

PRATIQUES ET PROCÉDURES PRACTICES & PROCEDURES



2025



Publié par l'Administration portuaire de Sept-Îles à l'adresse suivante :
www.portsi.com

Published by the Sept-Îles Port Authority at the following address:
www.portsi.com

L'Administration portuaire de Sept-Îles est une Administration Portuaire Canadienne, créé 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
Directeur des Opérations & Maître du Port
Director of Operations & Harbour Master

2025-01-30
Date

Vérifié par / Verified by :

Raynald Ouellet, ing.
Vice-président, Opérations & développement des affaires
Vice-President, Operations & corporate development

2025-01-30
Date

Approuvé par / Approved by :

Pierre D. Gagnon, ing.
Président-directeur général
President & CEO

2025-01-30
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.

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.

TABLE DES MATIÈRES
TABLE OF CONTENTS
INFORMATION GÉNÉRALE

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

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

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

RESTRICTIONS SPÉCIALES – « QUAIS »

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 & 36)
31	Quai La Relance (n° 40)
32	Quai du Traversier-Rail (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

SÛRETÉ PORTUAIRE (ISPS)

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

EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS

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

GENERAL INFORMATION

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

SAFETY OF NAVIGATION

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

SPECIAL RESTRICTIONS – “DOCKS”

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	Railcar Ferry 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

PORT SECURITY (ISPS)

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

EXERCISES AND TRAINING

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

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

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

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

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

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

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

SECTEUR DE TRANSBORDEMENTS DÉDIÉ
DEDICATED TRANSSHIPMENT AREA

86	Application
-----------	-------------

86	Application
-----------	-------------

ENTRETIEN DU NAVIRE
SHIP MAINTENANCE

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

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

TABLE DES MATIÈRES
TABLE OF CONTENTS
OPÉRATIONS SPÉCIALES
SPECIAL OPERATIONS

- 103** Opérations de dragage, construction, travaux de récupération et d'entretien
- 106** Transbordement de navire à navire

- 103** Dredging Operations, Construction, Salvage and Maintenance Work
- 106** Ship to Ship Transfers

MAMMIFÈRES MARINS
MARINE MAMMALS

- 111** Application

- 111** Application

PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
ENVIRONMENTAL PROTECTION

- 115** Pompage et rejet des eaux de lest dans le port
- 118** Pollution marine
- 122** Rejet interdit
- 123** Épurateurs à boucles ouvertes
- 124** Déchargements par-dessus bord
- 125** Eaux usées
- 126** Eaux grises
- 128** Gestion des ordures
- 133** Émissions atmosphériques
- 136** Ravitaillement en carburant

- 115** Pumping Ballast in Port
- 118** Marine Pollution
- 122** Discharge Prohibited
- 123** Open Loop Scrubbers
- 124** Overboard Discharges
- 125** Sewage
- 126** Grey Water
- 128** Garbage Disposal
- 133** Air Emissions
- 136** Refuelling

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

- 142** Application

- 142** Application

BATEAUX DE PLAISANCE ET PETITS BÂTIMENTS
PLEASURE CRAFTS AND SMALL VESSELS

- 144** Petits bâtiments
- 145** Vitesse, petits bâtiments
- 146** L'opération de bateaux de plaisance et autres petits navires

- 144** Small Vessels
- 145** Speed, Small Vessels
- 146** Operation of Pleasure crafts and Other Small Vessels

SITUATIONS D'URGENCE
EMERGENCY SITUATIONS

- 149** Procédures d'urgence et de communications

- 149** Emergency procedures & communications

INFORMATION GÉNÉRALE

CHAMP D'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 Port de Sept-Îles (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 Port, et doivent être considérées comme des conditions d'entrée dans le port. 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 dans ces installations.

GENERAL INFORMATION

APPLICATION

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 Port of Sept-Îles (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 Port. 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 (IOC)* 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 port tel qu'identifié dans les lettres patentes qui découlent de la *Loi maritime du Canada* et tel qu'indiqué 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 kilomètre à l'heure).

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

« **petits bâtiments** » signifient 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 conçus, utilisés, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, autopropulsée 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 Port.

