

# PRATIQUES ET PROCÉDURES PRACTICES & PROCEDURES



# 2023



Publié par l'Administration portuaire de Sept-Îles à l'adresse suivante :  
[www.portsi.com](http://www.portsi.com)

Published by the Sept-Îles Port Authority at the following address:  
[www.portsi.com](http://www.portsi.com)

L'Administration portuaire de Sept-Îles est une Administration Portuaire Canadienne, créée en vertu de la *Loi Maritime du Canada* et ses lettres patentes. Ce document a été créé en vertu de l'*article 56 (1) (b) de la Loi maritime du Canada*, afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection de l'environnement dans les eaux du Port de Sept-Îles. Conformément à la Loi sur les langues officielles, ce document est fourni en français et en anglais.

The Sept-Îles Port Authority is a Canada Port Authority created under the Canada Marine Act and its letters of patent. This document was made pursuant to the *section 56 (1) (b) of the Canada Marine Act*, for the purpose of promoting safe and efficient navigation and environmental protection in the waters of the Port of Sept-Îles. In accordance with the Official languages Act, this document is provided in both French and English.

Préparé par / Prepared by :

\_\_\_\_\_  
Shawn Grant  
Maître du port et agent de sûreté portuaire

\_\_\_\_\_  
2023-01-30  
Date

Vérifié par / Verified by :

\_\_\_\_\_  
Raynald Ouellet, ing.  
Vice-président, Opérations & développement des affaires

\_\_\_\_\_  
2023-01-30  
Date

Approuvé par / Approved by :

\_\_\_\_\_  
Pierre D. Gagnon, ing.  
Président-directeur général

\_\_\_\_\_  
2023-01-30  
Date

## AVIS

Le contenu est sujet à changement. Pour tout renseignement complémentaire, veuillez svp communiquer avec le bureau de la capitainerie, au 1 418 961-1229 ou par courriel à [capitainerie@portsi.com](mailto:capitainerie@portsi.com).

## NOTICE

The information is subject to change. For inquiries or further information on this document, please contact the Harbour Master's Office at 1 418 961-1229 or via email at [capitainerie@portsi.com](mailto:capitainerie@portsi.com).

**TABLE DES MATIÈRES**
**TABLE OF CONTENTS**
**INFORMATION GÉNÉRALE**
**GENERAL INFORMATION**

1	Champ d'application
5	Définitions – Abréviations
6	Autorité du maître du port
8	Rôle du Service de communications et trafic maritime
11	Avis d'arrivée

1	Application
5	Interpretation – Abbreviations
6	Harbour Master's Authority
8	Role of the Marine Communications and Traffic Services
11	Notice of Arrival

**SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION**
**SAFETY OF NAVIGATION**

12	Mesures extraordinaires
15	Vitesse sécuritaire – Général
17	Appel de sécurité – Communications
20	Restrictions spéciales – Navigation

12	Extraordinary Measures
15	Safe Speed – General
17	Security Call – Communications
20	Special Restrictions – Navigation

**RESTRICTIONS SPÉCIALES – « QUAIS »**
**SPECIAL RESTRICTIONS – “DOCKS”**

22	Accostage interdit
23	Quai Pointe-aux-Basques (n° 7)
24	Quai des Pétroliers (n° 8)
27	Quai des Croisières (n° 12)
28	Quai Pointe-Noire (n° 30)
29	Quai Multiusager (nos 35 et 36)
31	Quai La Relance (n° 40)
32	Quai La Relance (n° 41)
33	Communications par radio
38	Équipement projetant au-delà du bord du navire
41	Navire dépassant l'extrémité d'un quai
42	Zones d'exclusion et restrictions à la navigation

22	Berthing Not Permitted
23	Pointe-aux-Basques Wharf (No 7)
24	Tanker Jetty (No 8)
27	Cruise ship dock (No 12)
28	Pointe-Noire dock (No 30)
29	Multiuser dock (No 35 & 36)
31	La Relance dock (No 40)
32	<u>La Relance</u> dock (No 41)
33	Radio Communications
38	Equipment Extending Beyond the Vessel's Side
41	Vessel Extending Beyond a Pier or Wharf
42	Exclusion Zones and Navigational Restrictions

**SÛRETÉ PORTUAIRE (ISPS)**
**PORT SECURITY (ISPS)**

43	Terminaux certifiés ISPS
44	Agents de sûreté de l'installation maritime
45	Agent de sûreté portuaire

43	ISPS Certified Terminals
44	Port Facility Security Officers
45	Port Security Officer

**EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS**
**EXERCISES AND TRAINING**

47	Exercices et entraînements
----	----------------------------

47	Exercises and Training
----	------------------------

**TABLE DES MATIÈRES**
**TABLE OF CONTENTS**
**REMORQUEURS ET PILOTES**
**TUGS AND PILOTS**

<b>54</b>	Services de pilotage
<b>56</b>	Services de remorqueurs
<b>57</b>	Obligation d'utiliser les pilotes et remorqueurs
<b>58</b>	Nombre de remorqueur requis
<b>59</b>	Exceptions
<b>60</b>	Sécurité
<b>61</b>	Départ de la zone d'ancrage
<b>62</b>	Désaccord
<b>64</b>	Poste d'embarquement des pilotes

<b>54</b>	Pilotage Services
<b>56</b>	Tug Services
<b>57</b>	Compulsory Usage of Pilot and Tugs
<b>58</b>	Number of tugs to be used
<b>59</b>	Exceptions
<b>60</b>	Safety
<b>61</b>	Departure from anchorage
<b>62</b>	Disagreement
<b>64</b>	Pilot Boarding Stations

**MOUVEMENT DE NAVIRE, ANCRAGE ET AMARRAGE**
**SHIP MOVEMENT, ANCHORAGE AND BERTHING**

<b>69</b>	Ancrage
<b>72</b>	Manœuvres dans le Port de Sept-Îles
<b>73</b>	Mouvement – navires non conventionnels
<b>74</b>	Dégagement sous la quille et tirant d'eau minimal en manœuvre
<b>78</b>	Amarrage des navires
<b>81</b>	Amarres
<b>82</b>	Déplacement à l'aide d'amarres
<b>84</b>	Navire sans équipage

<b>69</b>	Anchorage
<b>72</b>	Manoeuvring in Sept-Îles Harbour
<b>73</b>	Movement – Non-Conventional Vessels
<b>74</b>	Under keel Clearance and Maximum Manoeuvring Draught
<b>78</b>	Berthing of Vessels
<b>81</b>	Lines
<b>82</b>	Shifting on Lines
<b>84</b>	Unmanned Vessels

**SECTEUR DE TRANSBORDEMENT DÉDIÉ**
**DEDICATED TRANSSHIPMENT AREA**

<b>86</b>	Application
-----------	-------------

<b>86</b>	Application
-----------	-------------

**ENTRETIEN DU NAVIRE**
**SHIP MAINTENANCE**

<b>88</b>	Démobilisation ou essai de la machinerie de propulsion ou de manœuvre
<b>92</b>	Mise en marche de l'hélice principale
<b>96</b>	Peinturage
<b>98</b>	Entretien externe du navire
<b>100</b>	Travail à chaud

<b>88</b>	Demobilization or Testing of Manoeuvring Machinery
<b>92</b>	Turning Propellers Alongside
<b>96</b>	Painting
<b>98</b>	Overside Maintenance
<b>100</b>	Hot Work

**TABLE DES MATIÈRES**
**TABLE OF CONTENTS**
**OPÉRATIONS SPÉCIALES**
**SPECIAL OPERATIONS**

<b>103</b>	Opérations de dragage, construction, travaux de récupération et d'entretien	<b>103</b>	Dredging Operations, Construction, Salvage and Maintenance Work
<b>106</b>	Transbordement de navire à navire	<b>106</b>	Ship to Ship Transfers

**MAMMIFÈRES MARINS**
**MARINE MAMMALS**

<b>111</b>	Application	<b>111</b>	Application
------------	-------------	------------	-------------

**PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**
**ENVIRONMENTAL PROTECTION**

<b>115</b>	Pompage et rejet des eaux de lest dans le PSI	<b>115</b>	Pumping Ballast in PSI
<b>118</b>	Pollution marine	<b>118</b>	Marine Pollution
<b>122</b>	Rejet interdit	<b>122</b>	Discharge Prohibited
<b>123</b>	Épurateurs à boucle ouverte	<b>123</b>	Open Loop Scrubbers
<b>124</b>	Déchargements par-dessus bord	<b>124</b>	Overboard Discharges
<b>125</b>	Eaux usées	<b>125</b>	Sewage
<b>126</b>	Eaux grises	<b>126</b>	Grey Water
<b>128</b>	Gestion des ordures	<b>128</b>	Garbage Disposal
<b>133</b>	Émissions atmosphériques	<b>133</b>	Air Emissions
<b>136</b>	Ravitaillement en carburant	<b>136</b>	Refuelling

**ACTIVITÉS SPÉCIALES EXIGEANT  
L'APPROBATION DU PSI**
**SPECIAL ACTIVITIES  
REQUIRING PSI APPROVAL**

<b>142</b>	Application	<b>142</b>	Application
------------	-------------	------------	-------------

**BATEAUX DE PLAISANCE ET PETITS BÂTIMENTS**
**PLEASURE CRAFTS AND SMALL VESSELS**

<b>144</b>	Petits bâtiments	<b>144</b>	Small Vessels
<b>145</b>	Vitesse, petits bâtiments	<b>145</b>	Speed, Small Vessels
<b>146</b>	L'opération de bateaux de plaisance et autres petits navires	<b>146</b>	Operation of Pleasure crafts and Other Small Vessels

**SITUATIONS D'URGENCE**
**EMERGENCY SITUATIONS**

<b>149</b>	Procédures d'urgence et de communications	<b>149</b>	Emergency procedures & communications
------------	---	------------	---------------------------------------

## INFORMATION GÉNÉRALE

## GENERAL INFORMATION

### CHAMP D'APPLICATION

### APPLICATION

1. Ces « Pratiques et Procédures » sont produites conformément à l'article 56 (1) (b) de la *Loi maritime du Canada* et elles ont été développées afin de favoriser une navigation efficace et sécuritaire, ainsi que la protection de l'environnement dans les eaux du PSI. Elles peuvent être modifiées périodiquement par le PSI.
  2. Ces « Pratiques et Procédures » doivent être respectées par tout navire entrant, sortant, s'accostant, s'appareillant, manoeuvrant ou à l'ancre dans les eaux du PSI, et doivent être considérées comme des conditions d'entrée dans le PSI. Le non-respect de ces « Pratiques et Procédures » est une infraction en vertu de la *Loi Maritime du Canada* et peut entraîner une amende allant jusqu'à 5 000 \$, pour une personne, et jusqu'à 50 000 \$ dans le cas d'un navire de vingt mètres et plus.
  3. À l'exception d'une situation d'urgence, rien dans ces « Pratiques et Procédures », ne remplace les dispositions de la *Loi maritime du Canada*, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la protection de l'environnement* ou de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* ou des Règlements qui découlent d'une ou l'autre de ces lois.
  4. Les capitaines doivent porter une attention particulière à « *Notice to ships bound for Iron ore company of Canada* » à destination de l'installation maritime de la Compagnie Minière I.O.C. et l'*Avis aux navires en direction du Quai Multiusager* et l'*Avis aux navires en direction de la SFPPN*. Ces avis fournissent des renseignements importants et précieux concernant l'accostage à ces installations.
1. These “Practices & Procedures” are made pursuant to section 56 (1)(b), of the *Canada Marine Act*, and have been developed for the purpose of promoting safe and efficient navigation, as well as environmental protection in the waters of the PSI and may be amended periodically by the PSI.
  2. These “Practices & Procedures” are to be followed by all vessels entering, berthed, departing, manoeuvring, or at anchor in the waters of the PSI and are to be considered as conditions of entry into the PSI. The noncompliance with these “Practice & Procedures” is an offence under the *Canada Marine Act* and a person is liable to a fine of up to \$5,000 and in the case of a ship of twenty metres in length or more, of up to \$50,000.
  3. Except in an emergency, nothing in these “Practices & Procedures” shall supersede any requirement of the *Canada Marine Act*, the *Canada Shipping Act 2001*, the *Canadian Environmental Protection Act* and the *Marine Transportation Security Act* or any *Regulations made pursuant to these Acts*.
  4. Masters are to pay special attention to the *Notice to Ships bound for the Iron Ore Company of Canada (I.O.C.)* private facilities, the *Notice to ships bound for the Multiuser dock* and the *Notice to Ships Bound for the SFPPN*. These notices provide important and invaluable information in regard to berthing at these facilities.

**DÉFINITIONS – ABRÉVIATIONS**

5. Les définitions qui suivent s'appliquent aux « Pratiques et Procédures » :

« **agent** » signifie la personne ou la compagnie qui est autorisée par le propriétaire, le gérant ou l'affréteur, à s'occuper des affaires du navire.

« **chaland** » chaland, péniche, drague, sonnette flottante, marie-salope, ponton ou caravane flottante non autopropulsé. (*barge*)

« **eaux du port** » signifie toutes les eaux navigables du PSI telles qu'identifiées dans les lettres patentes qui découlent de la *Loi maritime du Canada* et telles qu'indiquées sur la carte marine Canadienne 1220.

« **LMC** » signifie la Loi maritime du Canada.

« **marchandise dangereuse** » signifie toute marchandise qui est identifiée dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) ou dans le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

« **Maître du port** » la personne ou classe de personne, dûment nommée par le PSI pour appliquer les dispositions de l'article 58 de la *Loi maritime du Canada*.

« **nœuds** » signifie les milles marins à l'heure (équivalent à 1,85 kilomètres à l'heure).

