au chenal Otter afin d'assurer une meilleure sensibilisation des navigateurs à l'activité locale accrue. Le secteur préoccupant des Gitga'at est décrit dans la figure 1 et dans la zone délimitée par les éléments suivants :

a) La ligne reliant Marble Rock et Fleishman Point;
b) La ligne reliant Fanny Point et Blackrock Point;
c) La ligne reliant Mollison Point et Blossom Point;
d) La ligne reliant Yolk Point et Sainty Point;
e) La ligne reliant Cummings Point et Maple Point;
f) La ligne reliant Money Point et la réserve Kwa'a au sud-ouest de Gribbell Island;
g) La ligne reliant Gertrude Point et le phare de navigation de Hawkesbury Island, en face de Kitkiata Inlet.

Les navigateurs doivent consulter tableau 1 ci-dessous pour obtenir des renseignements sur les mois pendant lesquels les niveaux de diverses activités sont généralement plus élevés dans le secteur préoccupant des Gitga'at.

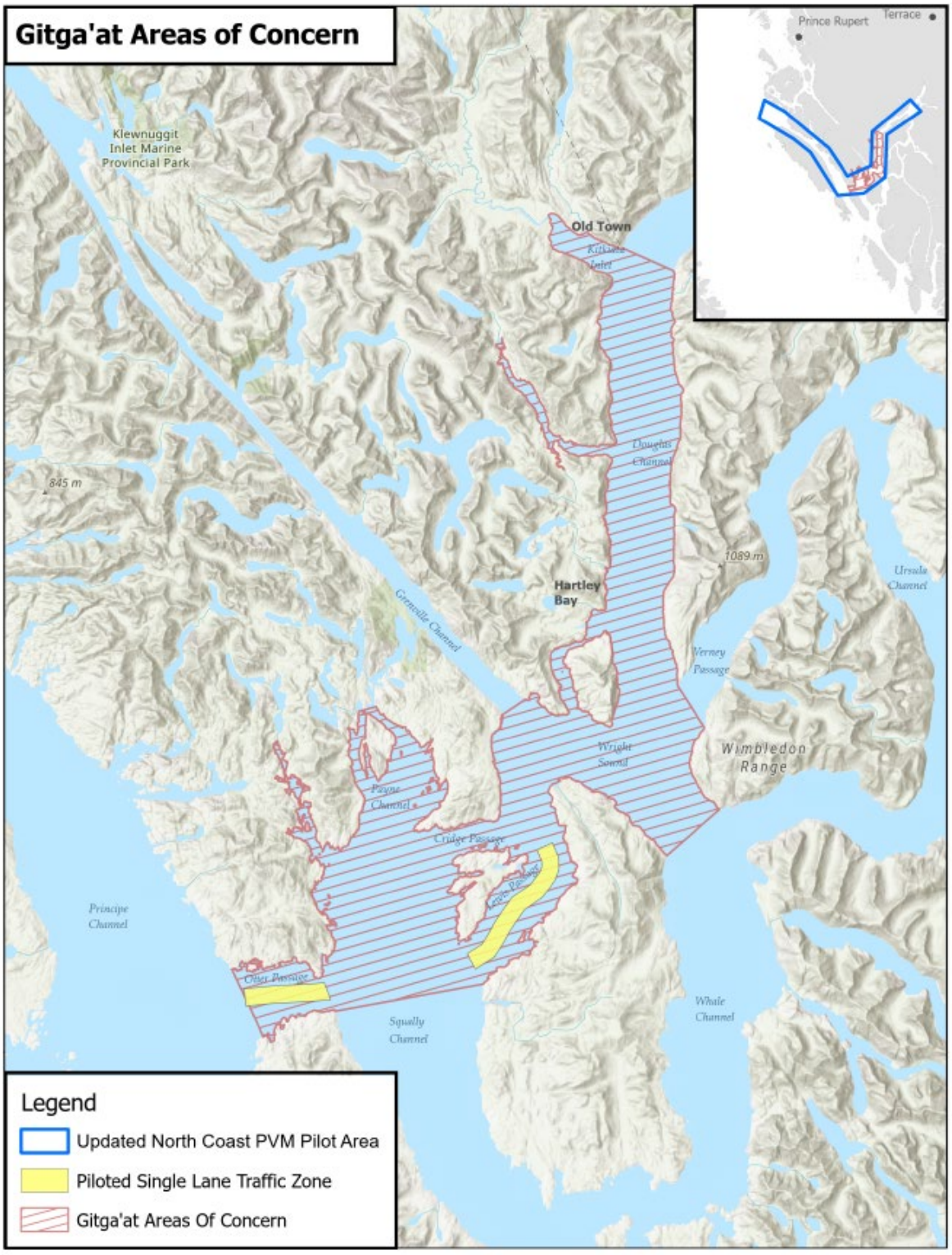


Figure 1. Limites du secteur préoccupant des Gitga’at

Directives de navigation du secteur préoccupant des Gitga'at

a) Conformément à la section 1.2, la vitesse doit être réduite lorsque des baleines ou des navires communautaires et engins de pêche[1] se trouvent dans le secteur préoccupant.
b) Conformément à la section 1.2, les remous et le sillage sont réduits au minimum en cas de trafic communautaire[1], de pêche et de récolte dans le secteur préoccupant.
c) Les navires doivent faire tous les efforts raisonnables pour éviter de naviguer dans le secteur préoccupant des Gitga'at pendant les dates et heures de déplacement à marée basse et de récolte sur les plages. Nous vous invitons à consulter l'annexe 1 des présentes directives et le site Web de l'Administration de pilotage du Pacifique pour connaître les dates et heures précises. Elles seront mises à jour chaque année.
d) Les navires qui ne peuvent éviter de naviguer dans le secteur préoccupant des Gitga'at pendant les dates/heures de déplacement à marée basse de nuit et de récolte sur les plages (voir l'annexe 1) ou lorsque la visibilité est réduite, par exemple par le brouillard, sont priés d'annoncer leur présence en faisant retentir le signal approprié à l'entrée et à la sortie du secteur préoccupant des Gitga'at et à intervalles réguliers pendant le transit.

Tableau 1. Résumé des activités mensuelles du secteur préoccupant des Gitga'at

Activité	**Janv.**	**Févr.**	**Mars**	**Avr.**	**Mai**	**Juin**	**Juill.**	**Août**	**Sept.**	**Oct.**	**Nov.**	**Déc.**
Trafic de petits navires : transit, pêche, chasse, cérémonies et surveillance	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Trafic de nuit et récolte sur les plages	X	X	X						X	X	X	X
Récolte dans la zone intertidale/le long du littoral – Personnes à terre, navires ancrés près du littoral	X	X	X		X	X			X	X	X	X
Navires et engins de pêche communautaires et commerciaux				X	X	X	X	X	X	X		
Présence élevée de baleines					X	X	X	X	X	X	X	
Chasse à proximité du littoral	X	X	X	X	X	X	X	X				X
Augmentation du trafic entre Hartley Bay et les camps de récolte saisonnière					X	X		X	X	X		

[1]Les *navires et le trafic communautaires* comprennent tous les navires appartenant aux Premières Nations et exploités par elles, qui naviguent dans le secteur préoccupant ou qui sont engagés dans des activités de pêche ou de récolte dans le secteur préoccupant.

Écotourisme sur les navires								X	X	X		
La station de recherche de Fin Island et les relevés des navires associés en cours				X	X	X	X	X	X	X	X	

4.2. Secteur préoccupant des Gitxaala

Introduction d'un secteur préoccupant des Gitxaala volontaire dans le chenal Principe pour assurer une sensibilisation accrue des navigateurs à l'augmentation de l'activité. Le secteur préoccupant des Gitxaala est délimité dans la figure 2 et dans la zone délimitée comme suit :

a) De Keecha Point à Oar Point
b) De White Rocks à Sentinel Islet
c) Des Sentinel Islets à Hankin Rock

Les navigateurs doivent consulter le tableau 3 pour de plus amples renseignements sur les mois pendant lesquels les niveaux de diverses activités sont généralement plus élevés dans le secteur préoccupant des Gitxaala.

Directives de navigation dans le secteur préoccupant Gitxaala

a) Conformément à la section 1.2, la vitesse doit être réduite lorsque des baleines, des navires communautaires ou des engins de pêche se trouvent dans le secteur préoccupant[2].
b) Conformément à la section 1.2, les remous et le sillage sont réduits au minimum en cas de trafic communautaire[2], de pêche et de récolte dans le secteur préoccupant.
c) En entrant dans le secteur préoccupant des Gitxaala (entrée nord entre White Rocks et Sentinel Islets; entrée sud entre Keecha Point et Oar Point), les navires doivent annoncer leur présence des manières suivantes :
d) Communiquer leur position sur le canal 11 (le canal du Services de Trafic Maritime désigné)
e) Faire entendre un coup de sifflet prolongé et faire retentir le coup prolongé lorsqu'ils passent les aides à la navigation du secteur nord de Banks Island et du secteur sud de Ralston Island.