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

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

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

"**Draft**" 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 SERVICE DE COMMUNICATIONS ET TRAFIC MARITIME

8. Le Service de communications et du trafic maritime (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 port, 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 port, 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 port, 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 port, 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 for controlling marine traffic in the Port 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 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 port 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 port. 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 DE SÉCURITÉ – 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 en 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 des ports;
- i) sont sur le point de débiter 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 naviguer uniquement par le « Chenal du Milieu ». 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 grand;
- 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 port 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 accoster 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 the 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 metres, 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 accoster au quai des Pétroliers lorsque les vents prévus excèdent 30 nœuds. Tout navire accosté à ce quai avec de telles prédictions de vent sera sommé 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 accoster au quai des Croisières lorsque les vents excèdent 30 nœuds provenant du sud ou du sud-ouest.

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 permis 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.

(4) Aucun navire ne peut accoster au quai Multiusager lorsque les vents sont égaux ou excèdent 35 nœuds.

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 port. 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.

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 metres; and
- b) Section 36, 6.5 metres.

(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, refuelling or the loading of petroleum products onboard ship, is not permitted at the Multiuser dock.

(4) No vessel may berth at the Multiuser dock when winds are equal or exceed 35 knots.

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 du Traversier-Rail (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 quai du Traversier Rail 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 port 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 port 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 port sont les suivants :
- | | |
|-----|------------------------|
| 12 | Opérations du port |
| 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.

Railcar Ferry Dock (No 41)

32. In order to minimize the use of thrusters and propellers, all vessels berthing or sailing from the Railcar Ferry dock (Traversier Rail), 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 | Port 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, que 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 port. 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 Port 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 Port. 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 Port 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 (quai 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 Port 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 Port of Sept-Iles, Mr. Shawn Grant, and he can be reached at number sgrant@portsi.com.
46. Masters are to abide by the "Marine Transportation Security Regulations" while in the Port. 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. Des exemples d'exercices incluent, mais ne sont pas limité à :

- Combats 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, pourvu que les articles 50 à 53 soient respectés en tout temps. Les Agents doivent informer le Maître du Port et Trafique 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 tenu 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 authorized.

(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>52. 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>52. 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>53. 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"> a) les embarcations demeurer à moins 50 mètres du navire; et b) si une situation anormale ou d'urgence se produit, l'exercice a été immédiatement résilié et les SCTM "Les Escoumins" sont immédiatement contactés et informés de la situation. | <p>53. 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"> a) they remain within 50 metres of their vessel; and 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. |

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;

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 Mining Company, *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;

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 supérieure à 80 mètres et d'une jauge brute (GRT) supérieure 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 Port :
- a) les navires ayant des problèmes de propulsion ou de navigation;
 - b) les navires qui sont limités dans leur capacité de manœuvrer ou remorqués ;
 - c) les navires avec un Port en lourd plus grand que 220 000 tonnes métriques;
 - d) 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'accostages, d'appareillages ou de déplacements 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,

- a) 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 Canadien

- b) Sous réserve de l'article 24, l'usage des pilotes et remorqueurs est à la discrétion du Capitaine, pour les navires Canadien avec un PEL d'été d'au plus 36 000 Tm, équipés d'un propulseur(s) d'étrave, lorsqu'ils accostent ou appareillent aux quais appartenant au PSI. Il est entendu que cette exception ne s'applique au quai de la 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 metres 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 Port:
- a) vessels with defects related to propulsion or navigation;
 - b) vessels that are restricted in their ability to maneuver or being towed;
 - c) vessels with a deadweight greater than 220,000 metric tons; or
 - d) 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

- a) 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

- b) Subject to article 24, the use of a pilot and tug(s) are at the Master's discretion for Canadian vessels with a Summer 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'ancrage,

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

En direction des limites

- d) l'usage de pilote et remorqueur(s) est à la discrétion du capitaine, pour les navires qui quittent l'ancrage afin d'aller directement aux limites du Port. 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 port.

SÉCURITÉ

60. Le pilote peut retarder les manœuvres d'accostage ou d'appareillage en raison de préoccupation de sécurité (ex. les 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'ancrage, en direction d'un quai, sans avoir un pilote abord. SCTM Les Escoumins s'assure que les navires maintiennent leur position jusqu'à ce que le Pilote soit abord.

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 Port de Sept-Îles, 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 Port limits. If the decision is made to use pilot and tug(s), then *article 58* applies;

Heading to Port 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 Port 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 port. 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. MCTS Les Escoumins will ensure that vessels maintain their position until the Pilot is onboard.