« **P.E.L.** » signifie le port en lourd d'un navire.

« **petits bâtiments** » signifie tous les navires auxquels les Règlements sur les petits bâtiments s'appliquent.

« **Port de Sept-Îles** » signifie l'Administration portuaire de Sept-Îles, une Administration portuaire Canadienne créée en vertu de ses lettres patentes et de la *Loi Maritime du Canada*.

« **PSI** » signifie Port de Sept-Îles.

« **navire** » signifie tout genre de bâtiment, bateau ou embarcation conçu, utilisé, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, autopropulsé ou non; la présente définition vise également les hydravions, les radeaux et les estacades de billes ou de bois de construction.

« **tirant d'eau** » signifie la profondeur d'eau sous la ligne de flottaison, mesurée verticalement à l'endroit le plus bas de la coque du navire.

**INTERPRETATION – ABBREVIATIONS**

5. The definitions in this subsection apply to the "Practice & Procedures"

"**Agent**" means the person or company who is authorized by the owner, manager, or charter to conduct the business of the vessel in the PSI.

**barge** means a non-self-propelled barge, scow, dredge, pile-driver, hopper, pontoon, or houseboat. (*chaland*)

"**CMA**" means the Canada Marine Act

"**Dock**" means a dock, a pier, or a wharf.

"**Draught**" means the depth of a vessel below the waterline, measured vertically to the lowest part of the hull.

"**Dangerous goods**" means any commodity that is identified in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code or the Transportation of Dangerous Goods Regulations.

"**DWT**" means the Dead weight of a vessel.

"**Harbour Master**" a person or a member of a class of persons duly nominated by the PSI, to apply the provisions of *section 58 of the Canada Marine Act*.

"**Knots**" means nautical miles per hour (equivalent to 1.85 kilometres per hour).

"**Port of Sept-Îles**" means the Sept-Îles Port Authority, a Canadian Port Authority established under its Letters Patent pursuant to the *Canada Marine Act*.

"**PSI**" means the Port of Sept-Îles.

"**Small vessel**" means all vessels to which the Small Vessel Regulations apply.

"**Vessel**" means every description of a ship, boat or craft designed, used or capable of being used solely or partly for marine navigation, whether self-propelled or not and without regard to the method of propulsion, and includes a seaplane and a raft or boom of logs or lumber.

"**Waters of the Port**" means all the navigable waters of the PSI as identified in the Letters Patent pursuant to the *Canada Marine Act* and as shown on Canadian Chart 1220.

### AUTORITÉ DU MAÎTRE DU PORT

6. En vertu de l'article 58 de la Loi Maritime du Canada, le PSI a désigné le Maître du port comme étant la personne responsable de contrôler le trafic maritime et de veiller au respect de ces « Pratiques et Procédures » émises en vertu de l'article 56 (1) b).
7. Des instructions aux navires peuvent être transmises directement au navire par le Maître du port ou son représentant délégué sur le canal VHF 12 ou par l'entremise de la Garde côtière canadienne, du Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), des Escoumins sur les canaux VHF 14 ou 16, ou via l'Agent.

### RÔLE DU SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

8. Les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) « Les Escoumins » possède les équipements qui permettent aux opérateurs de suivre les mouvements des navires et de communiquer avec eux dans ce secteur. Le SCTM « Les Escoumins » donnera des instructions aux navires dans le PSI, au nom du PSI.
9. Les navires recevant des instructions du SCTM « Les Escoumins », concernant le mouvement et l'opération des navires, des travaux ou des services dans les eaux du PSI, doivent considérer que ces dernières sont des mesures exigées par le Maître du port et qu'elles sont reliées à la sécurité, à la sûreté ou à la protection de l'environnement.
10. Des avis périodiques exigeant des actions par des navires dans les eaux du PSI, seront promulgués par le SCTM « Les Escoumins » par un *Avis aux navigateurs*, *Avis à la navigation* ou un avis sur la *Radio diffusion maritime continue (RMC)*.

### AVIS D'ARRIVÉE

11. Les Capitaines doivent aviser le PSI et leurs agents, de l'heure prévue d'arrivée aux limites du PSI, 96, 48, 24, 12, et 6 heures avant leur arrivée.

### HARBOUR MASTER'S AUTHORITY

6. Pursuant to article 58 of the Canada Marine Act, the PSI has designated the Harbour Master to be the person responsible controlling marine traffic in the PSI and for ensuring the adherence to these "Practices & Procedures" issued under article 56 (1) b).
7. Instructions to vessels may be given directly to the vessel by the Harbour Master or his delegated representative on VHF channel 12 or through the Canadian Coast Guard, Marine Communications and Traffic Services (MCTS), "Les Escoumins" on VHF channels 14 and 16, or through the Agent.

### ROLE OF THE MARINE COMMUNICATIONS AND TRAFFIC SERVICES

8. Marine Communications and Traffic Services (MCTS) "Les Escoumins" has facilities which enable the operators to track the movement of and communicate with vessels in this region. MCTS "Les Escoumins" will pass on instructions to vessels in the waters of the PSI, on behalf of the PSI.
9. Vessels receiving instructions from MCTS "Les Escoumins" relating to the movement or operation of vessels, works or services in the waters of the PSI are to consider these to be measures required by the Harbour Master and relate to safety, security, or environmental protection.
10. Periodic notices requiring action by vessels in PSI waters will be promulgated by MCTS "Les Escoumins" as Notices to Mariners, Notices to Shipping or on the Continuous Marine Broadcast (CMB).

### NOTICE OF ARRIVAL

11. Masters are to advise the PSI and their Agent of their ETA to the PSI limits, 96, 48, 24, 12 and 6 hours prior to arrival.

## **SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION**

### **MESURES EXTRAORDINAIRES**

12. Des risques réels ou potentiels pour l'environnement, à la sécurité du personnel ou de la propriété, peuvent nécessiter le déplacement des navires dans les eaux du PSI. Les mouvements de cette nature seront dirigés par le PSI et doivent être respectés dans ces circonstances; le PSI peut exiger les services d'un pilote, remorqueur(s) ou tout autre service nécessaire pour le déplacement sécuritaire d'un navire.
13. Lorsque le PSI exige qu'un navire ou une opération utilise les services de remorqueurs et/ou de pilotes, ces services seront aux frais et aux risques du propriétaire du navire. Dans de telles circonstances l'article 58 s'applique.
14. Dans certaines circonstances exceptionnelles, le PSI peut enlever, modifier ou augmenter les obligations émissent en vertu des Pratiques & Procédures. Ces décisions seront prises au cas par cas, et ne sont pas une exclusion ou obligation permanente.

### **VITESSE SÉCURITAIRE – GÉNÉRAL**

15. Un rappel aux capitaines qu'en conformité avec les « Règlements sur les abordages » les navires doivent procéder à une vitesse sécuritaire.
16. Dans les eaux du PSI, on entend par vitesse sécuritaire la vitesse minimale à laquelle un navire peut maintenir sa course en toute sécurité.

### **APPEL DE SÉCURITÉ – COMMUNICATIONS**

17. Tous les navires doivent faire un appel de sécurité par les canaux VHF 14 et 16 lorsqu'il s'apprête à transiter dans le « Chenal du milieu », le « Chenal de l'Est » ou le « Chenal de l'Ouest ».

## **SAFETY OF NAVIGATION**

### **EXTRAORDINARY MEASURES**

12. Potential or actual risks to the environment, safety or security of personnel or property, may necessitate the movement of vessels in the waters of the PSI. Movements of this nature will be directed by the PSI and must be complied with in these circumstances; the PSI may order a pilot, tug(s), or other services necessary for the safe movement of a vessel.
13. Where the PSI requires that a vessel or operation, secures the services of tugs and/or pilots, such services will be at the risk and expense of the vessel. In such a case article 58 applies.
14. Under certain extraordinary circumstances, the PSI may wave, modify, or increase requirements issued under these Practice & Procedures. Such decisions will be made on a case-by-case situation and are not a permanent waiver or requirement.

### **SAFE SPEED – GENERAL**

15. Masters are reminded that in accordance with the "Collision Regulations", vessels must proceed at a safe speed.
16. In the waters of the PSI, safe speed is to mean the minimum speed at which a vessel can safely maintain its course.

### **SECURITY CALL – COMMUNICATIONS**

17. All vessels transiting through the "Chenal du milieu", "Chenal de l'Est" or the "Chenal de l'Ouest", shall make a security call on VHF channels 14 and 16.

**18.** Tous les navires doivent communiquer avec SCTM «Les Escoumins» via le canal VHF 14 lorsqu'ils :

- a) approchent des limites du PSI;
- b) entrent dans le «Chenal du Milieu»;
- c) passent «Pte à la chasse»;
- d) sont arrivés au mouillage;
- e) sont à 15 minutes avant de quitter l'anchrage ou le poste à quai;
- f) quittent l'anchrage ou le poste à quai;
- g) ont complété les manœuvres d'accostage;
- h) quittent les limites du PSI;
- i) sont sur le point de débuter un exercice ou des travaux;
- j) ont terminé avec l'exercice ou les travaux.

**19.** Les capitaines doivent répondre à toutes les questions et fournir toute information requise par SCTM «Les Escoumins» et considérer ces demandes de renseignements comme provenant du Maître de port.

### RESTRICTIONS SPÉCIALES – NAVIGATION

**20.** Tous les navires battant pavillon étranger doivent entrer dans le PSI par le «Chenal du Milieu» seulement. La navigation à travers le «Chenal de l'Est» ou le «Chenal de l'Ouest» est interdite pour les navires étrangers.

**21.** La navigation dans le «Chenal du milieu» est restreinte à un seul navire à la fois, pour les navires suivants :

- a) 60 000 tonnes métriques et plus;
- b) tous les pétroliers; et
- c) tous les navires avec un problème de propulsion ou de navigation

**18.** All vessels shall contact MCTS “Les Escoumins” via VHF channel 14 when they are:

- a) about to enter PSI limits;
- b) entering the “Chenal du Milieu”;
- c) passing “Pte à la chasse”;
- d) arrived at anchorage;
- e) 15 minutes prior to leaving anchorage or berth;
- f) leaving the anchorage or berth;
- g) completed with berthing manoeuvres;
- h) leaving PSI limits;
- i) about to begin an exercise or works; and
- j) completed with an exercise or works.

**19.** Masters must answer any questions and provide any information required by MCTS “Les Escoumins” and consider these requests for information as coming from the Harbour Master.

### SPECIAL RESTRICTIONS – NAVIGATION

**20.** All foreign flagged vessels must navigate through the “Chenal du Milieu” only. Navigation through the “Chenal de l'Est” or the “Chenal de l'Ouest” is prohibited for foreign flagged vessels.

**21.** Navigation in the “Chenal du milieu” is restricted to one vessel transiting at a time for the following vessels:

- a) 60,000 metric tons and larger;
- b) all tankers; and
- c) all vessels with a propulsion or navigational problem.

**RESTRICTIONS SPÉCIALES – « QUAIS »**

**SPECIAL RESTRICTIONS – “DOCKS”**

***Accostage interdit***

***Berthing not permitted***

22. Aucun navire ne peut s'accoster à un quai sous l'autorité du PSI à moins d'en avoir reçu l'autorisation au préalable du Maître du Port.

22. No vessel is permitted to berth at a dock under the authority of the PSI, unless authorization has been granted by the Harbour Master.

***Quai Pointe-aux-Basques (n° 7)***

***Pointe-Aux-Basques Wharf (No 7)***

23. Aucun navire ne peut demeurer accosté au quai Pointe-aux-Basques lorsque les vents excèdent 30 nœuds provenant du sud, du sud-est ou du sud-ouest. Tous les navires accostés à ce quai avec de tels vents, seront sommés de cesser leurs opérations et de procéder à l'ancrage jusqu'au moment où les vents s'abaisseront.

23. No vessel is permitted to stay berthed at Pointe-aux-Basques wharf when winds exceed 30 knots from the South, Southeast or Southwest. All vessels berthed at this wharf with such wind conditions will be required to cease operations and proceed to anchor until such time as the winds subside.

***Quai des Pétroliers (no 8)***

***Tanker Jetty (No 8)***

24. Tout navire, incluant les navires Canadiens, accostant ou appareillant au quai des Pétroliers devra retenir les services d'un pilote et remorqueur(s). Les navires avec un PEL de plus de 20 000 tm devront retenir les services d'un minimum de 2 remorqueurs. Rien dans cet article ne limite les obligations découlant de l'article 58.

24. All vessels, including Canadian vessels, berthing at, or sailing from the Tanker Jetty shall retain the services of a pilot and tug(s). Vessels with a DWT greater than 20 000 mt shall retain de services of a minimum of 2 tugs. Nothing in this article limits the obligations under *article 58*.

25. (1) Aucun navire avec un port en lourd maximal certifié de plus de 30 000 Tm ou une longueur hors tout de plus de 178 m n'est autorisé à s'accoster au quai des Pétroliers. Aucun navire avec un déplacement maximal à l'arrivée de plus de 26 000 Tm, n'est autorisé à s'accoster au quai des Pétroliers.

25. (1) No vessel with a certified maximum DWT greater than 30 000 mt or an LOA greater than 178 meters, is permitted to berth at the Tanker jetty. No ship with a maximum displacement on arrival of more than 26,000 Tm is authorized to berth at the Tanker Jetty.

(2) La défense de type F-1 (Extrémité Ouest du quai) doit obligatoirement servir comme premier point de contact entre le navire et le quai. La vitesse d'accostage doit être réduite au minimum (max. 0,135 m/s)

(2) The F-1 type fender (West end of the wharf) must be used as the first point of contact between the ship and the wharf. The docking speed must be reduced to a minimum (max. 0.135 m/s)

(3) Aucun pétrolier ne peut s'accoster ou demeurer accoster, si un navire de croisière est prévu de s'accoster au quai des croisières (section 12).