[2]Les navires communautaires et le trafic comprennent tous les navires appartenant aux Premières Nations et exploités par elles, qui naviguent dans le secteur préoccupant ou qui sont engagés dans des activités de pêche ou de récolte dans celui-ci.

Tableau 3 : Résumé des activités mensuelles du secteur préoccupant des Gitxaala

Activité	Janv.	Févr.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Trafic de petits navires : transit, pêche, chasse, cérémonies et surveillance	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Récolte et chasse dans la zone intertidale/le long du littoral – Personnes à terre, navires ancrés près du littoral			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Navires de pêche commerciaux et non commerciaux et engins de pêche					X	X	X	X	X	X		
Présence élevée de baleines			X	X	X	X	X	X	X	X	X	

Légende

X	L'activité est accrue
X	L'activité est présente (niveaux modérés)
	L'activité peut être présente

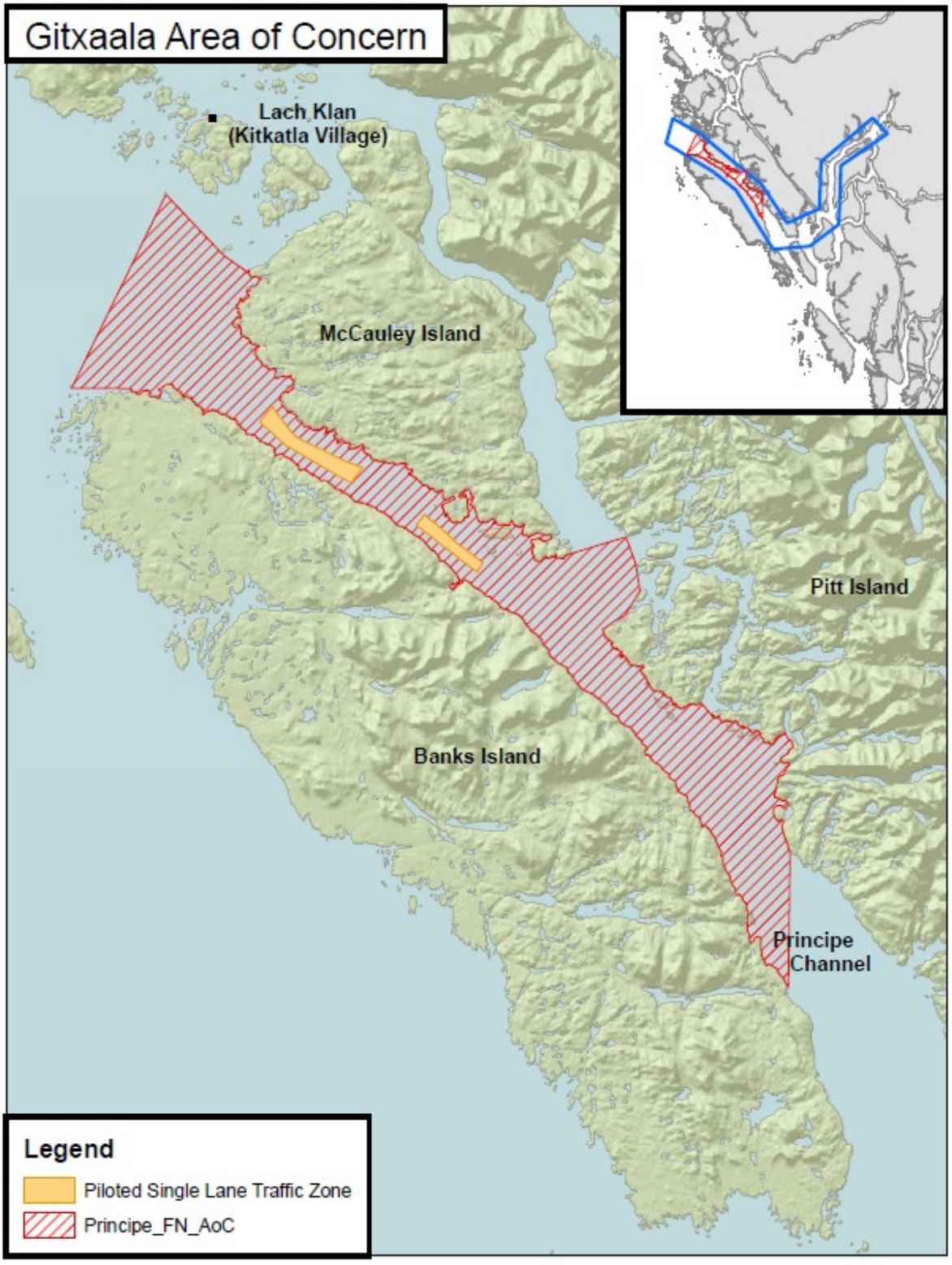


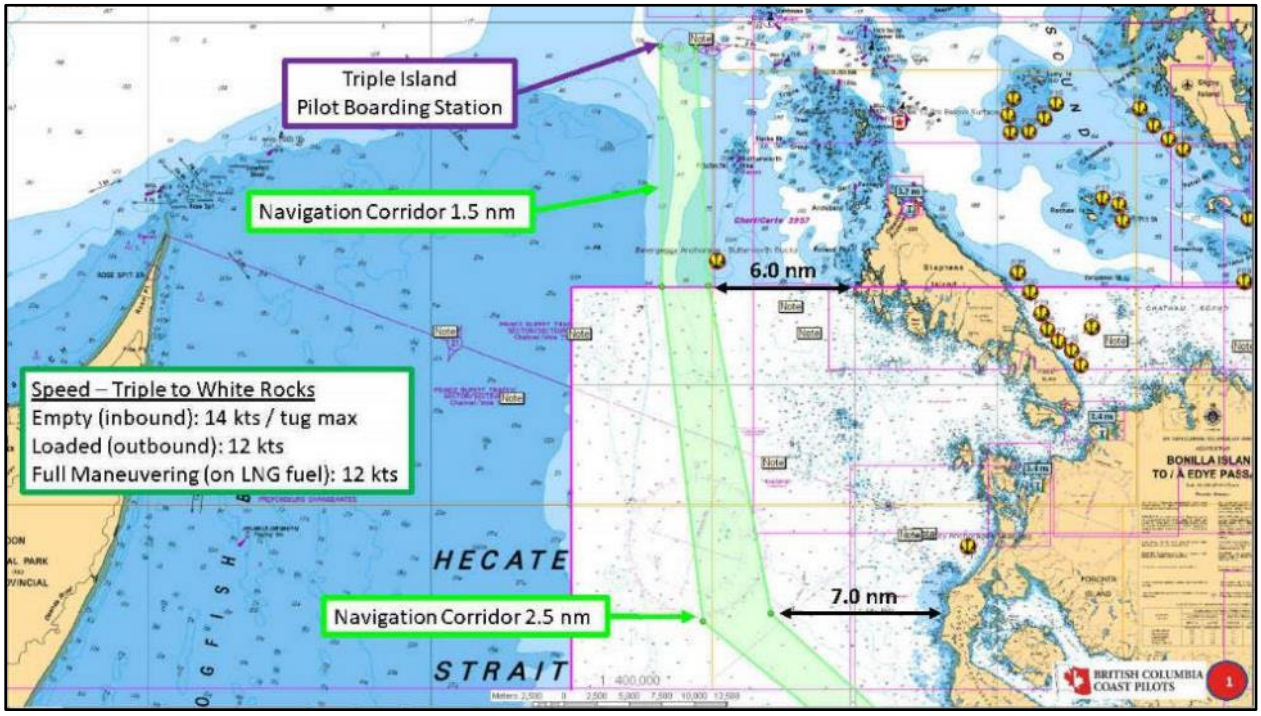
Figure 2. Limites du secteur préoccupant des Gitxaala

