



**Mémoire présenté à la Commission d'examen conjoint  
du *Projet d'implantation du terminal méthanier  
Rabaska et des infrastructures connexes***

**Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent**

**Janvier 2007**





## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	3
LA CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENT .....	4
➤ Historique et profil .....	4
➤ Les pilotes de la Corporation .....	4
LE SYSTÈME DE PILOTAGE SUR LE SAINT-LAURENT .....	6
➤ Le système de pilotage .....	6
➤ Performance .....	8
OBSERVATIONS CONCERNANT LE PILOTAGE ET LE PROJET .....	9
➤ Pilotage des navires méthaniers .....	10
➤ Impact sur le trafic maritime .....	11
➤ Opinion de la Corporation quant au caractère sécuritaire des activités proposées .....	12
ANNEXE A : LE CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME DE LA CPBSL .....	13
ANNEXE B : PROTOCOLE CONCERNANT LES SERVICES DE CONSEILS PROFESSIONNELS DISPENSÉS À DES TIERCES PARTIES PAR LA CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENT .....	15



## INTRODUCTION

La Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (la « CPBSL ») possède une expertise de premier plan en matière de pilotage maritime sur le Saint-Laurent et, de manière spécifique, a une connaissance approfondie de l'ensemble des facteurs et pratiques permettant une navigation à la fois sûre et efficace.

Ce bref mémoire résume le point de vue de la Corporation quant au passage projeté dans la circonscription de pilotage obligatoire du Bas Saint-Laurent des navires conçus spécifiquement afin d'assurer le service auprès du terminal méthanier Rabaska.

La première partie de ce document présente la Corporation, ses activités et champs d'expertise pour ensuite tracer, de manière générale, le portrait du système de pilotage sur le Saint-Laurent. Cela fait, nous examinerons les facteurs propres au transit des navires concernés afin d'apprécier si leur passage est susceptible de s'effectuer d'une manière qui rencontre les plus hautes exigences en matière de sécurité.

C'est sur la base de cette appréciation de l'ensemble des facteurs pertinents se rapportant au pilotage des navires visés que la CPBSL estime qu'il ne fait nul doute que les activités projetées rencontrent les plus hauts paramètres et, en conséquence, apparaissent hautement sécuritaires.



## LA CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENT

### ➤ **Historique et profil**

Afin de maximiser la sécurité de la navigation et mettre un terme aux excès d'un régime caractérisé par la libre concurrence entre pilotes, une loi du Parlement du Canada-Uni créa, le 19 mai 1860, à la demande des 250 pilotes concernés, la *Corporation des pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous*. L'histoire de cette corporation, la plus ancienne organisation de pilotes maritimes en Amérique du Nord – qui servit de modèle au port de New York lorsque les pilotes de Sandy Hook formèrent une corporation en 1896 – est liée de manière intime à chacune des étapes ayant marqué le développement de la navigation sur le Saint-Laurent.

Créée en 1960 afin de continuer cette première corporation, la Corporation des Pilotes du Bas Saint-Laurent, qui de nos jours compte plus de 70 membres, regroupe les pilotes brevetés pour servir dans la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent. La circonscription comprend la partie du fleuve qui s'étend de l'extrémité ouest du port de Québec jusqu'à la hauteur de Les Escoumins sur la rive nord et de Trois-Pistoles sur la rive sud. Elle comprend également la rivière Saguenay.

Cette région est sous la juridiction de l'Administration de pilotage des Laurentides, société fédérale chargée d'établir la réglementation en matière de pilotage sur le Saint-Laurent.

### ➤ **Les pilotes de la Corporation**

Les pilotes de la CPBSL forment une équipe rigoureusement formée et qui possède une expérience approfondie et une connaissance experte du fleuve et des conditions locales de navigation. Cela leur permet d'assurer, en toutes saisons, la sécurité de la circulation maritime dans la région.



Un long cheminement s'impose avant de devenir pilote. Ainsi, après avoir complété sa formation académique au sein d'un institut maritime reconnu, l'aspirant navigue pendant plusieurs années, expérience qui l'amène non seulement aux quatre coins du globe mais qui lui permet, à divers titres en tant qu'officier, d'acquérir de solides connaissances en navigation.