(3) No tanker is permitted to berth or remained berthed when a cruise ship is scheduled to berth at the cruise dock (section 12).

26. Aucun navire ne peut demeurer accosté au quai des Pétroliers lorsque les vents prévus excèdent 30 nœuds. Tous les navires accostés à ce quai avec de tels vents, seront sommés de cesser ses opérations et de procéder immédiatement à l'ancrage jusqu'au moment où les vents s'abaisseront.

26. No vessel is permitted to stay berthed at the Tanker Jetty when winds exceed 30 knots. All vessels berthed at this jetty with such wind conditions will be required to cease operations and proceed to anchor until such time as the winds subside.

**Quai des Croisières (no 12)**

27. Aucun navire ne peut accoster ou demeurer accosté au quai des Croisières lorsque les vents excèdent 30 nœuds provenant du sud ou du sud-ouest. Tous les navires accostés à ce quai avec de tels vents, seront sommés de cesser leurs opérations et de procéder à l'ancrage jusqu'au moment où les vents s'abaisseront.

**Quai Pointe-Noire (no 30)**

28. La section 30 du quai Pointe-Noire peut accommoder des navires avec un port en lourd de maximum de 180 000 Tm, avec une longueur hors tout de 295 m.

**Quai Multiusager (no 35 & no 36)**

29. Tous les navires qui accostent à ce quai et qui appareillent doivent retenir les services d'un pilote et d'un minimum de 2 remorqueurs en tout temps. Rien dans cet article ne limite les obligations découlant de l'article 58.
30. (1) Le franc-bord minimalement requis pour l'accostage et le chargement de cargaison à ce quai sont :
- a) Section 35, 5.7 mètres; et
  - b) Section 36, 6.5 mètres.
- (2) Pour des raisons de sécurité et nuisances opérationnelles, aucun navire muni d'appareils n'est permis d'accoster au Quai Multiusager.
- (3) En raison de l'espace limité sur le quai et pont d'approche, le ravitaillement en carburant ou le chargement de produits pétroliers à bord du navire n'est pas autorisé sur le quai Multiusager.

**Quai La Relance (no 40)**

31. Aucun navire ne peut être accosté côté bâbord au quai de La Relance sans l'autorisation du Maître du PSI. Si la permission est donnée, il sera interdit d'utiliser la propulsion du navire lors des manœuvres d'accostage ou d'appareillage; donc, l'utilisation d'un pilote et remorqueur(s) est obligatoire et sera aux frais de l'armateur/navire. Rien dans cet article ne limite les obligations découlant de l'article 58.

**Cruise Ship dock (No 12)**

27. No vessel is permitted to berth or remain berthed at the Cruise Ship dock when winds exceed 30 knots from the South or Southwest. All vessels berthed at this jetty with such wind conditions will be required to cease operations and proceed to anchor until such time as the winds subside.

**Pointe-Noire dock (No 30)**

28. Section 30 of the Pointe-Noire dock can accommodate vessels with a maximum DWT of 180,000 mt, with an LOA of 295m.

**Multiuser dock (No 35 & No 36)**

29. All vessels berthing at and sailing from this dock, shall retain the services of a Pilot and a minimum of 2 tugs at all times. Nothing in this article limits the obligations under article 58.
30. (1) The minimum freeboard for berthing and remaining alongside this dock while loading cargo is:
- a) Section 35, 5.7 meters; and
  - b) Section 36, 6.5 meters.
- (2) Due to safety reasons and operational hindrance, no geared vessels are permitted to berth at the Multiuser dock.
- (3) Due to the limited space on the dock and bridge, refueling or the loading of petroleum products onboard ship, is not permitted at the Multiuser dock.

**La Relance dock (No 40)**

31. No vessel is permitted to berth Port side too at the La Relance dock, without the authorization from the Harbour Master. If permission is granted, the use of the ship's propulsion system during berthing or sailing manoeuvres will not be permitted; therefore, use of tug(s) and Pilot will be mandatory and at Owners/vessel's expense. Nothing in this article limits the obligations under article 58.

### ***Quai La Relance (no 41)***

32. Afin de minimiser l'usage des propulseurs et des hélices, tout navire avec un tirant d'eau de plus de 8.0 mètres, accostant ou appareillant du poste à quai 41 devra utiliser un minimum deux (2) remorqueurs lors de ces manœuvres. Rien dans cet article ne limite les obligations découlant de l'article 58.

### **COMMUNICATIONS PAR RADIO**

33. Les communications radio dans le PSI seront limitées à celles concernant la manutention des marchandises, le mouvement et la sécurité ou la sûreté des navires et des personnes.
34. Tous les navires dans les eaux du PSI doivent demeurer à l'écoute des canaux VHF 12, 14 et 16. Les pilotes, remorqueurs, et préposés aux amarres, utiliseront le canal 18A.
35. Les canaux VHF désignés lors d'opérations dans le PSI sont les suivants :
- |     |                        |
|-----|------------------------|
| 12  | Opérations du PSI      |
| 14  | SCTM « Les Escoumins » |
| 18A | Remorqueurs et pilotes |
36. Tous les navires devront aviser SCTM « Les Escoumins » des dangers en matière de sécurité ainsi que des restrictions opérationnelles provoquées par leurs opérations.
37. En vertu du *Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada*, les petits navires qui doivent transmettre leurs mouvements sont tenus de demeurer à l'écoute sur le canal 14 VHF.

### **ÉQUIPEMENT PROJETANT AU-DELÀ DU BORD DU NAVIRE**

38. Sous réserve de l'article 39, tous les navires nécessitant que de l'équipement dépasse les côtés du navire doivent obtenir l'autorisation du Maître du port. Aucun gréement, appareil de manutention de la cargaison ou autre équipement ne sera projeté au-delà du côté extérieur du navire de façon à mettre en danger la vie ou la propriété ou causant un risque à la navigation.

### ***La Relance Dock (No 41)***

32. In order to minimize the use of thrusters and propellers, all vessels berthing or sailing from the La Relance dock (No 41), with a draft greater than 8.0 m shall use a minimum of two (2) tugs for such manoeuvres. Nothing in this article limits the obligations under *article 58*.

### **RADIO COMMUNICATIONS**

33. Radio communications for operations in the PSI shall be restricted to those relating to operational handling, the movement and safety or security of vessels and persons.
34. All vessels operating in the waters of the PSI, whether underway, at anchor or at berth, must monitor VHF channel 12, 14 and 16. Pilots, tugs and linesmen will use channel 18A.
35. Designated VHF channels for operations in the PSI are:
- |     |                          |
|-----|--------------------------|
| 12  | PSI Operations           |
| 14  | MCTS "Escoumins Traffic" |
| 18A | Tugs and Pilot           |
36. All vessels shall advise MCTS "Les Escoumins" of any operational or safety concerns and restrictions brought about by their operations.
37. Small vessels, which are required under the *Eastern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations* to report their movements, are to keep a listening watch on VHF channel 14.

### **EQUIPMENT EXTENDING BEYOND THE VESSELS' SIDE**

38. Subject to article 39, any vessel that requires equipment to be extending beyond its sides, must obtain authorization from the Harbour Master. No rigging, cargo gear or other equipment of any vessel in the waters of the PSI shall overhang or project beyond the outboard side of the vessel in a manner that may endanger life or property or cause a hazard to navigation.

39. *L'article 38* ne s'applique pas aux grues des navires, aux grues-portiques, panneaux d'écouille McGregor ou aux mâts des navires auto-déchargeurs qui, dû à la nécessité des opérations, sont obligés de projeter du côté mer, pour permettre aux navires d'être chargés ou déchargés. Les navires avec de tels équipements qui gênent les manœuvres des navires avoisinants donneront priorité aux navires en mouvement en ramenant l'équipement projeté à l'intérieur jusqu'à ce que le navire en mouvement soit passé.

40. Lorsque l'équipement est projeté en dehors du navire entre le coucher et le lever du soleil, cet équipement doit être illuminé en tout temps.

#### NAVIRE DÉPASSANT L'EXTRÉMITÉ D'UN QUAÏ

41. Seulement lorsqu'il est nécessaire et sécuritaire de le faire, les navires peuvent être amarrés de façon qu'une partie de celui-ci dépasse l'extrémité d'un quai. Afin d'être visible dans toutes les directions, tout navire qui dépasse l'extrémité d'un quai, du coucher du soleil au lever du jour, doit garder la partie qui dépasse bien illuminée. Dans certaines circonstances un *Avis à la navigation* sera émis par le Maître du Port.

#### ZONES D'EXCLUSION ET RESTRICTIONS À LA NAVIGATION

42. Des zones d'exclusion ou des restrictions à la navigation peuvent être établies de manière permanente ou périodique dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et du personnel ou résultant d'opérations spéciales dans le PSI. Le Maître du port, par SCTM « Les Escoumins », promulguera ces zones d'exclusion ou restrictions de la navigation.

39. *Article 38* does not apply to vessels' cranes, gantry cranes, McGregor hatch covers or booms of self-unloaders, which of necessity, are required to protrude on the offshore side to enable the vessels to be loaded or unloaded. Vessels with such equipment swung out, when impairing other vessels manoeuvring in the vicinity, shall give priority to the manoeuvring vessel by swinging inboard the extending gear until the manoeuvring vessel is passed and cleared.

40. When equipment is swung outboard between sunset and sunrise, such equipment is to be properly illuminated at all times.

#### VESSEL EXTENDING BEYOND A PIER OR WHARF

41. Vessels may only extend beyond a pier, wharf, or jetty into the waters of the PSI when it is safe to do so. Every vessel that extends into the waters of the PSI beyond the end of any pier, wharf, or jetty shall, from sunset to sunrise keep the projecting end of the vessel adequately illuminated so as to be readily visible from all directions. In certain circumstances a *Notice to shipping* will be issued by the Harbour Master.

#### EXCLUSION ZONES AND NAVIGATIONAL RESTRICTIONS

42. Exclusion zones or navigational restrictions on the movement of vessels may be permanently or periodically established in the interest of safe navigation and personnel safety, or as a result of special operations in the PSI. The Harbour Master through MCTS "Les Escoumins" will promulgate these exclusion zones or navigational restrictions.

## SÛRETÉ PORTUAIRE (ISPS)

### TERMINAUX CERTIFIÉS ISPS

43. Six (6) terminaux du PSI ont reçu la certification en vertu du *Code international sur la sûreté des navires et installations portuaires* (ISPS) conformément aux dispositions du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* :
- I.O.C. (quais privés 2, 4 et 5)
  - Pointe-aux-Basques (quai 7)
  - Pétroliers (quai 8)
  - Quai des croisières (quai 12)
  - Mgr-Blanche (quais 14 et 15)
  - Pointe-Noire (quais 30 et 31)
  - Multiusager (quais 35 et 36)
  - La Relance (quais 40 et 41)

### AGENTS DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION MARITIME (ASIM)

44. Les agents de sûreté de l'installation maritime sont :
- Terminal I.O.C. M. Bruno Cormier, au 1 418 968-7540;
  - Pointe-aux-Basques, Quai des Pétroliers, Quai des Croisières, Quai Mgr-Blanche, Quai Pointe-Noire, Quai Multiusager, Terminal La Relance, M. Shawn Grant 1 418 964-6270.

### AGENT DE SÛRETÉ PORTUAIRE

45. L'agent de sûreté portuaire pour le PSI de Sept-Îles, est M. Shawn Grant, et il peut être rejoint au sgrant@portsi.com.
46. Les capitaines doivent respecter les dispositions du « *Règlement sur la sûreté du transport maritime* », lorsque dans le PSI. L'agent de sûreté portuaire est aussi le Maître du port et il peut être rejoint en tout temps par l'entremise de l'agent maritime du navire ou SCTM « Les Escoumins ». Tout incident en référence avec le Code ISPS doit être immédiatement rapporté à l'agent de sûreté de l'installation maritime. Tout changement de niveau de MARSEC sera rapporté via le canal VHF 12 et 14.

## PORT SECURITY (ISPS)

### ISPS CERTIFIED TERMINALS

43. There are six (6) terminals within the PSI which have received the *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS) certification, pursuant to the *Marine Transportation Security Regulations*:
- I.O.C. Terminal (private berths 2, 4 & 5)
  - Pointe-aux-Basques (7)
  - Tanker Jetty (8)
  - Cruise dock (12)
  - Mgr-Blanche (14 & 15)
  - Pointe-Noire (berths 30 & 31)
  - Multiuser Dock (berths 35 & 36)
  - La Relance (berths 40 & 41)

### PORT FACILITY SECURITY OFFICERS (PFSO)

44. The individual marine facility Security Officers are:
- I.O.C. Terminal, Mr. Bruno Cormier at 1 418 968-7540;
  - Pointe-aux-Basques, Tanker Jetty, Cruise ship dock, Mgr-Blanche Dock, Pointe-Noire Dock, Multiuser Dock, La Relance terminal, Mr. Shawn Grant 1 418 964-6270

### PORT SECURITY OFFICER

45. The Port Security Officer for the PSI of Sept-Iles, Mr. Shawn Grant, and he can be reached at sgrant@portsi.com.
46. Masters are to abide by the "Marine Transportation Security Regulations" while in the PSI. The Port Security Officer is also the Harbour Master and can be reached at any time via the ship's Agent or MCTS "Les Escoumins". Any incidents relating to Security within ISPS Code are to be reported immediately to the Marine Facility Security Officer of that marine facility. Any changes to MARSEC levels will be reported via VHF Channels 12 and 14.

## EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS

- 47.** Le bureau du Maître du port est au courant des diverses exigences internationales pour des exercices et/ou des entraînements à des intervalles déterminés et permettra, autant que possible, de tels exercices.
- 48.** Voici des exemples d'exercices, mais n'y sont pas limités à :
- Combat d'incendie, incluant l'évacuation;
  - Mise à l'eau des embarcations de sauvetage;
  - Homme à la mer;
  - Intrusions (ISPS);
  - Faire sonner la corne du navire à des fins d'exercice; et
  - tout autre exercice requis par la loi.
- 49.** (1) Aucun exercice ne peut être effectué sans l'autorisation du Maître du port. Le capitaine peut demander l'autorisation via de son Agent.
- (2) Sous réserve de l'article (3), en collaboration avec les Agents, le Maître du port leur a accordé le pouvoir d'autoriser des exercices, en autant que les articles 50 à 53 soient respectés en tout temps. Les Agents doivent informer le Maître du Port et SCTM «Les Escoumins» par courriel qu'un exercice a été autorisé.
- (3) En tout temps, le Maître du port peut annuler un exercice.
- 50.** Tous les exercices doivent :
- a) avoir lieu durant les heures de clarté
  - b) être tenus lorsque la météo est clémente; et
  - c) être terminés au moins une (1) heure avant le coucher du soleil.
- 51.** Lorsque la permission pour l'exercice est octroyée, au moins une (1) heure avant le début d'un exercice ou entraînement, le navire devra contacter :
- a) l'agent du navire ; et
  - b) SCTM « Les Escoumins » via VHF 14

## EXERCISES AND TRAINING

- 47.** The Harbour Master's Office is aware of international requirements for various exercises and/or training at designated intervals and will accommodate such activities as much as possible.
- 48.** Examples of exercises include, but are not limited to:
- Fire drill, including evacuations;
  - Lowering lifeboats;
  - Man overboard;
  - Intrusions (ISPS);
  - Sounding the vessel's horn for exercises purposes; and
  - Any other exercises required by law.
- 49.** (1) No exercise may be conducted without the Harbour Master's permission. The Master may request permission through their Agent.
- (2) Subject to article (3), in working with the Agents, the Harbour Master has granted them the authority to authorize exercises, provided that articles 50 to 53 are respected at all times. Agents are to inform the Harbour Master's office and Escoumins Traffic by email, that an exercise has been authorised.
- (3) The Harbour Master may cancel an exercise at any time.
- 50.** All exercises must:
- a) be conducted during daylight hours;
  - b) only be conducted in good weather; and
  - c) be completed at least one (1) hour prior to sunset.
- 51.** When permission is granted to hold the exercise, at least 1 hour prior to the commencement of an exercise or training, the vessel must contact:
- a) the vessel's Agent ; and
  - b) MCTS "Les Escoumins" through VHF 14

- |  |  |
|--|--|
| <p><b>52.</b> Une (1) minute avant le début de l'exercice ou de l'entraînement, le Capitaine devra contacter SCTM « Les Escoumins » par le canal VHF 14, pour aviser du début de l'exercice ou de l'entraînement. Une fois l'exercice ou l'entraînement complété, le Capitaine devra en aviser SCTM « les Escoumins » pour aviser que l'exercice ou l'entraînement est terminé.</p>  | <p><b>52.</b> One (1) minute prior to the commencement of the exercise or training, the Master will once again contact MCTS "Les Escoumins" via VHF 14 and advise that the exercise is commencing. Upon completion of the exercise or training, the Master will contact MCTS "Les Escoumins" via VHF 14 to advise that the exercise or training is completed.</p>  |
| <p><b>53.</b> Sous réserve de l'article 50, si les embarcations de survie ou des embarcations de sauvetage sont mises à l'eau par crochet ou par l'appareil de dégagement et exercées à la rame ou à moteur, elles peuvent le faire pourvu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les embarcations demeurent à moins 50 mètres du navire; et</li> <li>b) si une situation anormale ou d'urgence se produit, l'exercice est immédiatement résilié et SCTM «Les Escoumins» sont immédiatement contactés et informés de la situation.</li> </ul> | <p><b>53.</b> Subject to <i>article 50</i>, if lifeboats or rescue boats are lowered into the water or cast off from the falls and exercised under oars or power, they may do so provided that:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) they remain within 50 meters of their vessel; and</li> <li>b) if any abnormal or emergency situation occurs, the exercise be immediately terminated and MCTS "Les Escoumins" be immediately contacted and advised of the situation.</li> </ul> |

## **REMORQUEURS ET PILOTES**

### **SERVICES DE PILOTAGE**

- 54.** Le PSI a désigné les pilotes de la *Compagnie minière IOC Rio Tinto*, comme les seuls pilotes autorisés à opérer dans les eaux du PSI. Toute autre personne qui offre les services de pilotage dans le PSI sera en infraction en vertu de la LMC.
- 55.** Toute demande de service de pilotage doit être faite en communiquant directement avec le 1 418 968-7540 ou via courriel au [00.marineservices@ironore.ca](mailto:00.marineservices@ironore.ca);

### **SERVICES DE REMORQUEURS**

- 56.** Les arrangements pour les services de remorqueurs doivent être pris avec :
- a) Service maritime de la Compagnie minière I.O.C. au 1 418 968-7540; où
  - b) Océan remorquage Côte-Nord au 1 418 694-1414

## **TUGS AND PILOTS**

### **PILOTAGE SERVICES**

- 54.** The PSI has designated the pilots of the *Rio Tinto IOC*, as the only pilots permitted to operate within PSI waters. Any other person offering pilotage services will be committing an infraction in accordance with the CMA.
- 55.** Pilot service requests must be made by contacting 1 418 968-7540 or via email at [00.marineservices@ironore.ca](mailto:00.marineservices@ironore.ca);

### **TUG SERVICES**

- 56.** Arrangements for tug services must be made through either:
- a) Iron Ore Company of Canada Marine Services at 1 418 968-7540; or
  - b) Océan remorquage Côte-Nord, at 1 418 694-1414

### OBLIGATION D'UTILISER LES PILOTES ET REMORQUEURS

57. Sous réserve des *articles 14 et 59*, l'usage des services d'un pilote et remorqueur(s) est obligatoire pour tous les navires d'une longueur supérieur à 80 mètres et d'une jauge brute (GRT) supérieur à 4000 tonneaux, lors des manœuvres d'accostage ou d'appareillage aux quais appartenant au PSI. L'usage des services d'un pilote et remorqueur(s) est aussi obligatoire pour les navires suivants navigants dans le PSI :
- les navires ayant des problèmes de propulsion ou de navigation;
  - les navires qui sont limités dans leur capacité de manœuvre ou remorqués ;
  - les navires avec un Port en lourd plus grand que 250 000 tonnes métriques;
  - les pétroliers avec un Port en lourd de plus de 45 000 tonnes métriques.

### NOMBRE DE REMORQUEURS REQUIS

58. Le nombre de remorqueurs requis, pour effectuer toutes les manœuvres d'accostage, d'appareillage ou de déplacement de navire, de façon sécuritaire, sera déterminé par le pilote. La sécurité est primordiale et le Maître du Port va supporter la décision du pilote.

### EXCEPTIONS

59. Si un navire ne présente aucune condition énumérée à l'*article 57*, les exceptions suivantes s'appliquent :

#### *Navires de croisières*

- les navires de croisières doivent retenir les services d'un pilote, cependant, l'usage de remorqueur(s) est à la discrétion du capitaine et du pilote. Si la décision est prise d'utiliser des remorqueur(s), l'*article 58* s'applique;

#### *Navires canadiens*

- Sous réserve de l'*article 24*, l'usage des pilotes et remorqueurs est à la discrétion du Capitaine, pour les navires canadiens avec un PEL d'au plus 36 000 Tm, équipé d'un propulseur d'étrave, lorsqu'ils accostent ou appareillent aux quais appartenant au PSI. Il est entendu que cette exception ne s'applique pas au quai de la compagnie Minière IOC du Canada. Si la décision est prise de retenir les services de remorqueur(s), l'*article 58* s'applique;

### COMPULSORY USAGE OF PILOT AND TUGS

57. Subject to the *articles 14 and 59*, the use of a pilot and tug(s) services is compulsory for all vessels greater than 80 meters in length and a Gross registered tonnage (GRT) greater than 4000 tons, while berthing at or sailing from a PSI dock. The use of a Pilot and tug(s) is also compulsory for the following vessels while maneuvering in the PSI:
- vessels with defects related to propulsion or navigation;
  - vessels that are restricted in their ability to maneuver or being towed;
  - vessels with a deadweight greater than 250,000 metric tons; or
  - tanker vessels with a deadweight greater than 45,000 metric tonnes.

### NUMBER OF TUGS REQUIRED

58. The number of tugs to be used, in order to safely conduct all berthing, sailing and movements of a vessel, will be determined by the pilot. Safety is paramount and the Harbour Master will abide by the pilot's decision.

### EXCEPTIONS

59. If a vessel or ship does not present any of the conditions indicated at *article 57*, the following exceptions apply:

#### *Cruise ships*

- cruise ships shall retain the services of a pilot, but the use of tug(s) is at the Master's & pilot's discretion. If the decision is made to use tug(s), then *article 58* applies.

#### *Canadian vessels*

- Subject to *article 24*, the use of a pilot and tug(s) are at the Master's discretion for Canadian vessels with a DWT no greater than 36,000 mt, equipped with a bow thruster(s), while berthing at or sailing from a dock owned by the PSI. For greater certainty this exception does not apply to the docks owned by the Iron Ore Company of Canada. If the decision is made to use the services of a tug(s), then *article 58* applies;

#### *En direction de l'ancre*

- c) l'usage d'un pilote et remorqueur(s) est à la discrétion du capitaine, pour les navires qui vont directement à l'ancre à partir des limites du PSI. Si la décision est prise d'utiliser un pilote et remorqueur(s), *l'article 58* s'applique;

#### *En direction des limites*

- d) l'usage de pilote et remorqueur(s) est à la discrétion du capitaine, pour les navires qui quittent l'ancre afin d'aller directement aux limites du PSI. Si la décision est prise d'utiliser un pilote et remorqueur(s), *l'article 58* s'applique.

#### *Remorqueurs battant pavillon étranger*

- e) l'utilisation des services d'un pilote est à la discrétion du capitaine, pour les remorqueurs battant pavillon étranger d'une jauge brute de 4 000 tonnes et moins, lorsqu'ils sont en service ou après avoir remorqué un navire au PSI. Si la décision est prise d'utiliser un pilote et remorqueur(s), *l'article 58* s'applique.

### SÉCURITÉ

60. Le pilote peut retarder les manœuvres d'accostage ou d'appareillage en raison de préoccupation de sécurité (ex. conditions météorologiques, les glaces, l'état du navire, la disponibilité des remorqueur(s), etc.).

### DÉPART DE L'ANCRAGE

61. Sous réserve de *l'article 59 b*), aucun navire ne doit quitter sa position d'ancre, en direction d'un quai, sans avoir un pilote à bord.

### DÉSACCORD

62. En cas de désaccord entre le pilote et le capitaine en ce qui concerne la navigation, l'accostage ou l'appareillage d'un navire, le pilote peut quitter le navire. Si le pilote quitte le navire, le capitaine doit maintenir le navire amarré ou au cas où le navire n'est pas amarré, retourner au mouillage et attendre d'autres instructions du Maître du Port.
63. Le PSI, ne peut être tenu responsable pour les erreurs, les fautes ou la négligence de la part d'un pilote ou de remorqueur(s) utilisés lors des manœuvres d'accostage, d'appareillage ou la navigation d'un navire.

#### *Heading to anchorage*

- c) the use of pilot and tug(s) services is at the Master's discretion, for all vessels heading directly to anchorage from the PSI limits. If the decision is made to use pilot and tug(s), then *article 58* applies;

#### *Heading to PSI limits*

- d) the use of pilot and tug(s) service is at the Master's discretion, for all vessels sailing from the anchorage directly to PSI limits. If the decision is made to use pilot and tug(s), then *article 58* applies; or

#### *Foreign tugs*

- e) the use of pilot service is at the Master's discretion for foreign flagged tugs with a Gross Registered Tonnage of 4 000 tons and less, while in service or after towing a vessel into PSI. If the decision is made to use pilot and tug(s), then *article 58* applies.

### SAFETY

60. The pilot may delay berthing or sailing maneuvers due to any safety concern (i.e., weather conditions, ice, the vessel's condition, availability of tug(s), etc.).

### DEPARTURE FROM ANCHORAGE

61. Subject to *article 59 b*), no vessel shall depart from its anchorage position, in the direction of a berth, without a pilot on board.

### DISAGREEMENT

62. In case of any disagreement between the Pilot and the Master in regard to the navigation, berthing or sailing of a vessel, the Pilot may depart from the vessel. If the Pilot departs from the vessel, the Master must maintain the vessel at berth or in case the vessel is not berthed, return to anchorage, and await further instructions from the Harbour Master.
63. The PSI is not liable for any damages that may be due to error, fault, or negligence on the part of a pilot or tug(s), while they are assisting in the berthing, sailing maneuvers or navigation of a vessel.

### POSTE D'EMBARQUEMENT DES PILOTES

64. Le poste d'embarquement officiel des pilotes à l'intérieur des limites du PSI, est situé à la position suivante :

Lat. 50° 10'.3 N Long. 066° 23.6' O.