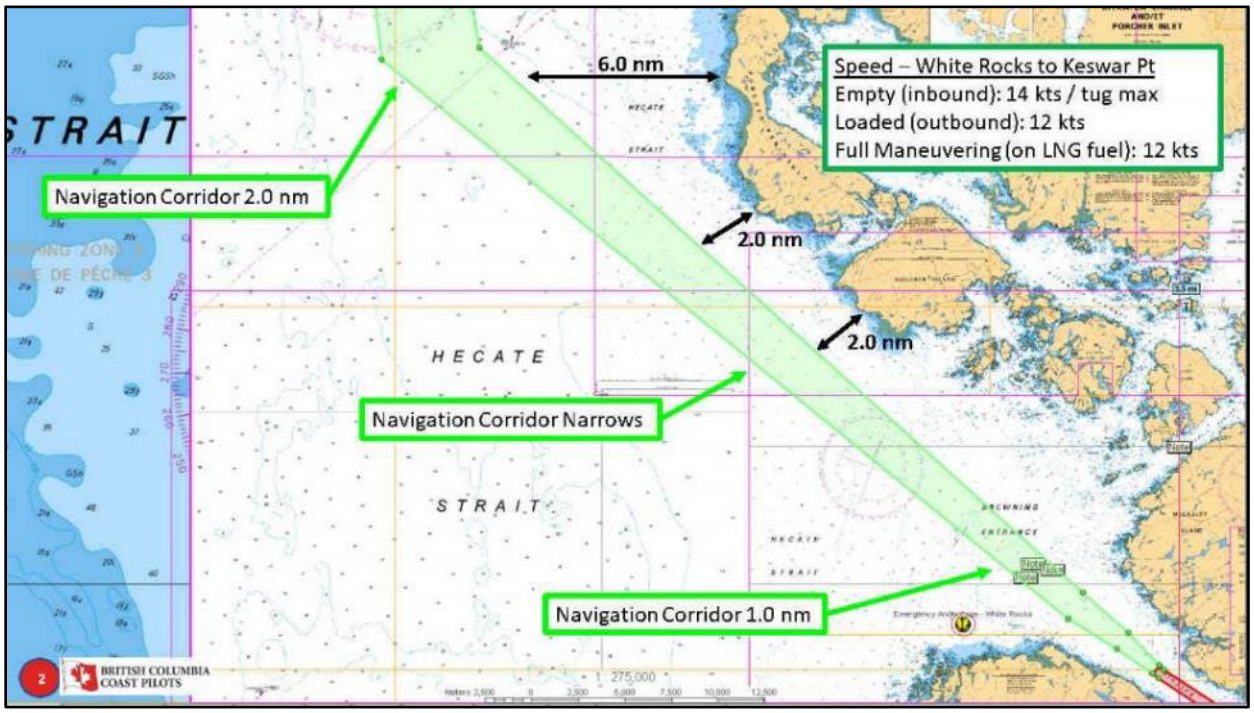
Annexe 1 : Dates/heures prévues pour les déplacements nocturnes à marée basse et la récolte sur les plages dans le secteur de préoccupation des Gitga'at 2026/2027. Cet horaire :

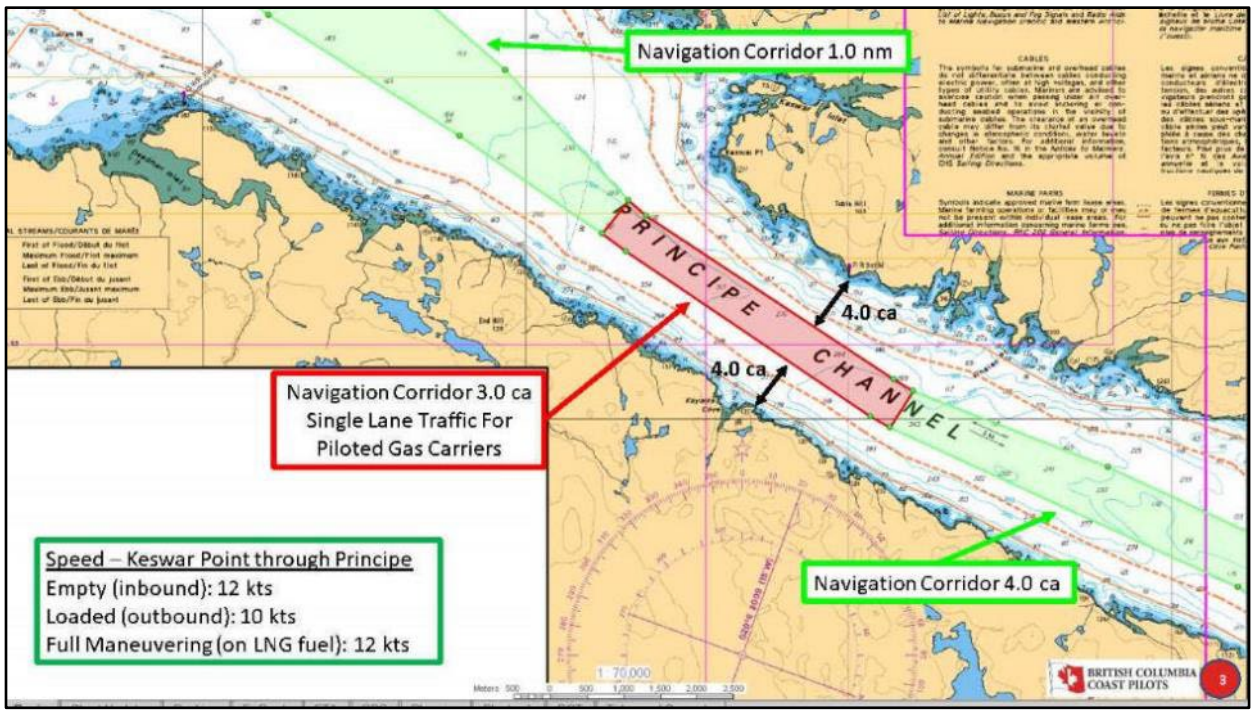
- est établi en utilisant le site Web du Service hydrographique du Canada pour la station marégraphique de Hartley Bay;
- concerne les moments où la marée basse est de 2 pieds ou moins;
  couvre une plage de trois heures avant et après la marée basse pour tenir compte du temps de déplacement.

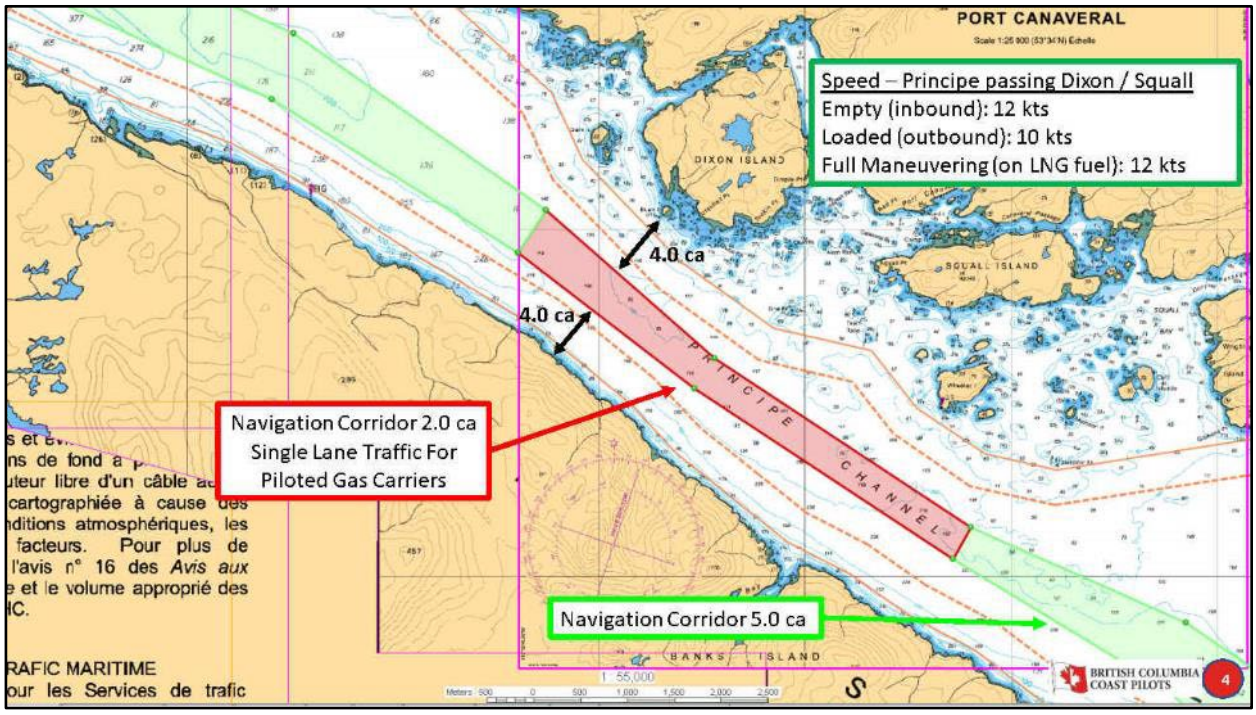
Date	Heure de la marée basse (HNP)	Voyages probables/ Période de récolte
28 Sep 26	21 h 16	De 18 h 15 à 00 h 15
29 Sep 26	21 h 59	De 19 h 00 à 01 h 00
25 Oct 26	19 h 33	De 16 h 30 à 22 h 30
26 Oct 26	20 h 14	De 17 h 15 à 23 h 15
27 Oct 26	20 h 58	De 18 h 00 à 00 h 00
28 Oct 26	21 h 44	De 18 h 45 à 00 h 45
29 Oct 26	22 h 34	De 19 h 30 à 01 h 30
23 Nov 26	19 h 12	De 16 h 15 à 22 h 15
24 Nov 26	19 h 58	De 17 h 00 à 23 h 00
25 Nov 26	20 h 46	De 17 h 45 à 23 h 45
26 Nov 26	21 h 34	De 18 h 30 à 00 h 30
27 Nov 26	22 h 25	De 19 h 30 à 01 h 30
28 Nov 26	23 h 17	De 20 h 15 à 02 h 15
22 Dec 26	18 h 58	De 16 h 00 à 22 h 00
23 Dec 26	19 h 48	De 16 h 45 à 22 h 45
24 Dec 26	20 h 37	De 17 h 30 à 23 h 30
25 Dec 26	21 h 24	De 18 h 30 à 00 h 30
26 Dec 26	22 h 10	De 19 h 00 à 01 h 00
27 Dec 26	22 h 55	De 19 h 55 à 01 h 55
20 Jan 27	18 h 48	De 15 h 45 à 21 h 45
21 Jan 27	19 h 38	De 16 h 30 à 22 h 30
22 Jan 27	20 h 24	De 17 h 30 à 23 h 30
23 Jan 27	21 h 07	De 18 h 00 à 00 h 00
24 Jan 27	21 h 47	De 18 h 45 à 00 h 45
25 Jan 27	22 h 26	De 19 h 30 à 01 h 30
18 Feb 27	18 h 35	De 15 h 30 à 21 h 30
19 Feb 27	19 h 21	De 16 h 15 à 22 h 15
20 Feb 27	20 h 03	De 17 h 00 à 23 h 00
21 Feb 27	20 h 41	De 17 h 45 à 23 h 45
22 Feb 27	21 h 18	De 18 h 15 à 00 h 15