Après avoir éventuellement obtenu son brevet de capitaine, l'aspirant passe par la suite deux années complètes en tant qu'apprenti dans la circonscription. Sa spécialisation dans les eaux de celle-ci comporte alors l'obligation de faire un grand nombre de voyages sous la responsabilité de pilotes brevetés. Cette période d'apprentissage est complétée par des cours théoriques et, finalement, des examens présidés par un jury d'examen composé de représentants de l'Administration de pilotage des Laurentides et de pilotes. S'il réussit ces examens, l'apprenti se voit remettre par l'Administration un premier brevet, de classe « C » qui lui permet de piloter des navires ayant une jauge de port en lourd d'au plus 30,000 tonnes.

Au cours des huit années qui suivent, après avoir effectué plusieurs centaines d'affectations et avoir suivi une vaste gamme de cours spécialisés, le pilote obtient un brevet de classe « B » l'autorisant à piloter des navires ayant une jauge de port en lourd d'au plus 50,000 tonnes et, finalement, un brevet de classe « A », l'autorisant à piloter des navires de tous types, quelles qu'en soient les dimensions. Seuls des pilotes détenant des brevets de cette classe seraient donc appelés à piloter des navires méthaniers.

Les pilotes de la Corporation sont à la fine pointe des technologies modernes de navigation et, à cet égard, le programme de formation continue dont s'est dotée la CPBSL témoigne d'une farouche volonté de constante amélioration. L'acquisition d'un simulateur de navigation d'avant-garde et l'établissement du Centre de simulation et de d'expertise maritime qui l'abrite contribuent à assurer que ses membres bénéficient du support de développement continu le plus complet qui soit. Les principales caractéristiques de ce simulateur, dont il a été fait usage dans le processus d'appréciation du Projet d'implantation, sont décrites à l'annexe A.



## LE SYSTÈME DE PILOTAGE SUR LE SAINT-LAURENT

### ➤ Le système de pilotage

Tel que mentionné plus haut, le pilotage maritime au Canada est de compétence fédérale. La *Loi sur le pilotage* adoptée en 1971 à la suite d'un rigoureux processus d'analyse<sup>1</sup>, a jeté les bases d'un système qui compte parmi les meilleurs au monde. Ce système a pour objectif fondamental de protéger l'intérêt public en assurant une navigation sécuritaire sur des voies navigables comportant des difficultés substantielles. La mission des quatre Administrations de pilotage régionales créées par la *Loi* consiste d'ailleurs à « *mettre sur pied, faire fonctionner, entretenir et gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région décrite* »<sup>2</sup>.

Une des principales vertus du système de pilotage tient à sa nature fortement décentralisée. Ainsi, les Administrations de pilotage régionales qui établissent la réglementation sur un ensemble de sujets tels que les zones de pilotage obligatoire ou les catégories de navires devant être assujettis au pilotage, étant ancrées dans les milieux mêmes où elles établissent cette réglementation, sont bien placées pour tenir compte des considérations locales et établir les règles appropriées pour la sécurité en fonction des particularités propres à leur région.

Ainsi, dans la région laurentienne, un exemple de cette adaptation de la réglementation en fonction des besoins locaux consiste en l'affectation, dans certaines circonstances<sup>3</sup>, d'un deuxième pilote pour des missions dites de « double pilotage ». Il est à noter que les navires impliqués dans le présent Projet seraient visés par cette mesure.

---

<sup>1</sup> Nous faisons référence ici aux travaux de la Commission royale présidée par le juge Bernier dont les travaux se sont échelonnés sur une période de près de dix ans (1962-1970), et qui a minutieusement analysé les conditions propres à chacune des régions de pilotage au pays, soit l'Atlantique, le Saint-Laurent, les Grands Lacs et le Pacifique.

<sup>2</sup> Loi sur le pilotage, (Chapitre P-14), article 18.

<sup>3</sup> Ces circonstances sont déterminées en fonction de facteurs tels que le type de navire, son tonnage, sa cargaison, la durée anticipée du transit ou la saison. Le rôle du second pilote consiste



Un autre élément central au sein du système de pilotage tient à la liberté qu'a le pilote d'exercer son jugement expert d'une manière indépendante. Le pilote n'étant pas rattaché à l'équipage d'un navire mais étant plutôt délégué par un organisme gouvernemental dans le but premier d'assurer un transit sécuritaire est indépendant des pressions commerciales pouvant exister et opère dans des conditions lui permettant d'être entièrement dévoué à sa tâche.