DISAGREEMENT

62. In case of any disagreement between the Pilot and the Master regarding 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. les 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 port, 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 5 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 Port, le Capitaine doit procéder au mouillage et attendre les ordres.

**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 Port, from the bridge of the escorting tug.
67. Upon the pilot's arrival, the "Combination Ladder" or "pilots' ladder" must be in place 5 metres 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 Port, the Master is to proceed to anchorage and await orders.

**MOUVEMENT DE NAVIRE,
ANCRAGE ET AMARRAGE**
ANCRAGE

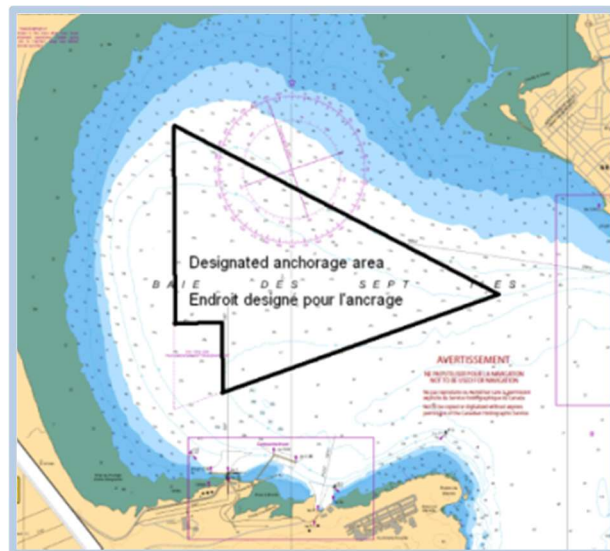
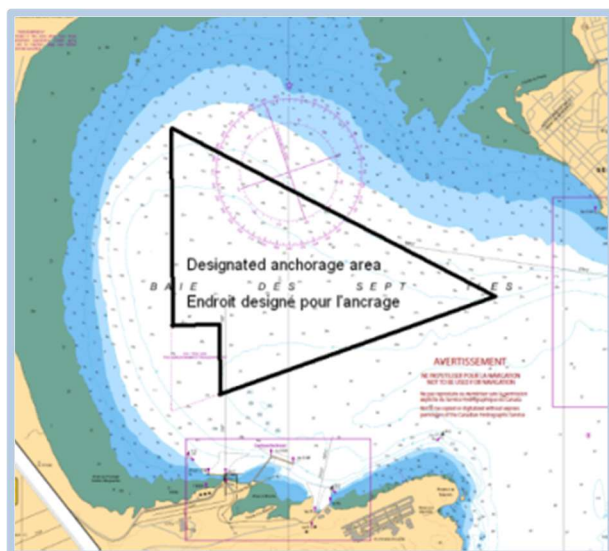
69. Sous réserve de l'article 57, les navires entrant dans les eaux du port, en attente d'un poste à quai, devront se diriger directement à l'anchrage désigné.
70. Aucun navire n'est autorisé à ancrer à l'extérieur de la zone d'anchrage désigné, conformément à l'article 71. Les navires ancrés à l'extérieur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

**SHIP MOVEMENT,
ANCHORAGE & BERTHING**
ANCHORAGE

69. Subject to article 57, vessels entering the waters of the Port, 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 et Long. 066°25.0'O.
 Position 2 : Lat. 50°13.1'N et Long. 066°29.7'O.
 Position 3 : Lat. 50°10.5'N et 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.



**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 manœuvrer seront autorisés à entrer, à se déplacer ou à quitter les eaux du port, 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) all fees associated with these precautions are at the non-conventional vessel's expense.

DÉGAGEMENT SOUS LA QUILLE ET TIRANT D'EAU MINIMAL EN MANŒUVRE

74. Un navire manœuvrant dans les eaux du port 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 Port de Sept-Îles 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 quille au-delà de 60 cm.

AMARRAGE DES NAVIRES

78. Sous réserve de l'article 79, un seul navire ne 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

UNDERKEEL CLEARANCE AND MAXIMUM MANOEUVRING 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 the 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,

météorologiques, des glaces, de la présence 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 minière IOC.

the presence of other vessels in the vicinity and 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 of Canada facility.

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

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

NAVIRES SANS ÉQUIPAGE

UNMANNED VESSELS

- 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.