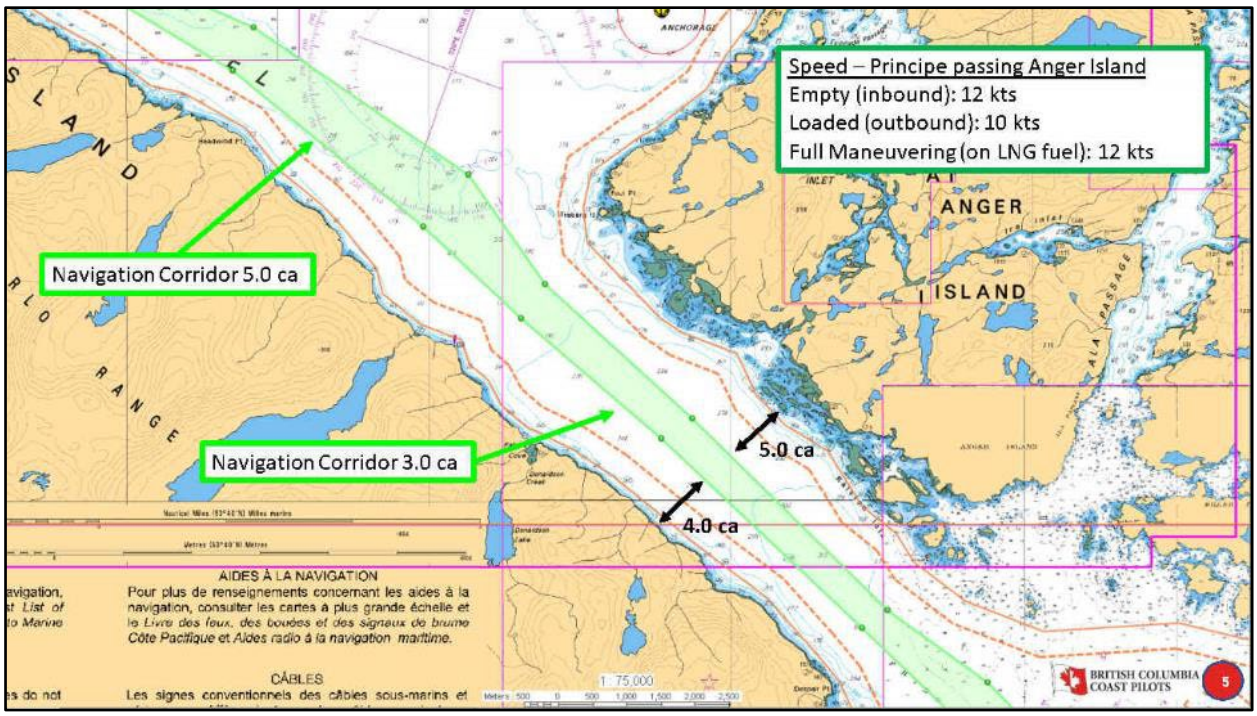
Annexe 2 : Corridor du milieu du canal

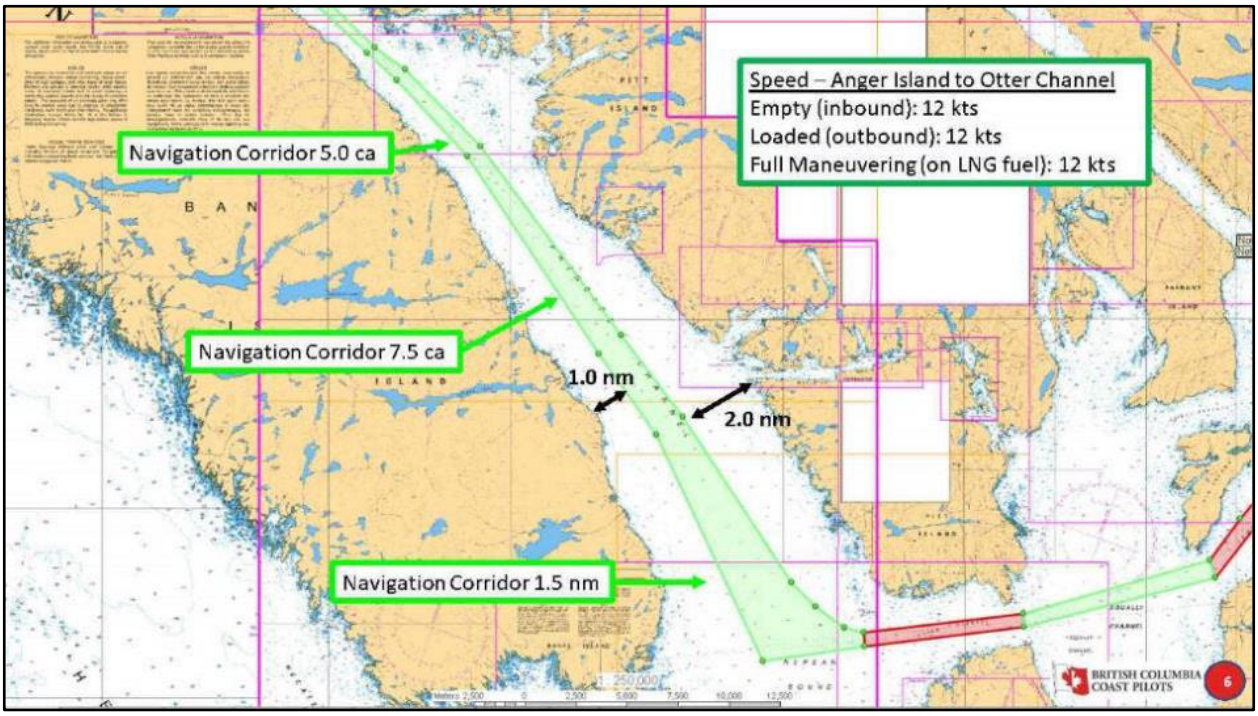


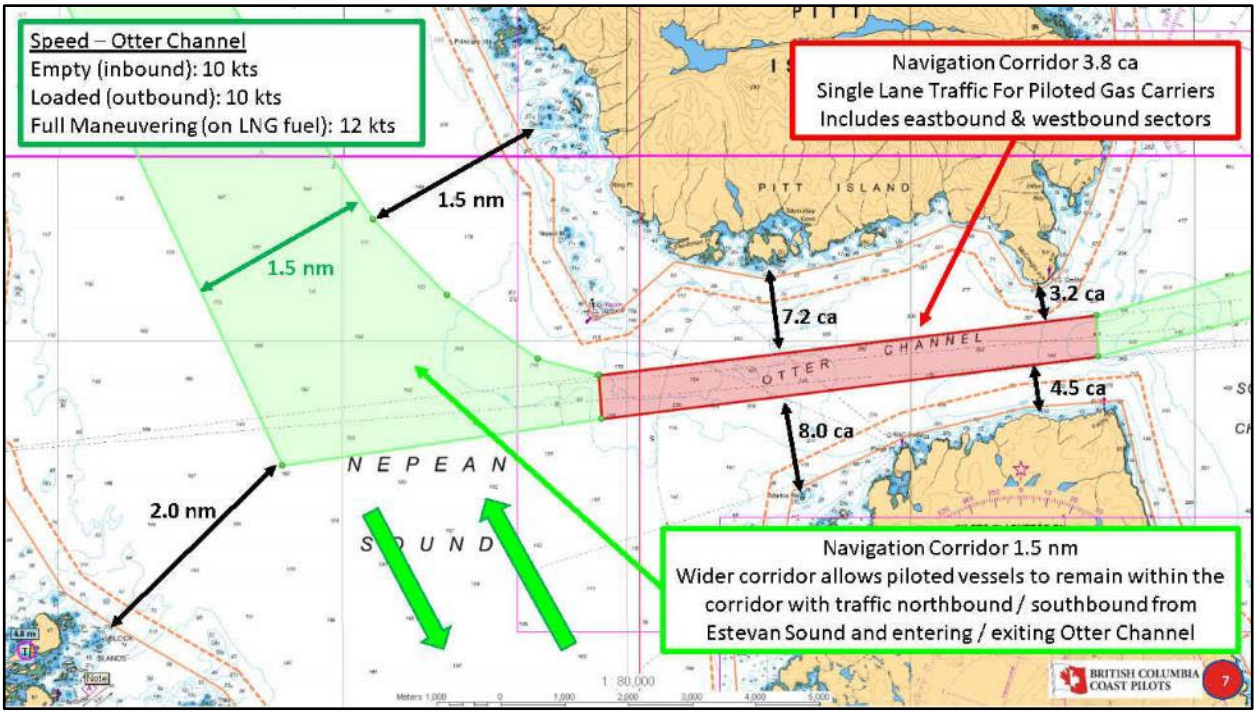


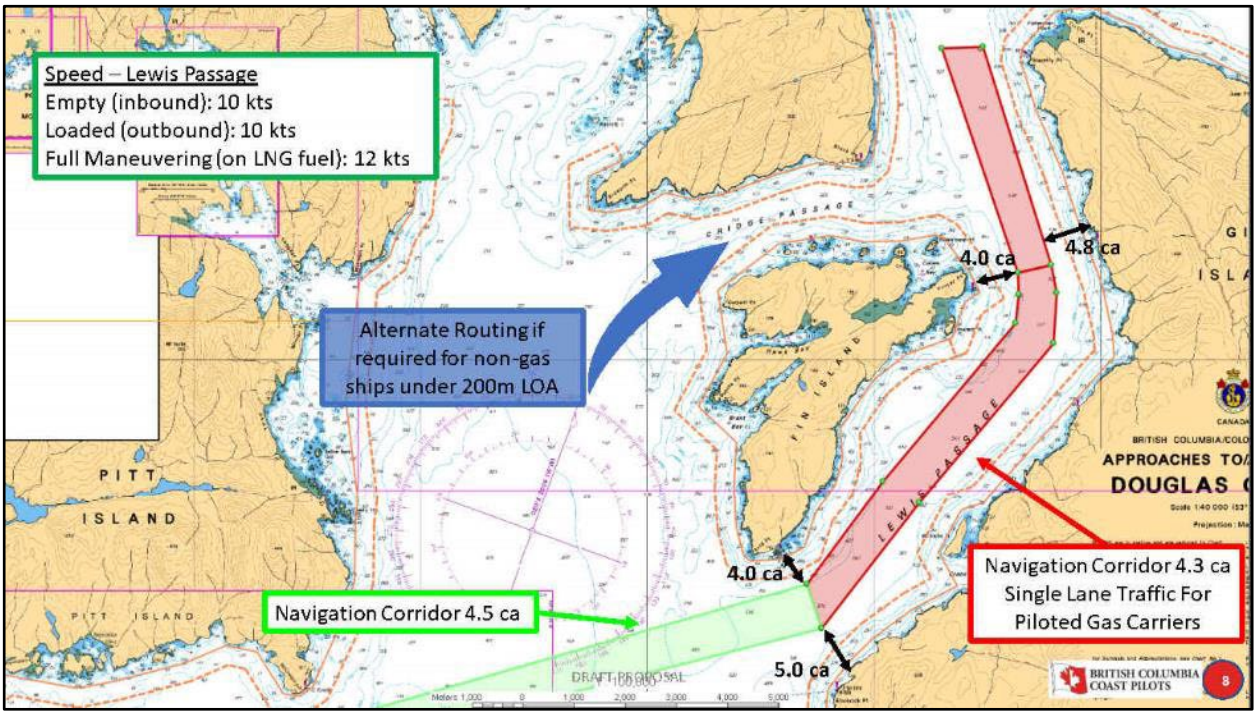

Navigation Corridor 1.0 nm
PRINCIPE CHANNEL
4.0 ca
4.0 ca
Navigation Corridor 3.0 ca
Single Lane Traffic For
Piloted Gas Carriers
Speed – Keswar Point through Principe
Empty (inbound): 12 kts
Loaded (outbound): 10 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
Navigation Corridor 4.0 ca