65. Le pilote peut, à sa discrétion, modifier l'emplacement d'embarquement pour diverses raisons de sécurité (ex. conditions météorologiques, les glaces, la condition du navire, etc.).
66. Certaines circonstances obligeront le pilote à monter abord d'un navire, à une position située en dehors des limites du PSI. Pour des raisons de sécurité, si l'embarquement n'est pas possible, le pilote peut guider le navire dans le PSI, depuis le pont du remorqueur d'escorte.
67. À l'arrivée du pilote, « l'échelle combinée » ou « l'échelle du pilote » doit déjà être en place à 4 mètres au-dessus du niveau de l'eau, sur le côté indiqué par le pilote. Le pilote contactera le navire avant d'arriver et informera de tout changement à cette procédure normale.
68. Si, pour des raisons de sécurité, le pilote est incapable d'embarquer sur le navire, lorsque le navire est au poste d'embarquement des pilotes situé à l'intérieur des limites du PSI, le Capitaine doit procéder au mouillage et attendre les ordres.

### MOUVEMENT DE NAVIRE, ANCRAGE ET AMARRAGE

#### ANCRAGE

69. Sous réserve de l'article 57, les navires entrant dans les eaux du PSI, en attente d'un poste à quai, devront se diriger directement à la zone d'ancrage désignée.
70. Aucun navire n'est autorisé à s'ancrer à l'extérieur de la zone d'ancrage désignée, conformément à l'article 71. Les navires ancrés à l'extérieur de la zone d'ancrage désignée seront ordonnés de se déplacer à l'intérieur la zone d'ancrage.
71. La zone désignée pour l'ancrage dans les eaux du PSI, est définie par le triangle formé des points suivants :

### PILOT BOARDING STATIONS

64. The official pilot boarding station within PSI limits, is situated at the following position:

Lat. 50° 10'.3 N Long. 066° 23.6' W.

65. The pilot may, at his discretion, modify the boarding location for various safety reasons (i.e., weather conditions, ice conditions, vessel's condition, etc.).
66. Certain circumstances will oblige the pilot to board a vessel, at a position located outside the PSI limits. For safety reasons, if the boarding is not possible, the pilot may guide the vessel into the PSI, from the bridge of the escorting tug.
67. Upon the pilot's arrival, the "Combination Ladder" or "pilots' ladder" must be in place 4 meters above sea level on the side of the vessel indicated by the pilot. Pilots will contact the vessel prior to arrival and will notify of any changes to this standard procedure.
68. If for safety reasons the pilot is unable to board the vessel, while the vessel is at the Pilot Boarding station located within the PSI, the Master is to proceed to anchorage and await orders.

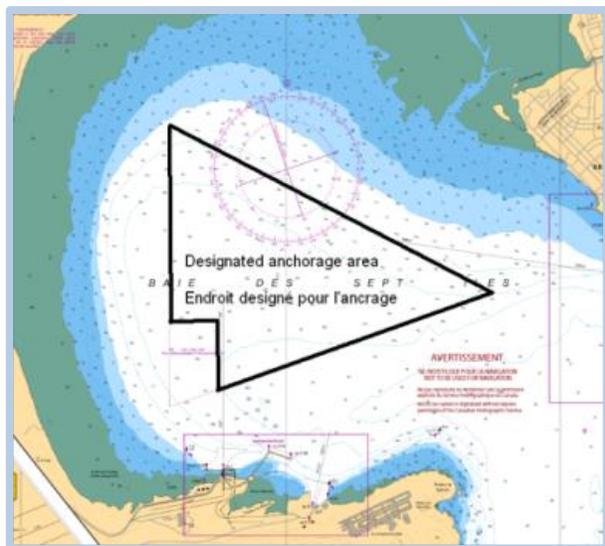
### SHIP MOVEMENT, ANCHORAGE & BERTHING

#### ANCHORAGE

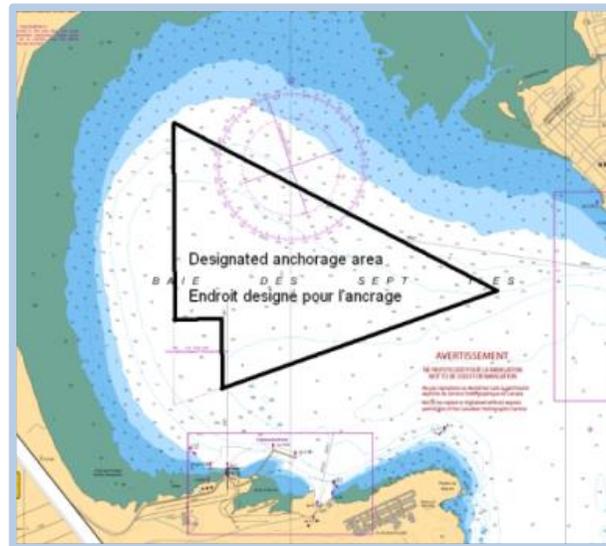
69. Subject to *article 57*, vessels entering the waters of the PSI, while awaiting a clear berth, are to proceed directly to the designated anchorage area.
70. No vessel is permitted to anchor outside the designated anchorage area, as defined in *article 71*. Vessels anchored outside the designated anchorage area will be ordered to move within the anchorage area.
71. The designated anchorage area is defined by the triangle formed from the following points:

Position 1 : Lat. 50°11.6'N and Long. 066°25.0'O.  
 Position 2 : Lat. 50°13.1'N and Long. 066°29.7'O.  
 Position 3 : Lat. 50°10.5'N and Long. 066°29.7'O.

Position 1: Lat. 50°11.6'N and Long. 066°25.0'W.  
 Position 2: Lat. 50°13.1'N and Long. 066°29.7'W.  
 Position 3: Lat. 50°10.5'N and Long. 066°29.7'W.



Extrait de la carte marine 1220 du Service Hydrographique Canadien



Extract of the chart 1220 of the Canadian Hydrographic Services

### MANŒUVRES DANS LE PORT DE SEPT-ÎLES

### MANOEUVRING IN SEPT-ILES HARBOUR

72. Rien dans ces «Pratiques & Procédures» ne doit interférer avec les mesures requises à adopter par le Capitaine, afin de minimiser un risque, dans les manœuvres d'un navire en particulier ou classe de navire.

72. Nothing in these "Practice & Procedure" shall interfere with any measures, required to be adopted by the Master, to minimize a risk in the movement of any particular vessel or class of vessel.

### MOUVEMENT – NAVIRES NON CONVENTIONNELS

### MOVEMENT – NON-CONVENTIONAL VESSELS

73. Sous réserve de l'article 57, les navires non conventionnels (tels que les plates-formes de forage et de pompage, les dragues, etc.) qui sont limités dans leur capacité de manoeuvrer seront autorisés à entrer, à se déplacer ou à quitter les eaux du PSI, seulement lorsqu'un plan de route sera présenté et approuvé par le PSI.

73. Subject to article 57, non-conventional vessels (such as floating cranes, oil rigs, dredges, etc.) that are restricted in their ability to manoeuvre will be authorized to enter, move within, or depart from the waters of the PSI only after a navigation plan is presented to and approved by the PSI.

- a) lorsque les navires non conventionnels sont en manœuvre, les déplacements des autres navires seront contrôlés par le Maître du port.
- b) l'autorisation de déplacement identifiera toutes les précautions et les mesures spéciales qui doivent être prises par tous les navires concernés.
- c) tous les frais associés à ces précautions sont à la charge du navire non conventionnel.

- a) other vessels moving in the waters of the PSI will be controlled or curtailed during the process as directed by the Harbour Master.
- b) the authorization will identify any special precautions and measures to be taken by all vessels concerned.
- c) any and all fees associated with these precautions are at the non-conventional vessel's expense.

### DÉGAGEMENT SOUS LA QUILLE ET TIRANT D'EAU MAXIMALE EN MANŒUVRE

74. Un navire manœuvrant dans les eaux du PSI ne doit pas poursuivre sa route avec moins de 60 cm d'eau sous sa quille. Pour des raisons de sécurité, le Maître du Port peut augmenter ce dégagement pour certains ou tout type de navires.
75. Le PSI donnera des avis sur les profondeurs draguées des chenaux ainsi que le tirant d'eau maximum pour le passage dans ces chenaux. Pour des raisons de sécurité, le dégagement sous la quille peut être augmenté au-delà de 60 cm pour le passage dans les chenaux.
76. Les navires en chargement seront avisés par leurs agents du tirant d'eau maximal afin d'assurer la sécurité du navire, tout en permettant un chargement optimal.
77. Pour des raisons de sécurité, les Capitaines peuvent décider en tout temps d'augmenter le dégagement sous la quille au-delà de 60 cm.

### AMARRAGE DES NAVIRES

78. Sous réserve de l'article 79, un seul navire peut s'amarrer à un poste à quai à la fois.
79. L'amarrage de deux navires ou plus (un contre l'autre) ou l'amarrage d'une partie d'un navire à un quai et l'autre section du navire à un autre navire à quai n'est pas permis sans l'autorisation du Maître du Port.

### AMARRES

80. Les navires amarrés le long d'un quai, doivent garder une tension égale sur toutes les amarres. La météo peut nécessiter l'utilisation d'amarres supplémentaires. Les conseils du pilote devront être suivis en ce qui concerne l'amarrage des navires.

### DÉPLACEMENT À L'AIDE D'AMARRES

81. Les navires accostés à un quai du PSI nécessitant d'être déplacés le long du quai peuvent, avec l'autorisation du Maître du port, être déplacés à l'aide de leurs amarres. Le Maître du port accordera cette autorisation dépendamment des types de bollards sur le quai, des conditions météorologiques, des glaces, de la présence

### UNDERKEEL CLEARANCE AND MAXIMUM MANŒUVRING DRAUGHT

74. A vessel manoeuvring in the waters of the PSI shall not proceed with an under-keel clearance of less than 60 cm. For safety reasons, the Harbour Master may increase this clearance for certain or all types of vessels.
75. The PSI will advise on dredged channel depths and the necessary maximum draught for the passage in those channels. For safety reasons, the under-keel clearance may be increased greater than 60 cm for passage in channels.
76. Vessels loading at berths will be advised by their agents of the maximum draught in order to ensure safety of the vessel, while allowing the vessel an optimum load.
77. For safety reasons, Master's may decide at any time to increase the under-keel clearance greater than 60 cm.

### BERTHING OF VESSELS

78. Subject to *article 79*, only one vessel is permitted to be secured at berth at any one time.
79. Double berthing (two vessels or more) or securing one part of a vessel at a berth and another part of the vessel against another vessel at berth, is not permitted, without the Harbour Master's authorization.

### LINES

80. Vessels berthed alongside a dock, are required to keep an even strain on all lines. Weather may necessitate the use of additional lines. The pilot's advice shall be followed in respect of securing a vessel.

### SHIFTING ON LINES

81. Vessels berthed at a PSI dock, requiring to move along a berth may, with the prior authorization from the Harbour Master, shift the vessel using the vessel's lines. The Harbour Master will grant this authorization depending on the types of bollards at the dock, weather conditions, ice conditions, the presence of other vessels in the vicinity and

d'autres navires à proximité ou de toute autre condition spéciale relative au navire et à la sécurité de l'opération. Il est entendu que cet article ne s'applique pas aux navires amarrés aux installations de la compagnie minière IOC.

- 82.** Sous réserve de l'article 57, aucun navire ne devra être déplacé entre deux postes à quai, sans l'autorisation du Maître du port.

### NAVIRES SANS ÉQUIPAGE

- 83.** Les chalands ou autres navires sans équipage doivent avoir des amarres avec une portée suffisante pour demeurer amarrés de façon sécuritaire à toutes les étapes de la marée. De tels navires doivent avoir une personne ou une compagnie disponible en tout temps. Les numéros de téléphone des personnes en devoir doivent être remis au bureau du Maître du port.
- 84.** Aucun chaland ou autre navire sans équipage ne peut demeurer à l'ancrage sans l'autorisation du Maître du port. Lorsque le Maître du port donne l'autorisation, les conditions suivantes s'appliquent :
- le chaland / le bateau sans équipage sera surveillé 24 heures par jour; ou
  - un bateau d'escorte / remorqueur devra demeurer le long du chaland / bateau sans équipage afin de vérifier sa position; et
  - il peut ordonner que le chaland / navire sans équipage soit amarré à un quai en attendant qu'une situation / condition ou mauvais temps passe.

### SECTEUR DE TRANSBORDEMENT DÉDIÉ

- 85.** Aucun navire ne peut se trouver dans ce secteur de transbordement dédié et identifié à l'article 86, à moins :
- d'être impliqué dans les opérations de transbordement; ou
  - d'avoir une situation d'urgence déclarée, qui requière que le navire soit ancré de façon éloignée des autres navires; ou
  - d'avoir ordre de le faire par SCTM « Les Escoumins », Transports Canada, la Garde Côtière, le PSI, ou toute autre autorité compétente.

any special condition relating to the vessel and the safety of the operation. For greater certainty this article does not apply to vessels berth at an Iron Ore Company of Canada facility.

- 82.** Subject to *article 57*, no vessel shall move between one berth and another berth, without the authorization of the Harbour Master.

### UNMANNED VESSELS

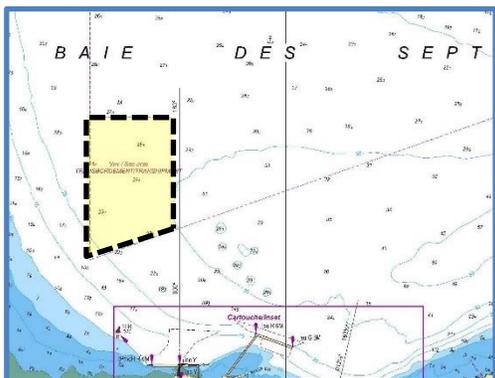
- 83.** Barges or other unmanned vessels must have lines with sufficient scope to remain properly secured at all stages of the tide. Such vessels must have a person or company responsible for the security arrangements, and this person or company available on short notice. Contact phone numbers are to be left with the Harbour Master's office.
- 84.** No barge or other unmanned vessels may be left unattended at anchor without the authorization from the Harbour Master. When authorisation is given by the Harbour Master, the following conditions will apply:
- the barge / unmanned vessel will be monitored 24 hours per day; or
  - an escort boat / tug may be ordered alongside the barge / unmanned vessel to monitor its position; and
  - the barge / unmanned vessel may be ordered to be berthed at a dock pending a situation / condition or inclement weather passes.