- 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.** 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 :

- 84.** No barge or other unmanned vessels may be left unattended at anchor, without the authorization from the Harbour Master. When authorization is given by the Harbour Master, the following conditions will apply:

- a. le chaland / le bateau sans équipage sera surveillé 24 heures par jour; où
- b. un bateau d'escorte / remorqueur devra demeurer le long du chaland / bateau sans équipage afin de vérifier sa position; et
- c. on peut ordonner que le chaland / navire sans équipage soit amarré à un quai en attendant qu'une situation / condition ou mauvais temps passe.

- a. the barge / unmanned vessel will be monitored 24 hours per day; or
- b. an escort boat / tug may be ordered alongside the barge / unmanned vessel to monitor its position; and
- c. the barge / unmanned vessel may be ordered to be berthed at a dock pending a situation / condition or inclement weather passes.

SECTEUR DE TRANSBORDEMENTS DÉDIÉ

DEDICATED TRANSHIPMENT AREA

- 85.** Aucun navire ne peut se trouver dans ce secteur de transbordement dédié identifié à l'article 86, à moins :

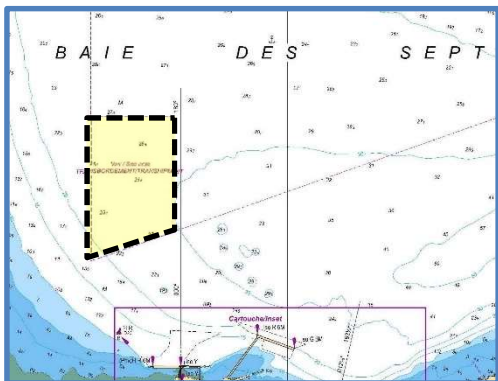
- 85.** No vessel is permitted in the dedicated transshipment area, identified at *article 86*, unless they:

- a) d'être impliqué dans les opérations de transbordement; où
- b) d'avoir une situation d'urgence déclarée, qui requière que le navire soit ancré de façon éloignée des autres navires; où
- c) d'avoir ordre de le faire par SCTM « Les Escoumins », Transports Canada, la Garde Côtière, le PSI, ou toute autre autorité compétente.

- a) are involved in the transshipment operations; or
- b) have a declared emergency situation that requires the vessel to anchor away from other vessels; or
- c) 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 :

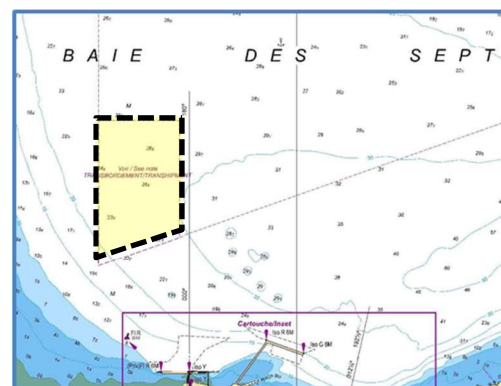
- 50 degrés 11.31' N X 066 degrés 29.70' O
- 50 degrés 11.31' N X 066 degrés 29.28' O
- 50 degrés 10.68' N X 066 degrés 29.01' O
- 50 degrés 10.51' N X 066 degrés 29.70' O



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. (1) 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.

(2) Sous réserve de l'article (4), en collaboration avec les Agents, le Maître du port leur a accordé le pouvoir d'autoriser les entretiens. Les Agents doivent informer le Maître du Port et Trafique Escoumins par courriel qu'un entretien a été autorisé.

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. (1) 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.

(2) Subject to article (4), in working with the Agents, the Harbour Master has granted them the authority to authorize the maintenance. Agents are to inform the Harbour Master's office and Escoumins Traffic by email, that the maintenance has been authorized.

(3) Les Agents ne peuvent autoriser l'entretien que si :

- a) La météo permet de faire l'entretien en toute sécurité ;
- b) L'entretien n'impactera pas les opérations portuaires, ou la cédule de chargement ou déchargement des navires ; et
- c) L'entretien n'impactera les manœuvres d'accostage ou d'appareillage des navires.

(4) En tout temps, le Maître du port peut annuler un entretien.

89. Lorsque l'autorisation est accordée, le Capitaine doit aviser Trafique 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 à Escoumins Traffic.

90. Les travaux de maintenance ne doivent pas affecter les capacités de combat d'incendies, les pompes ou la stabilité du navire.

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 des essais pouvant endommager les installations portuaires ou les autres navires, sont interdits 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 Port 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 à 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.