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
3

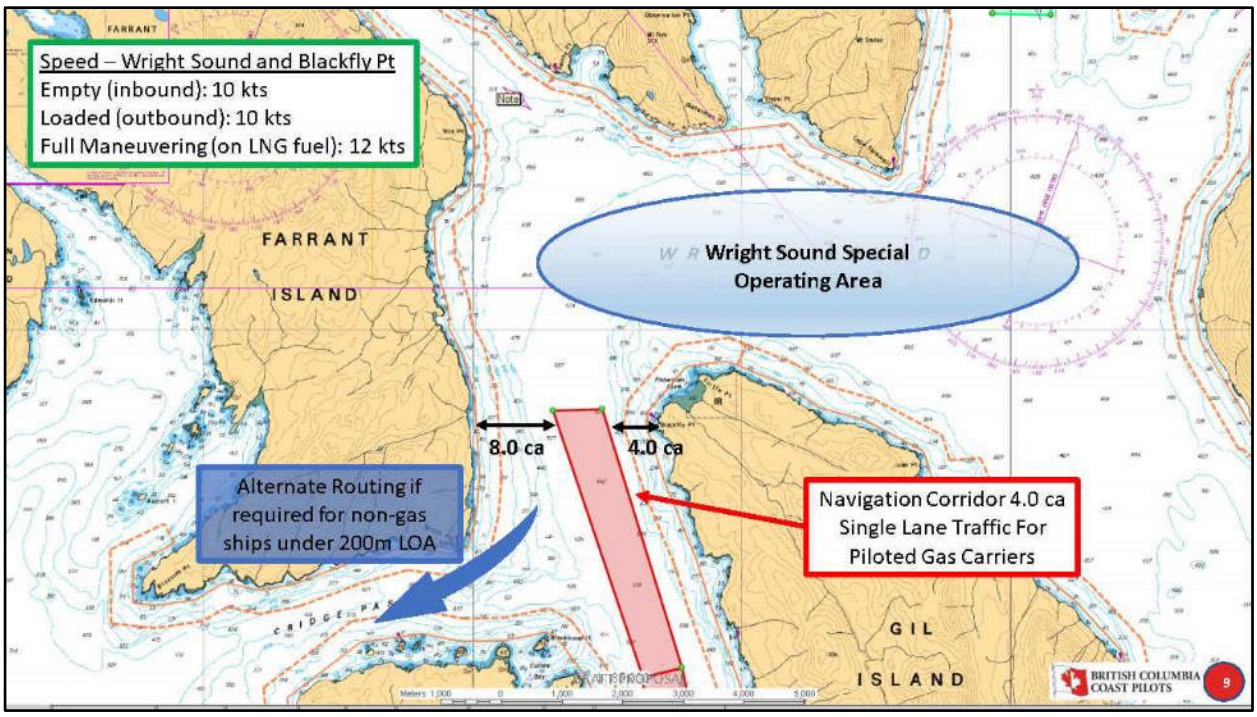

PORT CANAVERAL
Speed – Principe passing Dixon / Squall
Empty (inbound): 12 kts
Loaded (outbound): 10 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
DIXON ISLAND
SQUALL ISLAND
4.0 ca
4.0 ca
PRINCIPE CHANNEL
Navigation Corridor 2.0 ca
Single Lane Traffic For
Piloted Gas Carriers
Navigation Corridor 5.0 ca
BANKS ISLAND
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
4