### DEDICATED TRANSHIPMENT AREA

- 85.** No vessel is permitted in the dedicated transshipment area, identified at *article 86*, unless they:
- are involved in the transshipment operations; or
  - have a declared emergency situation that requires the vessel to anchor away from other vessels; or
  - have been ordered to do so by MCTS "Les Escoumins", Transport Canada, the Coast Guard, the PSI, or any other competent authority.

**86.** Les coordonnées suivantes indiquent les limites du secteur de transbordement dédié :

- 50 degrés 11.31' N X 066 degrés 29.70' W
- 50 degrés 11.31' N X 066 degrés 29.28' W
- 50 degrés 10.68' N X 066 degrés 29.01' W
- 50 degrés 10.51' N X 066 degrés 29.70' W



Extrait de la carte marine 1220 du Service Hydrographique Canadien

**86.** The following coordinates indicate the outer limits of a dedicated transshipment area:

- 50 degrees 11.31' N X 066 degrees 29.70' W
- 50 degrees 11.31' N X 066 degrees 29.28' W
- 50 degrees 10.68' N X 066 degrees 29.01' W
- 50 degrees 10.51' N X 066 degrees 29.70' W



Extract of the chart 1220 of the Canadian Hydrographic Services

### ENTRETIEN DU NAVIRE

#### **DÉMOBILISATION OU ESSAI DE LA MACHINERIE DE PROPULSION OU DE MANŒUVRE**

- 87.** Les navires qui ont l'intention de faire des essais d'équipement ou de machines, à la démobilité du moteur principal, des systèmes de propulsion ou de toute autre machinerie affectant la manœuvrabilité des navires, doivent en faire la demande au préalable au Maître du Port, via leurs agents.
- 88.** Le PSI donnera seulement l'autorisation lorsque les prévisions météorologiques et la disponibilité du poste d'amarrage seront favorables. Des conditions spécifiques sur la machinerie en entretien peuvent être imposées, exigeant que l'équipement soit opérationnel après une période donnée et que des amarres additionnelles soient installées, ou qu'un remorqueur soit mis en disponibilité (au frais de l'arrimeur) durant la période d'entretien.
- 89.** Lorsque l'autorisation est accordée par le PSI, le Capitaine doit aviser SCTM «Les Escoumins» via le VHF canal 14, que la maintenance est sur le point de commencer. Une fois que les réparations sont terminées, le Capitaine doit aviser de nouveau SCTM «Les Escoumins».
- 90.** Les travaux d'entretien ne doivent pas affecter les capacités de combat d'incendies, les pompes ou la stabilité du navire.

### SHIP MAINTENANCE

#### **DEMOBILIZATION OR TESTING OF MANOEUVRING MACHINERY**

- 87.** Vessels intending to engage in equipment or machinery tests, the demobilization of the main engine(s), steering gear or other shipboard system that affects the vessels' propulsion or manoeuvrability, must apply for authorization from the Harbour Master, through their agents.
- 88.** The PSI will only give authorization subject to favourable weather forecasts and berthing requirements. Conditions may be placed on the authorization requiring the equipment undergoing maintenance to be ready for use after a specific time period, that additional mooring lines to be run out, or that (at the owner's expense) a tug to be standing by during the entire time period of the maintenance.
- 89.** When permission is granted from the PSI, the Master is to advise MCTS "Les Escoumins" via VHF channel 14, that maintenance is about to begin. Once repairs are completed, the Master is to again advise MCTS "Les Escoumins".
- 90.** Maintenance work must not affect the vessel's firefighting capabilities, pumps, or stability.

### MISE EN MARCHÉ DE L' HéLICE PRINCIPALE

91. Lorsqu'un navire est accosté à un quai ou amarré à un autre navire, l'équipement de propulsion de celui-ci ne doit pas être mis en marche ou réaliser des essais ou autres opérations pouvant endommager les installations portuaires ou les autres navires, sans l'autorisation du maître du port.
92. Dans tous les cas où l'autorisation est donnée, des amarres additionnelles devront être installées et les équipements ou les machines devront être maintenus à la vitesse minimale.
93. D'autres activités dans le PSI peuvent obliger le navire à donner un préavis aux autres navires ou travaux en cours. Le navire peut être contraint de remettre ses essais à plus tard, selon les conditions des travaux déjà en cours ou des autres navires adjacents.
94. La compagnie Minière IOC a ses propres procédures pour la mise à l'essai de l'hélice du navire amarré à leur quai. Les Capitaines doivent consulter le « *Notice to ships bound for Sept-Îles* » pour plus de détails.
95. Aucun navire ne peut utiliser son hélice pour enlever les glaces le long d'un quai du PSI alors que le navire est amarré. Le navire sera responsable pour tout dommage au quai ou bollards.

### PEINTURAGE

96. Sous réserve de l'article 97, afin de protéger l'environnement, aucun grattage de vieille peinture ou de peinture ne peut être effectué sur la coque du navire.
97. Le peinturage des lignes de flottaison est permis, que lorsque exigé par Transports Canada par écrit.

### ENTRETIEN EXTERNE DU NAVIRE

98. Les Capitaines doivent se rappeler que le « *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* » stipule que le navire doit veiller à ce que celui-ci n'ait aucun système antisalissure contenant des composés organostanniques qui agissent en tant que biocides.

### TURNING PROPELLERS ALONGSIDE

91. When a vessel is berthed at a PSI facility or alongside another vessel at that facility, it shall not engage the manoeuvring equipment or conduct machinery tests or any other operation likely to endanger such property or other vessels unless the Harbour Master has given authorization.
92. In all cases where authorization is given, additional mooring lines will be run out and the equipment or machinery is to be run at minimum speeds.
93. Other activities occurring in the PSI may require that the vessel gives notice to adjacent vessels or works in progress. The vessel may be required to postpone its tests depending on the requirements of the work or adjacent vessel.
94. The Iron Ore Company of Canada (IOC) has its own procedures for vessels turning propellers while alongside their installations. Masters are to review the "*Notice to ships bound for Sept-Îles*" for more details.
95. No vessel may use its propeller to clear ice along a dock while moored at a PSI dock. Vessels will be held accountable for any damages to the dock or bollards.

### PAINTING

96. Subject to *article 97*, in order to protect the environment, no scraping of old paint or painting may be conducted on the ship's hull.
97. The painting of draft marks is permitted, only when ordered by Transport Canada in writing.

### OVERSIDE MAINTENANCE

98. Masters are reminded that the "*Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*" stipulate that the vessel must ensure that it does not have an anti-fouling system that contains any organotin compound that acts as a biocide.

**99.** Les navires, soit à l'anchrage ou à quai, sont strictement interdits de procéder à des opérations d'entretien qui permettent à des matériaux (ex. revêtement de coque, graisses, lubrifiants, produits pétroliers, résidus de soudure, pièces de navires, etc.) de tomber dans l'eau du PSI.

**99.** Vessels either at the anchorage or alongside are strictly forbidden from conducting outside maintenance which may permit materials (i.e., hull coating, grease, lubricants, petroleum products, welding residues, ship parts, etc.), to fall into the water of the PSI.

### **TRAVAIL À CHAUD**

### **HOT WORK**

**100.** Lorsque près de matières inflammables, aucune démarche qui produit une source d'inflammation n'est autorisé.

**100.** No process may be undertaken which produces sources of ignition when in areas near combustibles.

**101.** Sous réserve de l'article 100, du travail à chaud à bord d'un navire est autorisé sans permis, pourvu que le travail ne soit pas à proximité de liquide, de produits ou d'équipement inflammable.

**101.** Subject to *article 100*, hot work is permitted on board the vessel without a permit as long as the work is not in proximity to flammable liquids, products, or equipment.

**102.** Tout travail à chaud, à proximité de liquide, produit ou équipement inflammable, requiert un permis du PSI. Le permis ne sera accordé, que si le Capitaine est en mesure de garantir par écrit, qu'il se conformera aux conditions émises dans le permis.

**102.** All hot work in proximity to flammable liquids, products or equipment requires a permit from the PSI. The permit will only be issued if the Master can guarantee in writing that the conditions indicated on the permit will be respected.

### **OPÉRATIONS SPÉCIALES**

### **SPECIAL OPERATIONS**

#### **OPÉRATIONS DE DRAGAGE, CONSTRUCTION, RÉCUPÉRATION ET ENTRETIEN**

#### **DREDGING OPERATIONS, CONSTRUCTION, SALVAGE AND MAINTENANCE WORK**

**103.** Pendant les opérations de dragage, de travail de récupération sous l'eau et d'autres travaux d'entretien qui sont nécessaires pour maintenir les conditions des eaux du PSI dans un état sécuritaire, toutes les mesures possibles seront prises afin d'assurer que les opérations n'entravent pas un navire dans son approche ou à son départ d'un quai ou des eaux du PSI.

**103.** During dredging operations, salvage work, subsurface and other maintenance works that are necessary to maintain the safe conditions of the waters of the PSI, every endeavour will be made to ensure that the operations do not hamper a vessel in its approach to a berth or departure from a berth or waters of the PSI.

**104.** Des navires rencontrant de telles opérations doivent passer à la vitesse sécuritaire la plus réduite, donnant à l'opération autant d'espace que possible. Des « Avis à la navigation », en référence aux opérations en cours, seront émis via SCTM « Les Escoumins » sur la bande VHF 16.

**104.** Vessels encountering such operations are required to pass at the slowest safe speed, giving the operation as much sea room as possible. "Notices to Shipping" will refer to the operation and the MCTS "Les Escoumins" will give notice of the areas involved in the operation via VHF channel 16.

**105.** Si des opérations de plongée sont en cours, des restrictions sur la navigation dans certaines zones peuvent être en vigueur. Des « Avis à la navigation », en référence aux restrictions en cours, seront émis via SCTM « Les Escoumins » sur la bande VHF 16.

**105.** If diving operations are being conducted, restrictions on navigation in certain areas may be in force. "Notices to Shipping" will refer to the restrictions and the MCTS "Les Escoumins" will give notice of the areas involved in the operation via VHF channel 16.

## TRANSBORDEMENT DE NAVIRE À NAVIRE

- 106.** Sous réserve de l'article 110, ces mesures s'appliquent à tous les navires qui transfèrent des marchandises en vrac (liquide ou sec), entre deux navires, dans le PSI.
- 107.** Aucun transbordement ne peut avoir lieu sans autorisation du Maître du Port. Afin d'obtenir cette autorisation, les Capitaines doivent faire la demande via leur agent maritime. Cet article ne s'applique pas à la livraison d'eau fraîche par navire ou remorqueur, qui nécessite du transbordement.
- 108.** Les transbordements de navire à navire seront seulement autorisés lorsque le Maître du Port aura évalué la situation et que des mesures auront été prises pour mitiger les risques pour l'environnement et la sécurité. Le Capitaine devra fournir les mesures par écrit au Maître du Port.
- 109.** Afin d'émettre l'autorisation, le PSI exigera l'information suivante :
- la quantité et la nature de la marchandise à transférer;
  - la méthode de transfert;
  - les défenses en place sont adéquates;
  - les navires sont bien amarrés;
  - la communication entre les navires a été vérifiée et confirmer son bon fonctionnement.
- 110.** Dans les eaux du PSI, le transbordement de produits pétroliers (ex. mazout ou marchandises) entre navires à l'ancrage est strictement interdit. Le transbordement de produit pétrolier entre deux navires à quai, requiert la permission du Maître du Port et seront sujet à l'article 138. Pour plus de certitude, les restrictions de transfert entre navires ne s'appliquent pas aux transferts, décharges, chargement ou ravitaillement de navire vers la terre.

## MAMMIFÈRES MARINS

- 111.** Afin de réduire les risques de collision avec une baleine, dans les eaux (ou les limites) du PSI, les navires doivent naviguer à une vitesse de 10 nœuds ou moins. De plus, le capitaine et son équipage sont invités à signaler sur les ondes radio l'observation des cétacés dans les eaux du PSI.

## SHIP-TO-SHIP TRANSFERS

- 106.** Subject to *article 110*, these measures apply to all vessels, engaged in transferring any bulk commodity (liquid or dry), between vessels in the waters of the PSI.
- 107.** No transshipment may take place without authorization from the Harbour Master. In order to obtain permission, Masters must make the request via their agent. This article does not apply to the delivery of fresh water by ship or tugboat, which requires transshipment.
- 108.** Transshipments will only be approved by the Harbour Master, upon evaluation the situation and that all necessary steps have been taken to mitigate any risks to security and the environment. Masters must provide the measures in writing to the Harbour Master.
- 109.** To obtain authorization, the PSI will require information relating to the following:
- the nature and quantity of the commodity to be transferred,
  - the method of transfer;
  - that appropriate fendering is in place;
  - that the vessels are well secured; and
  - that communication between vessels has been tested and confirmed to be working;
- 110.** In the waters of the PSI, Ship-to-ship transfers of petroleum products (i.e., bunkers or cargos) between vessels at anchorage, is strictly forbidden. Ship-to-ship transfers of petroleum products while at dock, require permission from the Harbour Master and will be subject to *article 138*. For greater certainty ship-to-ship transfer restrictions do not apply to ship-to-shore cargo transfers, discharge, loading or bunkering.