Enfin, un autre attribut fondamental du système tient précisément à son caractère *systemique* qui découle de la nature obligatoire du pilotage. Ainsi, puisque le pilotage consiste à placer un navire sous la conduite d'une personne hautement qualifiée possédant une expérience et une connaissance approfondie des dangers propres à un plan d'eau particulier, l'efficacité de cette approche dépend dans une large mesure du fait que *l'ensemble* des utilisateurs du plan d'eau fasse partie du système.

En effet, dans les situations de navigation plus délicates, telles que la rencontre ou le dépassement de navires, il est essentiel que toutes les parties possèdent une expérience et une connaissance comparable des particularités du plan d'eau afin d'assurer la sécurité de la navigation sur celui-ci. C'est en raison de cet impératif que le pilotage est devenu un service organisé et réglementé par l'État puisque cette mesure objective de la compétence n'est jamais mieux assurée que par l'entremise d'organismes neutres et impartiaux.

En somme, le système de pilotage se caractérise par son autonomie, sa grande rigueur ainsi que l'attention donnée aux considérations locales.

---

alors à assumer conjointement la responsabilité du navire avec le premier pilote, travaillant de pair avec celui-ci et validant les décisions prises.



## ➤ Performance

Si le Canada peut se targuer d'avoir un bilan si positif qu'il est près de la perfection, c'est qu'il possède véritablement un des meilleurs systèmes de pilotage maritime au monde. À travers le pays, le pourcentage des missions de pilotage se déroulant sans incidents ou accidents se situe à 99,9% – ce qui est vrai également sur le Saint-Laurent – et la plupart des événements maritimes consistent en des incidents légers et sans dommages.

Ainsi, en dépit des difficultés de navigation rencontrées sur le fleuve, dont des conditions climatiques parfois exigeantes et la circulation de navires de fortes dimensions, le service de pilotage est d'une remarquable sécurité et efficacité. Non seulement la quasi-totalité des passages se déroulent sans incidents, mais ils sont également réalisés avec célérité et en minimisant les délais de transit.

Cette excellente performance contribue de façon directe à la bonne réputation de l'axe maritime du Saint-Laurent, une considération de première importance quant au choix d'une route commerciale, d'un affréteur ou d'un port.





## OBSERVATIONS CONCERNANT LE PILOTAGE ET LE PROJET

Au cours des années, la Corporation et ses membres ont participé de manière active à plusieurs processus visant à apprécier le caractère sécuritaire d'initiatives concernant la navigation dans la circonscription du Bas Saint-Laurent. En ce qui concerne Rabaska, bien que des navires méthaniers n'ont pas encore transité dans la circonscription, il est néanmoins possible de se former une opinion professionnelle claire et précise quant au caractère sécuritaire de leur passage.

Tout d'abord, il importe de souligner que des navires possédant des caractéristiques comparables à celles des navires méthaniers transitent déjà en toute sécurité dans la circonscription depuis plusieurs années. L'expérience acquise avec ces navires jumelée à la connaissance approfondie qu'ont du fleuve les membres de la Corporation, constitue la base première à partir de laquelle il est possible d'analyser les caractéristiques du Projet (routes, attributs des navires proposés, fréquences, manœuvres d'accostage etc.).

À cette base s'ajoute, dans le cadre du programme de formation continue de la Corporation depuis 1970, l'entraînement sur navires méthaniers reçu par les membres au Centre d'entraînement à la manœuvre des navires de Port Revel, en France. Il s'agit d'un programme de formation à la manœuvre réalisé sur modèles réduits, conformément aux dispositions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui, en l'occurrence, est effectué sur un navire méthanier (le « *Benjamin Franklin* », de 125,000 mètres cubes) possédant des caractéristiques comparables aux navires appelés à transiter dans la circonscription.

De manière plus spécifique, en plus de la participation de membres de la Corporation aux délibérations du Comité Termpol depuis l'automne 2004, il importe de noter les nombreuses simulations effectuées, dont certaines en compagnie de Transports Canada, sur le simulateur de la CPBSL à son Centre de simulation et d'expertise maritime, à la demande de l'initiateur du Projet.



Ces simulations portèrent principalement sur le passage de la Traverse Nord, les manœuvres d'accostage et d'appareillage de même que les manœuvres d'urgence devant être réalisées si un navire passant éprouvait des ennuis lorsqu'un navire méthanier est accosté.

Cette analyse a été effectuée conformément au *Protocole concernant les services de conseils professionnels dispensés à des tierces parties par la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent*<sup>4</sup> qui énonce la politique de la Corporation à cet égard et établit un cadre formel et transparent à l'endroit des relations avec les tierces parties qui font appel à son expertise afin de garantir l'indépendance professionnelle des opinions qu'elle énonce.