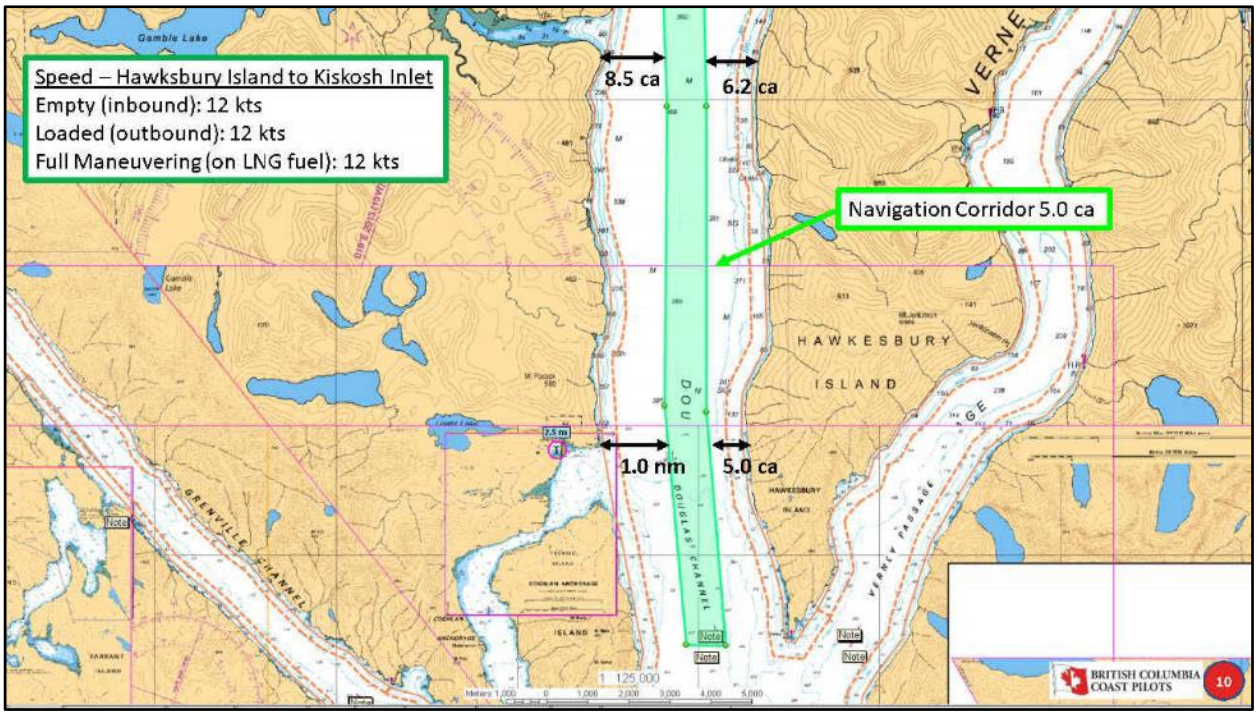

Speed – Principe passing Anger Island
Empty (inbound): 12 kts
Loaded (outbound): 10 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
Navigation Corridor 5.0 ca
Navigation Corridor 3.0 ca
5.0 ca
4.0 ca
ANGER
ISLAND
AIDES À LA NAVIGATION
CÂBLES
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
5

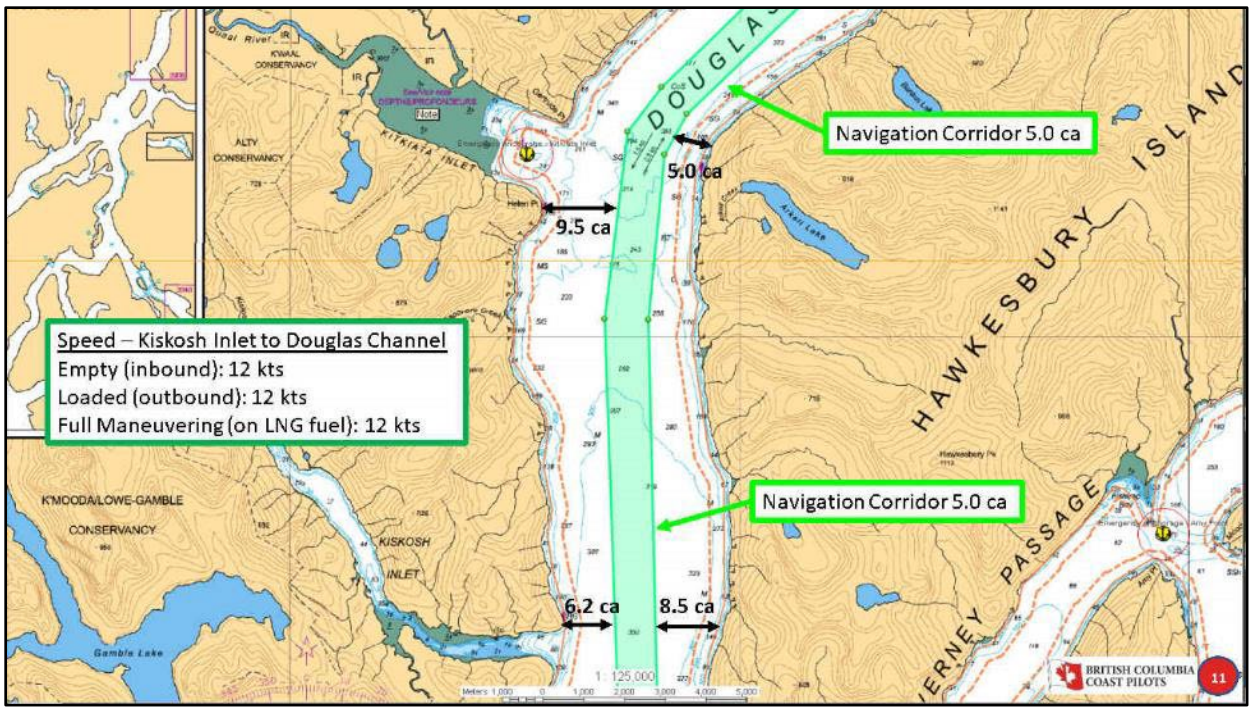

Speed – Anger Island to Otter Channel
Empty (inbound): 12 kts
Loaded (outbound): 12 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
Navigation Corridor 5.0 ca
Navigation Corridor 7.5 ca
Navigation Corridor 1.5 nm
1.0 nm
2.0 nm
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
6

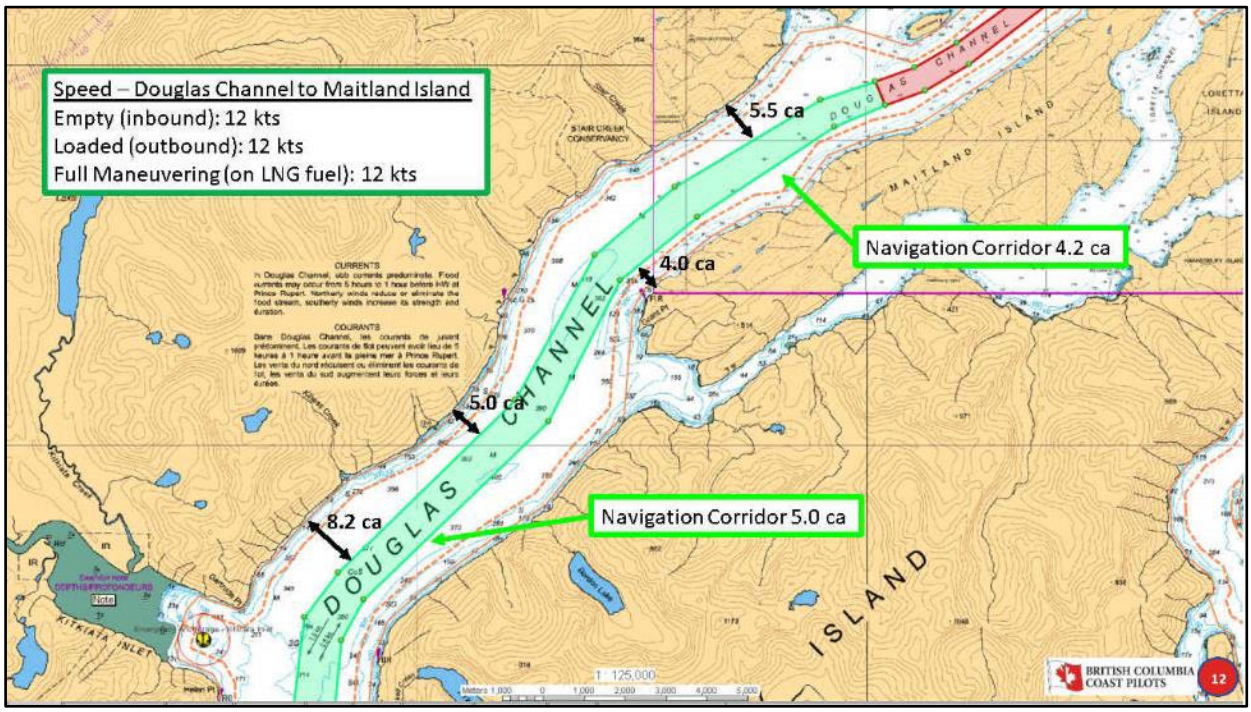

Speed – Otter Channel
Empty (inbound): 10 kts
Loaded (outbound): 10 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
Navigation Corridor 3.8 ca
Single Lane Traffic For Piloted Gas Carriers
Includes eastbound & westbound sectors
1.5 nm
1.5 nm
2.0 nm
7.2 ca
3.2 ca
4.5 ca
8.0 ca
PITT ISLAND
OTTER CHANNEL
NEPEAN SOUND
Navigation Corridor 1.5 nm
Wider corridor allows piloted vessels to remain within the corridor with traffic northbound / southbound from Estevan Sound and entering / exiting Otter Channel
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
7