(3) Agents shall only authorize the maintenance if:

- a) The weather allows maintenance to be safely carried out;
- b) Maintenance does not impact port operations, or the vessel loading or unloading schedule; and
- c) Maintenance will not impact the docking or undocking of ships.

(4) The Harbour Master may cancel an exercise at any time.

89. When permission is granted from the PSI, the Master is to advise Escoumins Traffic via VHF channel 14, that maintenance is about to begin. Once repairs are completed, the Master is to again advise Escoumins Traffic.

90. Maintenance work must not affect the vessel's firefighting capabilities, pumps, or stability.

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 port 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. Aucun navire ne peut utiliser son hélice pour enlever les glaces le long d'un quai alors que le navire est amarré. Le navire sera responsable pour tout dommage au quai ou bollards.

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.

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.

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. Le peinturage des lignes de flottaison est permis, que lorsqu'exigé par Transports Canada par écrits.

97. The painting of draft marks is permitted, only when ordered in writing by Transport Canada.

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.

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'ancre 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 port.

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 Port.

TRAVAIL À CHAUD

100. Lorsque près de matières inflammables, aucun processus qui produit des sources de flammes 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 abord 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 abord, 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 écrits, 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.

HOT WORK

OPÉRATIONS SPÉCIALES

OPÉRATIONS DE DRAGAGE, CONSTRUCTION, RÉCUPÉRATION ET D'ENTRETIEN

- 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 port 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 port.
- 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.
- 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.

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 port.
- 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 écrits, au Maître du Port.
- 109.** Afin d'émettre l'autorisation, le Port exigera l'information suivante sur les réponses aux questions suivantes :

SPECIAL OPERATIONS

DREDGING OPERATIONS, CONSTRUCTION, SALVAGE AND MAINTENANCE WORK

- 103.** During dredging operations, salvage work, subsurface and other maintenance works that are necessary to maintain the safe conditions of the waters of the Port, 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 Port.
- 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.** 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.

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 port.
- 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 of 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:

- a) la quantité et la nature de la marchandise à transférer.
- b) la méthode de transfert.
- c) les défenses en place sont-elles adéquates?
- d) les navires sont-ils bien amarrés?
- e) la communication entre les navires a-t-elle été vérifiée et confirmée de bien fonctionner?

110. Dans les eaux du Port, le transbordement de produits pétroliers (ex. mazoutage ou marchandises) entre navires à l'anchrage est strictement interdit. Le transbordement de produit pétrolier entre deux navires à quai, requière 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 Port, 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 Port.

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 de la baie de Sept-Îles 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 Port.

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 Port de Sept-Îles 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

- a) the nature and quantity of the commodities to be transferred,
- b) the method of transfer;
- c) that appropriate fendering is in place;
- d) that the vessels are well secured; and
- e) 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 Port, 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 Port.

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 ecosystem. In this context, vessels entering or leaving Sept-Iles Bay are invited to observe a 10-knot speed limit to a zone extends 20 nautical miles seaward from (or off) the Port 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 Port of Sept-Îles 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

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.

appropriate response agency; thus, making this app an important tool for reducing ship strike threat to all whale species worldwide.

PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

ENVIRONMENTAL PROTECTION

POMPAGE ET REJET DES EAUX DE LEST DANS LE PORT

PUMPING BALLAST IN PORT

- 115.** Par « eau de ballast », 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 ballast, 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 ballast ne sont pas déchargés dans l'écosystème du port. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une permission pour prendre de l'eau de ballast.

- 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 Port. Permission to take in ballast water is not required.

POLLUTION MARINE

MARINE POLLUTION

- 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 Trafic 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.

- 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 Escoumins Traffic 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. Dans le cas d'un déversement pendant les opérations de transfert, le récepteur et le fournisseur doivent tous deux, aviser immédiatement le PSI.

121. In the event of a spill during cargo transfer operations, the Receiver and Supplier must both immediately notify the 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.

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.

ÉPURATEURS EN BOUCLE OUVERTE

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

OPEN LOOP SCRUBBERS

123. The use of "Open Loop Scrubbers" is strictly prohibited in the Port limits. For greater certainty this restriction does not apply to "Closed Loop Scrubbers".

DÉCHARGEMENTS PAR-DESSUS BORD

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

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.

OVERBOARD DISCHARGES

124. Masters are reminded that article 13 of the "Port Authorities Operations Regulations" stipulate that:

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.