#### ➤ **Pilotage des navires méthaniers**

Lorsque la Corporation s'est penchée sur la question du pilotage des navires méthaniers dans la circonscription, elle ne s'est préoccupée que du fait de déterminer si ceux-ci peuvent être pilotés d'une manière sécuritaire. À cet égard, la première observation qui s'impose est qu'il n'existe pas de difficultés particulières, reliées à ce type de navire, qui ne soient pas déjà rencontrées – et contrôlées – sur d'autres types de navires.

Ainsi, à titre d'exemple, les pétroliers qui transitent vers le terminal d'Ultramar à Saint-Romuald ont un tirant d'eau nettement plus important que celui des navires méthaniers identifiés dans le Projet alors que, pour leur part, certains types de navires à passagers ou de porte-conteneurs présentent une «voilure», c'est-à-dire la surface à l'extérieur de l'eau, plus imposante.

Dans tous les cas, les défis sont bien connus et puisque les passages de ces navires s'effectuent de manière hautement sécuritaire, il n'y a pas de raison pour que le passage des navires méthaniers, présentant des caractéristiques similaires, ne s'effectue d'une manière également sécuritaire.

---

<sup>4</sup> Voir Annexe B, p. 15.



Au cours de son analyse, la Corporation a également pris note de l'intention de l'initiateur du Projet d'implanter une série de mesures additionnelles, en plus du système de pilotage actuel, afin d'assurer que les navires transiteront en toute sécurité. Parmi ces mesures, il faut noter: l'escorte des navires par un remorqueur dans la Traverse du Nord, la circulation à sens unique qui s'y déroulera de même qu'entre le quai de Saint-Bernard de l'Isle-aux-Coudres et le Cap Labranche (sans pour autant occasionner de retards pour le reste du trafic), les distances de sécurité maintenues avec les autres navires, l'exigence d'une marge de dégagement sous quille allant au-delà des pratiques établies ainsi que la présence d'un pilote lamaneur embarquant à Saint-Laurent afin de diriger les manœuvres d'accostage en fin de transit.

Ces mesures indiquent que l'engagement de l'initiateur du Projet envers la sécurité est sérieux. Bien que certaines d'entre elles ne soient pas nécessairement requises pour assurer une navigation sécuritaire, elles ont néanmoins clairement pour effet d'amener celle-ci à un niveau de sécurité très élevé.

#### ➤ **Impact sur le trafic maritime**

Contrairement à ce qui a été avancé par certains, l'effet que pourrait avoir la présence de navires méthaniers sur le trafic maritime dans la circonscription est marginal, tant du point de vue de la capacité à accommoder ce trafic qu'en ce qui concerne la possibilité de retards pour les navires transitant dans le système en même temps que les navires méthaniers.

Le volume de trafic sur le Saint-Laurent, tant aujourd'hui qu'historiquement, est relativement faible par comparaison avec celui d'autres ports et voies navigables à travers le monde. Les projections indiquent que la venue des navires méthaniers pourrait entraîner le passage de 120 navires additionnels au cours d'une année (soit 60 aller-retour). Considérant qu'il s'effectue près de 5,000 passages de navires assujettis au pilotage obligatoire dans la circonscription, l'augmentation pressentie serait sans effet tant sur la sécurité elle-même que sur la capacité de rencontrer la demande.



➤ **Opinion de la Corporation quant au caractère sécuritaire des activités proposées**

La circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent présente plusieurs défis pour la navigation qu'ils soient naturels, techniques, liés à la configuration des navires ou de nature humaine variant, par exemple, selon le niveau de connaissance et d'expérience des utilisateurs. Ces risques sont contrôlés grâce à un ensemble de facteurs au sein desquels le pilotage joue un rôle de premier plan.

Maîtriser ces risques et assurer la sécurité de la navigation constitue d'ailleurs la raison d'être de la Corporation. Lorsque celle-ci émet une opinion sur des questions reliées à la navigation et au pilotage, elle se base sur une approche objective et une évaluation désintéressée de la situation, conformément à sa mission fondamentale.

En l'occurrence, après avoir passé en revue les différents éléments pertinents du Projet, l'opinion de la Corporation est que celui-ci est conçu de manière rigoureuse et hautement sécuritaire. L'initiateur du Projet démontre un dévouement réel envers la sécurité et les mesures mises de l'avant devraient être de nature à rassurer les plus soucieux des intervenants.