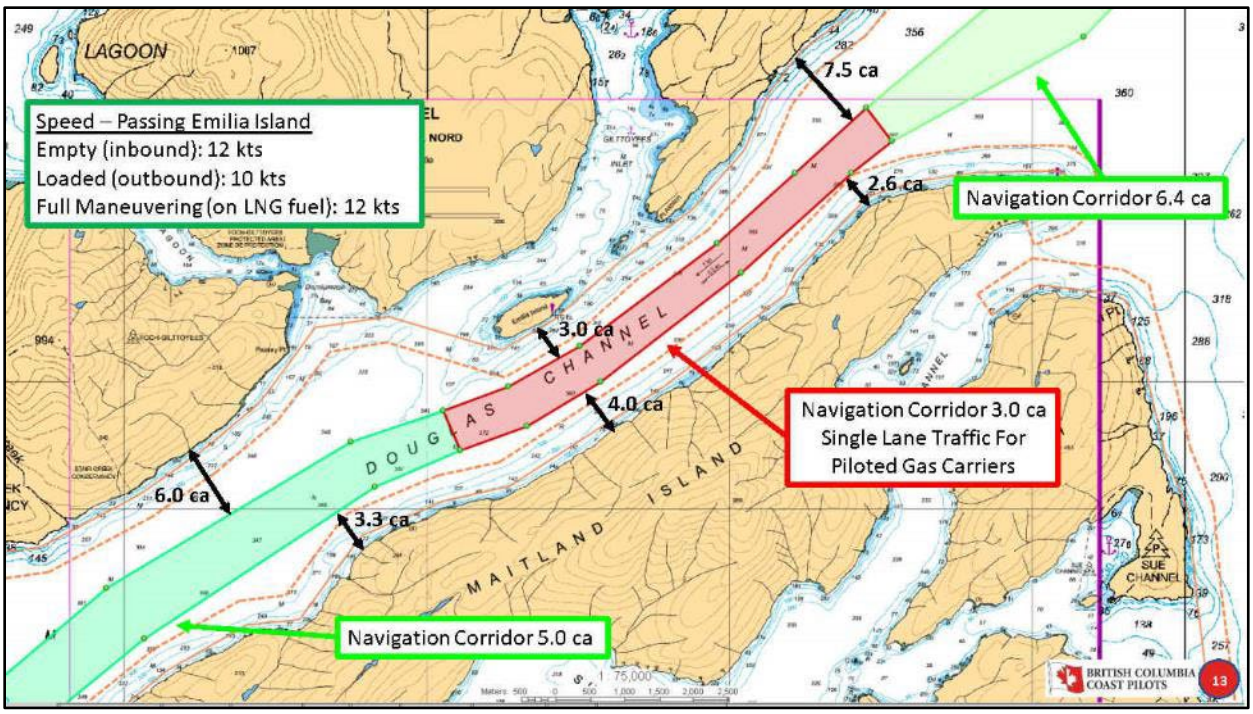

Speed – Lewis Passage
Empty (inbound): 10 kts
Loaded (outbound): 10 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
Alternate Routing if required for non-gas ships under 200m LOA
4.0 ca
4.8 ca
4.0 ca
5.0 ca
PITT ISLAND
FIN ISLAND
LEWIS PASSAGE
Navigation Corridor 4.3 ca
Single Lane Traffic For Piloted Gas Carriers
Navigation Corridor 4.5 ca
DRAFT PROPOSAL
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
8

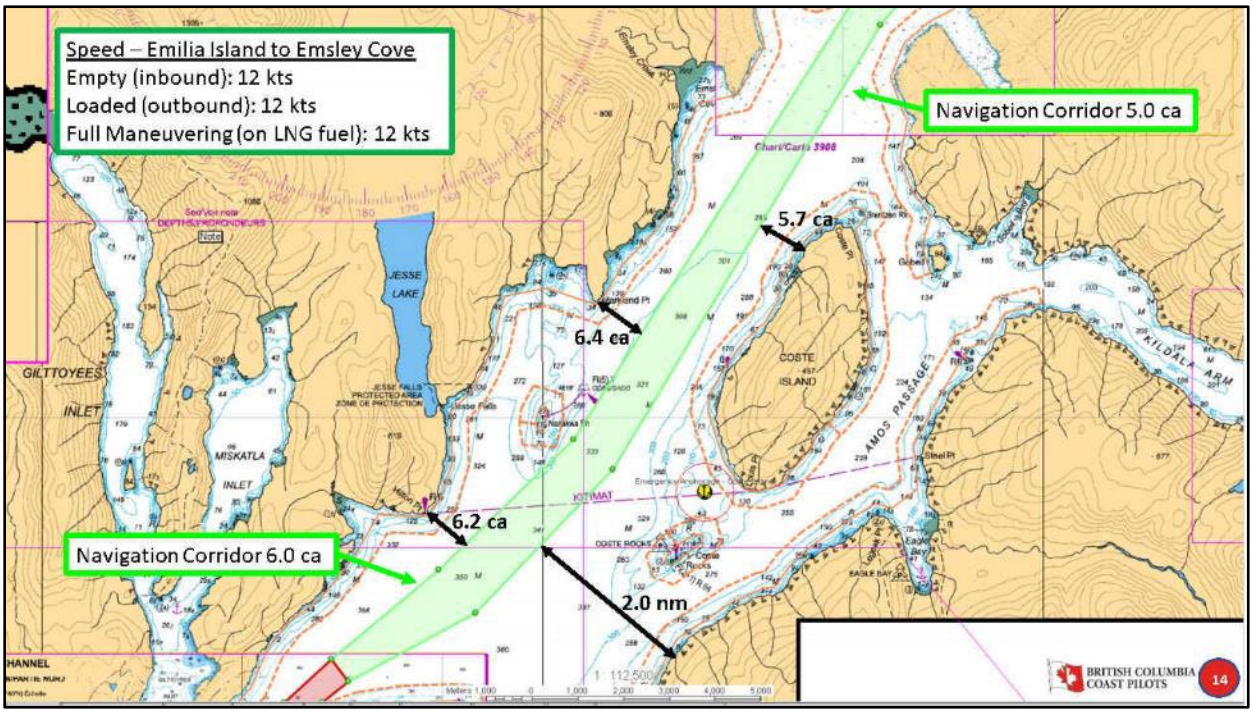

Speed – Wright Sound and Blackfly Pt
Empty (inbound): 10 kts
Loaded (outbound): 10 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
FARRANT
ISLAND
Wright Sound Special Operating Area
8.0 ca
4.0 ca
Alternate Routing if required for non-gas ships under 200m LOA
Navigation Corridor 4.0 ca
Single Lane Traffic For Piloted Gas Carriers
GIL
ISLAND
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
9


Speed – Hawksbury Island to Kiskosh Inlet
Empty (inbound): 12 kts
Loaded (outbound): 12 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
8.5 ca
6.2 ca
Navigation Corridor 5.0 ca
HAWKESBURY
ISLAND
1.0 nm
5.0 ca
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
10


Navigation Corridor 5.0 ca
5.0 ca
9.5 ca
Speed – Kiskosh Inlet to Douglas Channel
Empty (inbound): 12 kts
Loaded (outbound): 12 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
Navigation Corridor 5.0 ca
6.2 ca
8.5 ca
HAWKESBURY ISLAND
KWAAL CONSERVANCY
ALTY CONSERVANCY
KITKIATA INLET
K'MOODA/LOWE-GAMBLE CONSERVANCY
KISKOSH INLET
Gamble Lake
VERNEY PASSAGE
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
11


Speed – Douglas Channel to Maitland Island
Empty (inbound): 12 kts
Loaded (outbound): 12 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
5.5 ca
Navigation Corridor 4.2 ca
4.0 ca
5.0 ca
8.2 ca
Navigation Corridor 5.0 ca
DOUGLAS CHANNEL
MAITLAND ISLAND
KITKIATA INLET
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
12


Speed – Passing Emilia Island
Empty (inbound): 12 kts
Loaded (outbound): 10 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
7.5 ca
2.6 ca
Navigation Corridor 6.4 ca
3.0 ca
4.0 ca
Navigation Corridor 3.0 ca
Single Lane Traffic For
Piloted Gas Carriers
6.0 ca
3.3 ca
Navigation Corridor 5.0 ca
DOUGLAS CHANNEL
MAITLAND ISLAND
LAGOON
SUE CHANNEL
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
13


Speed – Emilia Island to Emsley Cove
Empty (inbound): 12 kts
Loaded (outbound): 12 kts
Full Maneuvering (on LNG fuel): 12 kts
Navigation Corridor 5.0 ca
5.7 ca
6.4 ca
JESSE LAKE
GILTTOYEES INLET
MISKATLA INLET
COSTE ISLAND
AMOS PASSAGE
KILDALA ARM
KITIMAT
6.2 ca
Navigation Corridor 6.0 ca
2.0 nm
BRITISH COLUMBIA COAST PILOTS
14

Appendice 3: Règlement sur les abordages 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 manoeuvre 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 manoeuvrer 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.