## MARINE MAMMALS

- 111.** To reduce the risk of collision with a whale, within the waters (or limits) of the PSI, vessels must navigate at a speed of 10 knots or less. In addition, the captain and his crew are invited to report on the radio the sighting of cetaceans in the waters of the PSI.

- 112.** Des études montrent que la réduction de la vitesse des navires diminue les émissions atmosphériques, ce qui conduit finalement à une meilleure qualité de l'air. Des vitesses réduites peuvent également réduire le bruit de l'hélice, ce qui offre un bénéfice supplémentaire à l'écosystème marin. Dans cette optique, les navires entrant ou sortant du PSI sont invités à respecter une limite de vitesse de 10 nœuds dans une zone s'étendant à 20 milles marins au large des limites du PSI.
- 113.** Dans le but d'éviter des zones sensibles pour les activités des mammifères marins, les navires sont invités à emprunter le « Chenal du milieu », tel qu'identifié sur les cartes.
- 114.** Le PSI invite les capitaines et autres membres d'équipage à utiliser l'application Whale Alert (<http://www.whalealert.org>). Avec l'application Whale Alert, les marins et le public disposent d'un outil convivial directement sur leur cellulaire qui affiche les « zones de sécurité » des baleines. L'application permet également à l'utilisateur de signaler toute observation de baleine vivante, morte ou en détresse à l'organisme d'intervention approprié, faisant ainsi de cette application un outil important pour réduire la menace de collision des navires pour toutes les espèces de baleines.
- 112.** Studies show that reducing vessel speeds decreases air emissions which ultimately lead to better air quality. Reduced speeds can also reduce propeller noise, which benefits provides an added benefit to the marine eco system. In this context, vessel entering or leaving the PSI are invited to observe a 10-knot speed limit to a zone extends 20 nautical miles seaward from (or off) the PSI limits.
- 113.** To avoid sensitive areas for the marine mammal's activities, vessels are invited to use the Center Channel « Chenal d Milieu » as indicated on Charts.
- 114.** The PSI invites the Master and crew members to use the Whale Alert app (<http://www.whalealert.org/>). With the Whale Alert app, mariners and members of the public are provided with a user-friendly tool directly on their cell phone or tablet that displays whale "safety zones". The app also allows the user to report any live, dead, or distressed whale sightings to the appropriate response agency; thus, making this app an important tool for reducing ship strike threat to all whale species worldwide.

## **PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**

### **POMPAGE ET REJET DES EAUX DE LEST DANS LE PSI**

- 115.** Par « eau de lest », il faut entendre l'eau et ses matières en suspension présent à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, le tirant d'eau, la stabilité et les contraintes de stress du navire, et incluent les sédiments déposés dans l'eau de lest, dans un navire.
- 116.** Tous les navires sur lest à destination du PSI doivent se conformer au « *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* » du Canada (voir <http://laws-lois.justice.gc.ca/>)
- 117.** Le règlement vise à s'assurer que les espèces non indigènes, les pathogènes et les autres micro-organismes qui peuvent être présents dans les eaux de lest ne sont pas déchargés dans l'écosystème du PSI. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une permission pour prendre de l'eau de lest.

## **ENVIRONMENTAL PROTECTION**

### **PUMPING BALLAST IN PSI**

- 115.** "Ballast water" means water with its suspended matter taken on board a ship to control the trim, list, draught, stability, and stresses of the ship, and includes the sediment settled out of the ballast water within a ship.
- 116.** All vessels destined to arrive at the PSI in ballast condition shall comply with the "*Ballast Water Control and Management Regulations*" (see <http://laws-lois.justice.gc.ca/>)
- 117.** The purpose of these regulations is to ensure that the non-indigenous species, pathogens, and other micro-organisms that may be present in the ballast waters are not discharged into the ecosystem of the PSI. Permission to take in ballast water is not required.

### POLLUTION MARINE

- 118.** La « *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* » exige que les navires aient un plan d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbure. Le plan doit identifier la personne autorisée à mettre en œuvre le plan et également confirmer que le navire possède une entente avec un organisme d'intervention certifié par la Garde côtière canadienne.
- 119.** Tout déversement de polluant doit être immédiatement signalé au Maître du Port au 1 418 964-6270 et à SCTM « Les Escoumins » sur la bande VHF marine n° 16.
- 120.** La personne responsable du déversement doit exécuter les opérations de limitation, de confinement ou de nettoyage avec célérité. Si ces opérations ne sont pas effectuées rapidement, le PSI prendra toutes les mesures nécessaires pour corriger la situation aux frais du pollueur.
- 121.** Dans le cas d'un déversement pendant les opérations de transfert, le récepteur et le fournisseur doivent tous deux, aviser immédiatement le PSI.

### REJET INTERDIT

- 122.** L'article 4 du « *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* » précise que les polluants sont les suivants :
- a) hydrocarbures et mélange d'hydrocarbures;
  - b) les ordures;
  - c) les composés organostanniques agissant en tant que biocides.

### ÉPURATEURS EN BOUCLE OUVERTE

- 123.** L'utilisation « d'épurateurs en boucle ouverte » est strictement interdite dans les limites du PSI. Il est entendu que cette restriction ne s'applique pas aux « épurateurs à boucle fermée ».

### DÉCHARGEMENTS PAR-DESSUS BORD

- 124.** On rappelle aux Capitaines que l'article 13 du « *Règlement sur les opérations des administrations portuaires* » stipule que:

### MARINE POLLUTION

- 118.** The “*Canada Shipping Act 2001*” requires vessels to have an Oil Pollution Emergency Plan. The plan must identify the person authorized to implement the plan and also confirm the vessel has an arrangement with a Canadian Coast Guard certified response organization.
- 119.** Any pollutant spill must immediately be reported to the Harbour Master at 1 418 964-6270 and the MCTS “Les Escoumins” on VHF channel 16.
- 120.** The person responsible for the spillage must conduct stopping, restraining and/or cleaning operations with dispatch. If these operations are not handled with dispatch, the PSI will take all necessary measures to counteract the situation at the polluter's expense.
- 121.** In the event of a spill during cargo transfer operations, the Receiver and Supplier must both immediately notify the PSI.

### DISCHARGE PROHIBITED

- 122.** Article 4 of the “*Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations*”, specify that, the following substances are prescribed pollutants:
- a) oil and any oily mixture;
  - b) garbage; and
  - c) Organotin compounds that act as biocides.

### OPEN LOOP SCRUBBERS

- 123.** The use of “Open Loop Scrubbers” is strictly prohibited in the PSI limits. For greater certainty this restriction does not apply to “Closed Loop Scrubbers”.

### OVERBOARD DISCHARGES

- 124.** Masters are reminded that article 13 of the “*Port Authorities Operations Regulations*” stipulate that:

13. Sauf disposition contraire du présent règlement, toute personne qui, dans un port, laisse tomber, dépose, décharge ou déverse des rebuts, de la cargaison, des appareils, une substance polluante ou autre chose qui gêne la navigation doit :

- a) prendre immédiatement les mesures qui sont réalisables sur les plans technique et économique pour les enlever;
- b) signaler sans délai l'incident à l'administration portuaire et fournir une description de ce qui a été laissé tomber, déposé, déchargé ou déversé et indiquer son emplacement approximatif.

(2) Si la personne n'enlève pas immédiatement les rebuts, la cargaison, les appareils, la substance ou la chose, l'administration portuaire peut faire procéder à leur enlèvement et, dans le cas où les choses enlevées gênaient la navigation, leur enlèvement peut être fait aux dépens de la personne.

### EAUX USÉES

**125.** Il est interdit de rejeter des eaux usées ou des boues d'épuration, dans les eaux du PSI. L'arrangement pour l'enlèvement des eaux usées du navire par l'intermédiaire d'équipement à terre, peut être organisé via l'intermédiaire de l'agent maritime.

### EAUX GRISES

**126.** (1) Le Capitaine doit avoir obtenu la permission du Maître du Port avant de procéder à la libération d'eaux grises. Le « Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux » stipule à l'article 131.1(4) [...le bâtiment veille à ce que la libération des eaux grises, qui réfère au drainage provenant des éviers, des machines à laver, des baignoires, des douches et des lave-vaisselle et ne contenant pas d'eau usée, n'entraîne ni le dépôt de solide dans l'eau ni la formation d'un lustre sur l'eau.]

(2) L'article 131.1(5) du « Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux » exige également que les exploitants de grands bâtiments à passagers neufs qui transportent plus de 500 passagers veillent à ce que le rejet de toutes les eaux grises s'effectue à l'aide d'un appareil d'épuration marine certifié.

**127.** Le rejet des eaux grises à quai peut se faire via des camions-citernes. Les capitaines doivent organiser l'évacuation des eaux grises via leurs agents.

13. Unless otherwise authorized under these Regulations, a person who, in a port, drops, deposits, discharges or spills refuse, a substance that pollutes, cargo, ship's gear or any other thing that interferes with navigation shall:

- a) immediately make every technically and economically feasible effort to remove it; and
- b) notify the Port authority of the incident without delay and provide a description of what was dropped, deposited, discharged, or spilled and its approximate location.

(2) If the person does not remove the refuse, substance, cargo, ship's gear, or thing immediately, the port authority may conduct the removal and, if the thing removed interfered with navigation, the removal may be done at the expense of the person.

### SEWAGE

**125.** The discharge of sewage or sewage sludge is not permitted in PSI waters. Arrangement for the removal of sewage from the vessel via shore-based equipment can be arranged through the marine agent.

### GREYWATER

**126.** (1) The Master must have obtained permission from the Harbor Master before proceeding with the release of gray water. The "Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations" states in Section 131.1(4) [...the vessel shall ensure that the release of greywater, which refers to drainage from sinks, washing machines, washing, bathtubs, showers and dishwashers and not containing waste water, does not lead to the deposition of solids in the water or leave a sheen on the water.]

(2) Section 131.1(5) of the "Vessel Pollution and Hazardous Chemicals Regulations" also requires operators of new large passenger vessels carrying more than 500 passengers to ensure that the discharge of all greywater is carried out using a certified marine purification device.

**127.** The discharge of greywater at dock can be carried out via tanker trucks. Masters are to organise greywater discharge via their Agents.

**GESTION DES ORDURES**

**128.** En conformité avec l'article 13 du « Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires », le déversement de rebuts dans les eaux du PSI est strictement interdit.

**129.** (1) L'article 104 du « Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux » indique que tout bâtiment qui a une jauge brute de 400 ou plus ou qui est certifié à transporter 15 personnes ou plus conserve à bord un plan de gestion des ordures qui est conforme aux exigences de la règle 9(2) de l'Annexe V de MARPOL.

(2) Tous les navires devraient :

- a) saisir les occasions d'améliorer le réemploi et le recyclage;
- b) réduire la production de déchets à bord en utilisant des moyens comme la réduction à la source, des pratiques d'achat appropriées, la réduction des déchets et le recyclage;
- c) décharger les ordures à terre ou les incinérer à bord dans des incinérateurs de bord approuvés.

**130.** Tous les navires doivent traiter les cendres d'incinération comme des déchets dangereux et :

- a) ne pas les rejeter dans les eaux du PSI;
- b) les décharger à terre et les remettre à une installation ou un service dûment autorisé, sauf si l'on dispose de preuves documentées attestant que les cendres ne sont pas dangereuses, auquel cas elles peuvent être déchargées à terre en tant que déchets non dangereux.

**131.** Lorsque des déchets sont débarqués à terre, le « Règlement sur la santé des animaux » exige que les résidus provenant de pays étrangers, sauf les États-Unis, soient débarqués à terre, afin d'être éliminés par une installation autorisée.

**132.** La récupération locale des ordures provenant du navire peut se faire en prenant arrangement avec l'agent du navire. Il est à noter que l'installation autorisée la plus proche est située à Montréal (14 heures à l'ouest de Sept-Îles par la route). Par conséquent, les Capitaines doivent s'attendre à des coûts supplémentaires pour l'élimination des déchets internationaux.

**GARBAGE DISPOSAL**

**128.** In accordance with article 13 of the "Port Authorities Operations Regulations" the discharge of garbage or refuse in PSI waters is strictly forbidden.

**129.** (1) Article 104 of the "Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations" indicates that every vessel of 400 gross tonnages or more or that is certified to carry 15 persons or more must keep on board a garbage management plan that meets the requirements of regulation 9(2) of MARPOL Annex V.

(2) All vessels should:

- a) employ improved reuse and recycling opportunities;
- b) reduce shipboard generated waste through such means as source reduction, purchasing practices, waste minimization and recycling; and
- c) bring garbage ashore or incinerate on board in approved shipboard incinerators.

**130.** All vessels shall manage incinerator ash as hazardous waste and shall:

- a) not be discharge it into the PSI waters; and
- b) bring it ashore to a licensed facility or service, unless documented evidence is available indicating the ash is non-hazardous, where then it may be landed ashore as non-hazardous waste.

**131.** When landing garbage ashore, the "Health of Animals Regulations" requires that ship's refuse from other countries, except from the United States, be landed ashore as international garbage for disposal by a licensed facility .

**132.** Arrangement for the disposal of garbage from the vessel can be made via the ship's Agent. It should be noted that the closest licensed facility is located in Montreal, (14 hours West of Sept-Iles by road). Therefore, Masters are to expect extra costs for the disposal of international garbage.

## ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

- 133.** Pour les navires dans le PSI, la carte des fumées à utiliser pour déterminer la densité de la fumée noire est celle du ministère des Transports qui figure à l'annexe 3 du « *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* » ou une carte comparable sur laquelle de minuscules points noirs ou des lignes noires minces sont répartis également sur fond blanc.
- 134.** Conformément aux *articles 119 et 120* du « *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* », il est interdit d'utiliser à bord d'un bâtiment une installation pour brûler du combustible qui n'utilise pas de chaudières à alimentation manuelle et qui émet une fumée plus dense que la densité numéro 1. Cependant, une installation pour brûler du combustible qui n'utilise pas des chaudières à alimentation manuelle peut émettre de la fumée de densité numéro 2 pendant un total d'au plus 4 minutes au cours de toute période de 30 minutes.
- 135.** Tous les navires devraient adopter la meilleure technologie pratique possible afin d'atteindre le plus faible taux d'émission possible et doivent au moins répondre aux exigences du « *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques* » et de l'annexe VI de la Convention MARPOL, pour :
- a) les moteurs diesel installés à bord de navires de croisières ou qui font l'objet d'une conversion majeure après le 1<sup>er</sup> janvier 2000;
  - b) les incinérateurs installés à bord de navires de croisières après le 1<sup>er</sup> janvier 2000.

## RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

- 136.** Conformément à l'*article 110*, le ravitaillement de navire ne peut t'avoir lieu que lorsque le navire est à quai.
- 137.** Pour les opérations de ravitaillement, les Capitaines doivent se référer aux lignes directrices de la Garde côtière canadienne sur les opérations de ravitaillement. Elles sont disponibles sur le site web de la Garde côtière.
- 138.** Aucun ravitaillement de navire à navire ne peut avoir lieu sans l'autorisation au préalable du PSI. Les ravitaillements seront autorisés seulement lorsque le PSI aura évalué la situation et qu'il sera certain que des mesures auront été prises pour mitiger les risques pour l'environnement et la sécurité.

## AIR EMISSIONS

- 133.** For vessels in the PSI waters, the smoke chart to be used in determining the density of black smoke is the Department of Transport Smoke Chart set out in Schedule 3 of the "Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations" or a comparable chart on which fine black dots or lines, evenly spaced on a white ground space.
- 134.** In accordance with *articles 119 and 120* of the "Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations", a person must not operate on a vessel a fuel-burning installation that does not utilize hand-fired boilers and that is emitting smoke of density greater than density number 1. However, a fuel-burning installation that does not utilize hand-fired boilers may emit smoke of density number 2 for an aggregate of not more than 4 minutes in any 30-minute period.
- 135.** All vessels should adopt the best practical technology to achieve the lowest emissions possible and at a minimum shall meet the requirements of the "Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations" and Annex VI of MARPOL for:
- a) diesel engines installed on cruise ships or that undergo a major conversion after January 1, 2000; and;
  - b) Incinerators installed on cruise ships after January 1, 2000.

## REFUELLING

- 136.** In accordance with *article 110*, refuelling of vessels may only occur while the vessel is alongside.
- 137.** For refuelling operations, Masters are to refer to Canadian Coast Guard guidelines on refuelling operations. They are available on the Coast Guard's website.
- 138.** No refuelling may take place without prior authorization from the PSI. Refuelling will only be authorized when the situation has been evaluated by the PSI and that all required actions are taken to mitigate risks to safety and the environment.

**139.** Le ravitaillement ne peut être effectué que pendant les heures de clarté.

**140.** Le ravitaillement des navires doit être surveillé en permanence pour s'assurer qu'aucun déversement ne se produit et que les procédures d'urgence sont immédiatement engagées en cas de déversement.

**141.** Le PSI doit être immédiatement informé en cas de déversement.

**139.** Refueling may only be conducted during daylight hours.

**140.** Vessel refuelling must be constantly monitored to ensure no spillage occurs and that emergency procedures initiated immediately in case of spillage.

**141.** The PSI must immediately be informed if a spill occurs during refuelling.

### ACTIVITÉS SPÉCIALES EXIGEANT L'APPROBATION DU PSI

**142.** (1) En vertu de l'article 28 du « Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires », il est interdit à toute personne d'exercer dans le Port, une activité mentionnée à l'annexe 1 de ce même règlement, à moins qu'elle obtienne l'autorisation du PSI et qu'elle respecte les conditions dont l'autorisation est assortie.

(2) Certaines des conditions sont indiquées aux « Mesures de précaution environnementales du PSI ».

(3) En plus des activités énumérées à la sous-section (1), s'ajoutent les travaux de forage, le fonçage de pieux et la réalisation de sondages géophysiques dans les eaux du PSI.

### SPECIAL ACTIVITIES REQUIRING PSI APPROVAL

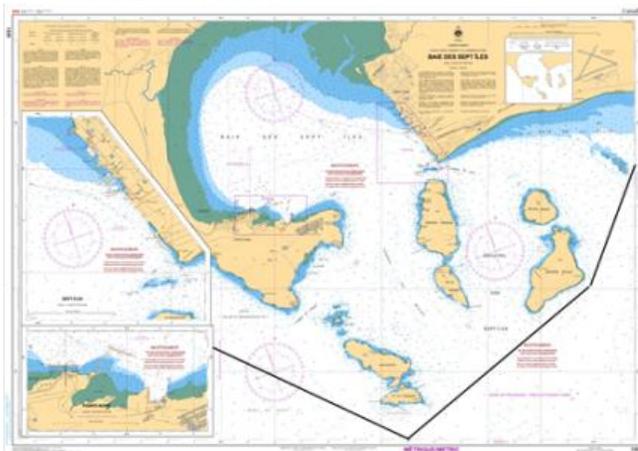
**142.** (1) In accordance with Article 28 of the "Port Authorities Operations Regulations" no person shall conduct in the PSI, an activity mentioned in schedule 1 of the regulations, unless the person obtains an authorization of the PSI and complies with the conditions of the authorization.

(2) Some of the conditions are listed in the PSI « Environmental protection guides of the PSI ».

(3) In addition to the activities indicated in subsection (1), drilling, pile-driving operations, and geophysical surveys in the waters of the PSI are also subject to approval.

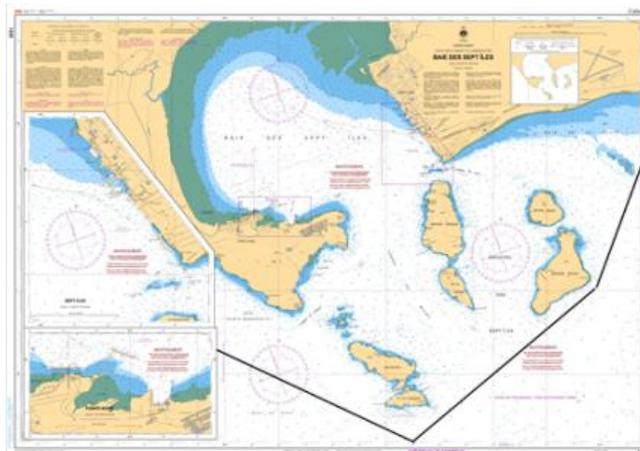
### ENDROIT DÉSIGNÉ

**143.** En conformité avec « Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires », le PSI définit, « **Endroit désigné** » comme étant les limites du PSI tel que défini par les Lettres patentes du PSI et visuellement indiqué par les limites du PSI sur la carte marine 1220 du Service hydrographique canadien ici-bas :



### DESIGNATED AREA

**143.** In accordance to the "Port Authorities Operations Regulations", "Designated area" of the PSI is defined by the PSI's limits as indicated in the PSI's Letters of Patent and visibly indicated as the harbour limits shown on the Canadian Hydrographic Chart 1220 shown below:



## BATEAUX DE PLAISANCE ET PETITS BÂTIMENTS

144. Les petits bâtiments opérant dans les eaux du PSI doivent se conformer aux « *Règlements sur les petits bâtiments* ».

### VITESSE, PETITS BÂTIMENTS

145. Les petits navires navigants dans les eaux du PSI, doivent naviguer à une vitesse qui n'excède pas 3 nœuds lorsqu'ils sont à une distance inférieure à 100 mètres de tous travaux en exécution, d'un quai, entrée de la marina, l'entrée du bassin des pêcheurs, flotte ou navire avec un franc bord inférieur à 2 mètres, et peuvent être tenu de procéder à une vitesse moindre afin de se conformer aux « *Règlements sur les abordages* ».

### L'OPÉRATION DE BATEAUX DE PLAISANCE

146. Conformément à l'article 58 et 61(1) de la « *Loi maritime du Canada* », le PSI peut, de temps à autre, émettre des restrictions en ce qui concerne le mouvement, le lieu et la vitesse des petits navires ou les bateaux de plaisance. Le PSI reconnaît le droit à la navigation de tous les navires, mais aussi la nécessité d'imposer des mesures pour assurer la sécurité de la navigation pour tous.
147. Dans les eaux du PSI, conformément à l'« *Annexe 1, Partie A, Règle 7 d) ii) du Règlement sur les abordages* », les bateaux de plaisance et les petits navires doivent considérer les grands navires commerciaux (ex. vraquiers, pétroliers, cargo général, etc.) comme étant des navires limités dans leur capacité de manœuvrer et doivent donc céder le droit de passage à ces navires.
148. Pour des raisons de sécurité, aucun bateau de plaisance ne peut naviguer dans les endroits suivants :
- a) entre le rivage et le quai d'I.O.C n° 2;
  - b) entre le rivage et le quai Pointe-Noire n° 30 et 31;
  - c) entre le rivage et le quai Multiuser n° 36;
  - d) entre la partie Sud-Ouest du quai Mgr-Blanche et le quai des Croisières; et
  - e) tout endroit où un quai est en construction, en réparation ou en démolition.

## PLEASURE CRAFTS AND SMALL VESSELS

144. Small vessels operating in the PSI waters are required to comply with the "*Small Vessels Regulations*".

### SPEED, SMALL VESSELS

145. Small vessels operating in the waters of the PSI are required to operate at a speed not in excess of 3 knots when within 100 metres of any work in progress, any wharf, pier, dock, marina entrance, fishermen's basin, float, or vessel with a freeboard less than 2 metres and may be required to proceed at a lesser speed to comply with the requirements under the "*Collision Regulations*" in respect to speed.

### OPERATION OF PLEASURE CRAFTS

146. In accordance with article 58 and 61(1) of the "*Canada Marine Act*", the PSI may, from time to time, issue restrictions in respect to the movement, location and speed of small vessels or pleasure craft. The PSI recognizes the right to navigation of all vessels, but also the necessity for measures to be imposed to ensure the safety of navigation for all.
147. In the PSI waters, in accordance with "*Schedule 1, Part A, Rule 7 d) ii), of the Collision Regulations*", pleasure crafts and small vessels must consider large commercial vessels (i.e. bulk carriers, tankers, general cargo ships, etc.) as vessel restricted in their ability to maneuver and therefore must heed the way such vessels.
148. For safety reasons, no pleasure craft shall operate in the following areas:
- a) between the shore and I.O.C dock No 2;
  - b) between the shore and Pointe-Noire dock Nos 30 & 31;
  - c) between the shore and Multiuser dock No 36;
  - d) between the South-Western end of Mgr-Blanche dock and the Cruise dock; and
  - e) in any area where a dock is being constructed, repaired, or demolished.

## SITUATIONS D'URGENCE

### PROCÉDURES D'URGENCE ET DE COMMUNICATION

**149.** En plus des obligations sur la *Loi maritime du Canada*, la *Loi sur la marine marchande 2001*, la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, ainsi que les règlements qui en découlent, le capitaine d'un navire impliqué dans n'importe lequel des incidents énumérés ci-dessous, devra rapporter l'incident au PSI et les services d'urgence dès que possible :

- Feu;
- Explosion;
- Blessures ou mortalité;
- Activité criminelle;
- Intrusion;
- Collision avec un quai ou un navire;
- Échouement;
- Décharge de matières délétères;
- Déversement d'hydrocarbures;
- Perte d'équipement ou cargaison par-dessus bord;
- Incident impliquant des Marchandises dangereuses.

**150.** Les services de secours doivent être assistés par le capitaine et l'équipage. Les services de secours doivent être avisés de toute présence de marchandises dangereuses et de matériaux dangereux à bord, et de toute autre information pertinente.

**151.** Si la sécurité du navire est compromise, le capitaine ou son officier désigné doit fournir des informations appropriées sur des éléments tels que la stabilité, l'accès, les raccordements internationaux, etc.

**152.** En cas d'accident ou d'incident sérieux, le capitaine du navire doit communiquer l'urgence par l'un des moyens suivants :

- en appelant SCTM « Les Escoumins » sur le canal 16; et
- en appelant la centrale d'urgence du PSI en composant le 1 418 961-1111; or
- en téléphonant 911 Feu, Police, Ambulance; (ligne terrestre locale);

## EMERGENCY SITUATIONS

### EMERGENCY PROCEDURES & COMMUNICATION

**149.** In addition to those mandatory requirements under the *Canada Marine Act*, the *Canada Shipping Act 2001*, the *Canadian Environmental Protection Act*, a vessel that is involved in any one of the listed incidents must report the incident to the PSI and Emergency Services as soon as practicable after the commencement of the incident:

- Fire;
- Explosion;
- Personal injury or death;
- Criminal activity;
- Intrusion;
- Collision with wharves or dock or vessel;
- Grounding;
- Discharge of deleterious matters;
- Oil spill;
- Loss of equipment / gear or cargo falling overboard;
- Dangerous goods incident.

**150.** The emergency service responding to any incident must be given all support necessary from the Master and the crew including, but not limited to, information in respect of dangerous goods and hazardous materials aboard.

**151.** Where the safety of the vessel is a concern, the Master or his designated officer must liaise to provide relevant information on such things as stability, access, international shore connections, etc.

**152.** In the event of an accident or serious incident, the vessel shall communicate the emergency by following means:

- by calling MCTS "Les Escoumins" Traffic via channel 16; and
- by contacting the PSI emergency center number at 1 418 961-1111; or
- by phoning 911 Fire, Police, Ambulance (local land line);