La présence de pilotes formés selon les plus hauts standards professionnels et opérants au sein d'un système indépendant de pilotage assure déjà un niveau de sécurité très élevé. Les mesures additionnelles suggérées par l'initiateur du Projet amène celle-ci à un niveau encore plus élevé.

En somme, puisque le pilotage des navires méthaniers ne comporte pas de difficultés qui ne soient pas déjà relevées avec succès lors du passage d'autres types de navires, que le Projet n'a pas d'impact négatif sur la sécurité de la navigation ou le volume de celle-ci et qu'il s'incorpore de manière sécuritaire dans la manière dont le pilotage est déjà effectué, la Corporation estime qu'il est raisonnable de s'attendre à ce que les activités projetées se déroulent sans incident.



## ANNEXE A : LE CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME DE LA CPBSL

En 2004, la CPBSL a fait l'acquisition d'un simulateur de navigation permettant de reproduire de manière extrêmement réaliste un grand nombre de situations de navigation, tant en milieu fluvial que portuaire, à bord d'une vaste gamme de navires – dont des méthaniers semblables à ceux susceptibles de transiter sur le fleuve dans le cadre de ce projet.

Conforme aux exigences de la Convention STCW'95 de l'Organisation Maritime Internationale et approuvé par la société de classification Det Norske Veritas (DNV), le simulateur de la CPBSL, de type Polaris «Classe A»<sup>5</sup>, est conçu pour répondre aux besoins de formation et d'analyse quant à plusieurs éléments affectant la navigation, le pilotage, l'instrumentation, les manœuvres en eaux restreintes ainsi que les situations d'urgence.

Les simulations peuvent se dérouler sous toutes sortes de conditions météorologiques, en reproduisant de manière fidèle les principaux éléments susceptibles d'affecter le cours d'une manœuvre tels que courants, vents, effets de bande ou découlant du jeu des marées, perte de visibilité liée au brouillard ou la neige, de même que les interactions survenant entre navires.

Le simulateur de la CPBSL fournit une représentation graphique tridimensionnelle de très haute qualité, consistant en une vision périphérique de 330 degrés sur l'axe horizontal et de 25 degrés sur le plan vertical, et on y retrouve l'ensemble des équipements de navigation, de manœuvre et de communication présent à bord des navires modernes.

---

<sup>5</sup> Il faut noter aussi que le logiciel utilisé pour le simulateur de navigation Polaris a également été approuvé par la Garde côtière de la Grande-Bretagne ainsi que celle des États-Unis, le Département des transports des États-Unis et le bureau de la Sécurité maritime de Norvège.



Le simulateur peut être utilisé afin de reproduire plusieurs situations importantes telles que:

- Manœuvres en des conditions de navigation diverses et prévention des échouements ou abordages;
- Manœuvres d'accostages et d'appareillages à l'aide de remorqueurs;
- Situations d'urgence telles que pannes ou ennuis mécaniques de différentes natures (perte de gouvernail, panne de moteur, panne des instruments de navigation ou d'aide à la navigation, dérèglements de divers indicateurs etc.);
- Manœuvres d'urgence en des chenaux étroits;
- Utilisation d'un vaste éventail d'équipements: propulseurs, hélices, ancres et amarres;
- Exécution de plans de passages, détermination de la position à l'aide d'appareils électroniques (ECDIS, DGPS, etc.), utilisation des radars et aides de pointage radar automatiques (APRA);
- Application des principes de gestion des ressources à la passerelle.

Cet outil de pointe, grâce à l'expérience et la connaissance experte des conditions locales de navigation détenues par les membres de la Corporation, s'est avéré utile afin d'apprécier le caractère sécuritaire des activités projetées.



## **ANNEXE B : PROTOCOLE CONCERNANT LES SERVICES DE CONSEILS PROFESSIONNELS DISPENSÉS À DES TIERCES PARTIES PAR LA CORPORATION DES PILOTES DU BAS SAINT-LAURENT**

### **OBJECTIF**

L'objectif de ce protocole consiste à définir la base sur laquelle la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (CPBSL) fournit des services de conseil sur des questions relevant de la compétence professionnelle de ses membres.

Ce faisant, la Corporation vise à assurer que ces services, ainsi que les termes en vertu desquels ceux-ci sont disponibles, soient connus de toutes les parties pouvant être concernées.