Annexe 4 : Mise en œuvre, contrôle et évaluation

Mise en œuvre

Les membres du comité du projet pilote de la GPN de la côte nord ont convenu de prendre les mesures suivantes pour soutenir la mise en œuvre et la communication des directives :

Gitga'at et Gitxaala : Les cadres supérieurs du Gitga'at Oceans and Lands Department (GOLD) et du Gitxaala Stewardship Office (GSO) communiqueront des informations sur les lignes directrices aux utilisateurs des voies navigables et aux exploitants en aquaculture et en mariculture de la communauté par l'intermédiaire de bulletins d'information, de communications en ligne, de discussions directes et de réunions communautaires.

Transports Canada : Transports Canada (TC) travaillera avec les ministères et organismes fédéraux concernés afin d'inclure des renseignements sur les lignes directrices dans les publications nautiques officielles, notamment : Les bulletins de la sécurité des navires, les avis aux navigateurs, les avertissements de navigation, les cartes de navigation électroniques et sur papier, et les instructions nautiques pour la côte Pacifique.

Garde côtière canadienne : La GCC explorera une gamme de publications, par exemple les avis aux navigateurs, et les canaux de communication, y compris la communication en temps réel avec les navires pilotés et non pilotés par le biais des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM).

Administration de pilotage du Pacifique : L'administration de pilotage du Pacifique publiera des renseignements sur les lignes directrices et les ouvertures de pêche sur son site Web et publiera un avis à l'industrie si nécessaire.

Pilotes côtiers de la Colombie-Britannique : Les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique communiqueront des renseignements sur les lignes directrices volontaires par le biais du bulletin hebdomadaire aux pilotes, de discussions lors de réunions informelles et de réunions de la compagnie, ainsi que par la publication d'un avis de sécurité des pilotes côtiers de la Colombie-Britannique aux pilotes.

Industrie du transport maritime : Les associations industrielles publieront des renseignements sur leurs sites Web et feront la promotion des lignes directrices en interne au sein de leurs réseaux et de leurs comités.

> *Western Marine Community Coalition (WMCC) :* La WMCC est un forum coordonné qui favorise la croissance et le développement de la communauté maritime en ce qui concerne l'économie, la sécurité et d'autres questions pertinentes. La WMCC publiera les lignes directrices sur son site Web pour que d'autres puissent y accéder, et cherchera des occasions de diffuser des renseignements lors des réunions mensuelles du Conseil consultatif des services maritimes de la côte du Pacifique (PACMAR) et des aides à la navigation et services de navigation.

Industrie de l'exploitation des ressources naturelles : Les opérateurs de terminaux incluront des renseignements dans leurs guides de renseignements sur les terminaux et diffuseront ceux-ci aux agents.

Les organisations non gouvernementales : Les organisations non gouvernementales (ONG) partageront les renseignements sur leurs sites Web et par le biais de leurs canaux et réseaux de communication, le cas échéant, afin de faire connaître les lignes directrices à un large éventail d'usagers des voies navigables. Par exemple, le programme Navires, Baleines et Acoustique sur le territoire Gitga'at (SWAG), les sources de renseignements des plaisanciers.

Suivi et évaluation

Les membres du Comité du projet pilote de la GPN de la côte nord ont convenu d'établir un sous-comité de suivi et d'évaluation composé de membres dont les opérations sont concernées par les lignes directrices et les activités de suivi associées et qui ont la capacité suffisante pour y participer.

Le sous-comité de suivi et d'évaluation cherchera à :

1. Observer et parvenir à une compréhension commune des changements dans les schémas de circulation résultant de la mise en œuvre des lignes directrices;
2. Déterminer les résultats positifs et négatifs, y compris les conséquences involontaires, pour les activités maritimes des Premières Nations, les baleines et les opérations des navires commerciaux;
3. Élaborer des recommandations pour modifier les lignes directrices, s'il y a lieu, afin d'aborder les questions et les occasions identifiées par les activités de suivi ci-dessus.

Il est suggéré que le sous-comité de suivi se réunisse à intervalles réguliers (à convenir par les membres du sous-comité) pour discuter et analyser les renseignements recueillis. Le sous-comité rendra compte des principales conclusions et recommandations au Comité du projet pilote de la gestion proactive des navires (GPN) de la côte nord.

Les méthodes de collecte de renseignements peuvent inclure :

1. *Le trafic maritime :* TC, le Gitga'at Oceans and Lands Department (GOLD) et le Gitxaala Stewardship Office (GSO) utiliseront divers outils et sources de renseignements pour observer les changements dans les schémas de trafic, notamment : la connaissance améliorée de la situation maritime (CASM), les observations des Guardian Watchmen, l'analyse des données du SIA (selon les disponibilités) et les observations et enregistrements des SCTM (selon les disponibilités).
2. *L'utilisation des voies navigables par les autochtones :* Le GOLD et le GSO rassembleront les connaissances et les renseignements locaux par l'intermédiaire de discussions avec les Guardian Watchmen et de discussions/enquêtes avec les usagers de la communauté locale. Les renseignements recueillis peuvent inclure :
    - La prise de conscience des lignes directrices par les membres de la communauté.
    - Les changements de comportement sur l'eau en raison du respect des lignes directrices par les navires.
    - Les changements de comportement sur l'eau en raison des attentes des usagers des voies navigables.
    - Les modifications des itinéraires parcourus.

- Le sentiment de sécurité accrue sur l'eau.
- Les observations réalisées lors de transits de navires océaniques.

3. *Les baleines :* Le GOLD et le GSO entreprendront des activités de suivi pertinentes pour améliorer la collecte de données déjà en cours par le biais d'initiatives complémentaires telles que l'initiative « Navires et Baleines sur le territoire Gitga'at » (SWAG). Les résultats de cette méthode sont destinés à soutenir les discussions futures anticipées avec l'industrie du transport maritime.

4. *Les observations des pilotes :*

   - Y a-t-il un écart par rapport aux pratiques actuelles sur les voies navigables, et y a-t-il une amélioration démontrée de la sécurité?
   - Aide au signalement et à l'identification des mammifères.

5. *Opérations des navires commerciaux :* Les membres du sous-comité de suivi et d'évaluation collaboreront pour recueillir et partager des renseignements sur les changements dans les opérations des navires. Les renseignements recueillis peuvent inclure :

   - La modification des horaires de transit, d'arrivée et de départ.
   - La modification de la consommation et du coût du carburant.
   - Le temps de pilotage supplémentaire.
   - Les interactions avec les navires de la communauté locale.

Les renseignements seront soumis à l'examen et à la discussion du sous-comité de suivi et d'évaluation dans le but de développer une compréhension commune de ces renseignements.

Les modifications proposées seront discutées et acceptées par le comité de suivi et présentées au Comité du projet pilote de la gestion proactive des navires (GPN) de la côte nord pour discussion et approbation, avant la mise à jour des lignes directrices. Les problèmes seront enregistrés et les changements seront suivis.

Les lignes directrices et les activités de suivi et d'évaluation associées seront examinées dans le contexte d'autres initiatives régionales, telles que Effets cumulatifs du transport maritime et la planification du réseau de zones marines protégées pour la biorégion du plateau Nord, et seront intégrées ou liées, s'il y a lieu.

Rien dans ces lignes directrices ne remplace ou ne modifie les exigences des lois et règlements canadiens et internationaux applicables, y compris le Règlement sur les abordages. En outre, rien dans les présentes lignes directrices n'empêche ou ne restreint le capitaine et le pilote du navire de prendre ou d'exécuter toute décision qui, de l'avis professionnel du capitaine et du pilote, est nécessaire pour assurer la sécurité de la vie en mer et la protection du milieu marin.

Appendice 5 : Approbation du participant

Les organisations participantes énumérées ci-dessous ont approuvé les lignes directrices pour la gestion des voies navigables de la côte nord.

Première Nation Gitga’at	Chamber of Shipping
Première Nation Gitxaala	LNG Canada
Transports Canada	Fédération maritime du Canada
Garde côtière canadienne	Council of Marine Carriers
Administration de pilotage du Pacifique	Douglas Channel Watch
Pilotes côtiers de la Colombie-Britannique	Fonds mondial pour la nature (WWF-Canada)