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.

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.

SEWAGE

- 125.** The discharge of sewage or sewage sludge is not permitted in PSI waters. Arrangements 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 organize greywater discharge via their Agents.

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) 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'est de Sept-Îles par la route). Par conséquent, les Capitaines doivent s'attendre à des coûts supplémentaires pour l'élimination des déchets internationaux.

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

(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 discharging 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. Arrangements 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 East of Sept-Iles by road). Therefore, Masters are to expect extra costs for the disposal of international garbage.

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

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.

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. 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 :

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) les moteurs diesel installés à bord de navires de croisière ou qui font l'objet d'une conversion majeure après le 1^{er} janvier 2000;
- b) les incinérateurs installés à bord de navires de croisière après le 1^{er} janvier 2000.

- 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.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

REFUELLING

136. Conformément à l'*article 110*, le ravitaillement de navire ne peut t'avoir lieu que lorsque le navire est à quai.

136. In accordance with *article 110*, refuelling of vessels may only occur while the vessel is alongside.

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.

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. 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.

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.

139. Refuelling may only be conducted during daylight hours.

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.

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

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

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 et de 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 Port.

SPECIAL ACTIVITIES REQUIRING PSI APPROVAL

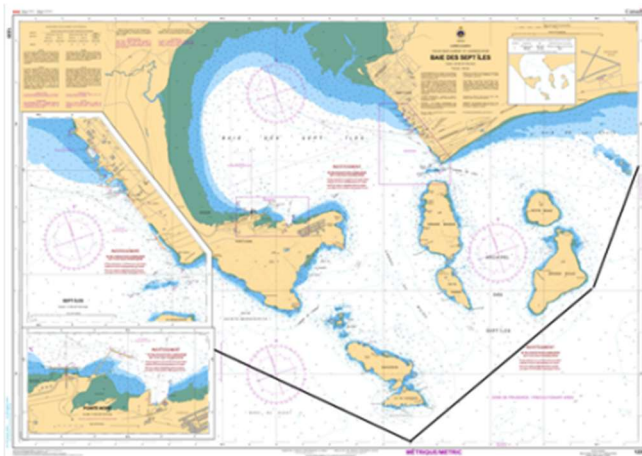
142. (1) In accordance with Article 28 of the "Port Authorities Operations Regulations" no person shall conduct in the Port, an activity mentioned in schedule 1 of the regulations, unless the person obtains an authorization of the PSI and complies with the conditions of the authorization.

(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 Port are also subject to approval.

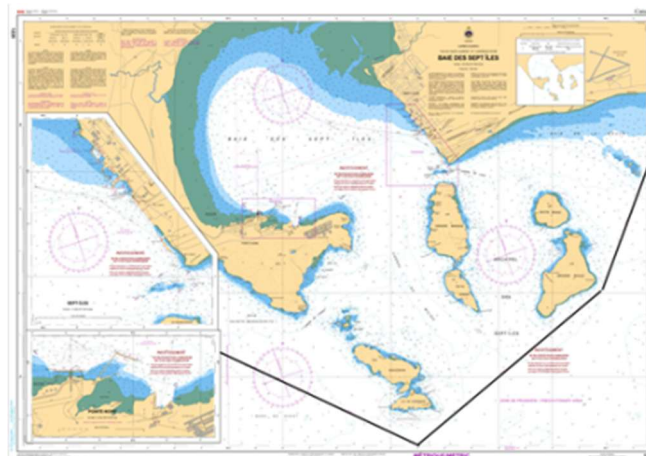
ENDROIT DÉSIGNÉ

143. En conformité avec « Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires », le PSI définit, « **Endroit désigné** » comme étant les limites du port tel que défini par les Lettres patentes du PSI et visuellement indiqué par les limites du port 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 port's limits as indicated in the PSI's *Letters of Patent* and visibly indicated as the port 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, l'entrée de la marina, l'entrée du bassin des pêcheurs, flotte ou navire avec un franc bord inférieur à 2 mètres, et doivent circuler à une vitesse inférieure 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 Port 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 docks; 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 de 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 le Maître du port en composant le 1 418 962-7841; 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 the following means:

- by calling MCTS "Les Escoumins" Traffic via channel 16; and
- by contacting the Harbour Master's emergency number at 1 418 962-7841; or
- by phoning 911 Fire, Police, Ambulance (local land line);