La CPBSL croit que cette transparence est de nature à préserver l'intégrité et l'objectivité professionnelles de la Corporation ainsi que de ses membres.

### **CONTEXTE**

La mission centrale de la CPBSL consiste à fournir un service de pilotage – fondé sur l'indépendance de jugement du pilote – qui soit efficace et à la fine pointe des pratiques actuelles afin de faciliter la navigation sécuritaire des navires commerciaux sillonnant le district de pilotage obligatoire du Bas Saint-Laurent, c'est-à-dire la région comprise entre Les Escoumins et Québec et qui inclus également le Saguenay. Les pilotes de la CPBSL accomplissent cette mission en fournissant leurs services aux navires par l'entremise d'une société fédérale de la couronne, l'Administration de pilotage des Laurentides.

Pour effectuer correctement leurs tâches, les pilotes doivent posséder le plus haut niveau d'expertise en matière de navigation maritime et de connaissance des eaux



locales. Bien que ces même compétences puissent s'avérer inestimables pour l'industrie maritime ou les organismes préoccupés par l'environnement lorsqu'il s'agit d'évaluer des questions d'opérations et de sécurité, le fait que de tels services puissent être dispensés par la CPBSL directement à ces tierces parties ne doit pas faire dévier la CPBSL de sa mission centrale telle que décrite précédemment.

Les principes directeurs selon lesquels de tels services peuvent être fournis sont exposés ci-dessous.

## **TYPE DE SERVICES**

La Corporation ne fournit des services de conseil que pour les zones relevant clairement du champ de compétences professionnelles de ses membres et lorsqu'une connaissance experte des conditions locales de navigation est nécessaire afin de fournir ces conseils, ceux-ci se limitant aux eaux de la région du Bas Saint-Laurent telle que précédemment décrite.

La Corporation ne fournit des services de conseil que sur des questions reliées à la navigation et au pilotage sécuritaire et efficace de navires. Elle ne se prononce pas sur des questions de viabilité commerciale ou d'acceptabilité environnementale.

## **PROCESSUS PAR LEQUEL LA CPBSL FOURNIT DES SERVICES DE CONSEIL**

### **Retenir les services de la CPBSL**

Les services de la CPBSL sont disponibles pour toute tierce partie manifestant un intérêt légitime envers des questions de sécurité ou d'opérations reliées à la navigation maritime.





Les parties intéressées à retenir les services de la CPBSL doivent contacter le siège social de la Corporation à Québec. La nature précise des services demandés à la CPBSL doit être exprimée clairement, par écrit, pour être prise en considération.

Toute demande requière l'approbation de la direction de la CPBSL, laquelle évaluera la pertinence du mandat proposé et la disponibilité des ressources qualifiées pour l'entreprendre.

### **Exécution du mandat**

Les pilotes chargés d'entreprendre tout mandat ayant été approuvé seront clairement identifiés par la CPBSL.

De manière appropriée, les pilotes travailleront de concert avec la partie requérant le service. Les pilotes entreront également en communication avec toute autre partie lorsque cela est jugé nécessaire pour l'exécution du mandat, à moins que la partie requérant le service demande par écrit qu'une telle mesure ne soit pas prise et désigne de manière spécifique les parties avec lesquelles elle ne veut pas que des communications aient lieu. En de tels cas, l'absence de telles communications et discussions sera notée dans le rapport présenté par les pilotes si cela s'avère pertinent.

La direction de la CPBSL révisera le rapport préparé par les pilotes désignés afin de s'assurer que toutes les considérations liées aux opérations ou à la réglementation aient été prises en considération de manière appropriée.

Les conseils et avis contenus dans ces rapports constitueront l'opinion de la CPBSL. Ces conseils et avis seront basés sur une approche objective et une évaluation désintéressée de la situation. Le rapport reflétera non seulement l'expérience et l'expertise des pilotes mais également un point de vue indépendant.

Tous ces conseils et avis seront fournis par écrit.



## **Compensation**

La CPBSL fournit des services de conseil dans l'intérêt du public et de la communauté maritime. Ces activités de consultation ne sont pas entreprises dans le but de générer des profits pour la Corporation. Par conséquent, la compensation demandée pour ces services est établie à des niveaux visant à couvrir les frais de la CPBSL.

Le montant exigé pour fournir des services de conseil professionnels sera établi avant d'entreprendre le mandat et fera l'objet d'une entente écrite avec la partie qui retient les services de la Corporation.