

**AVIS AUX NAVIRES
EN DIRECTION DU
QUAI MULTIUSAGER**

**NOTICE TO SHIPS
BOUND FOR THE
MULTI-USER DOCK**



2025

AVIS

Ce document a été créé pour fournir des informations techniques sur le quai multiusager. Il ne remplace pas les dispositions des pratiques & procédures du Port.

Le Port de Sept-Îles, ses employés et ses préposés, ses sous-traitants et ses fournisseurs ne sont pas responsables des pertes ou dommages, directs ou indirects, quelconques, en cas de blessure, de perte de vie ou de perte de biens, qui pourraient être subis à la suite d'erreurs ou d'omissions dans le présent *Avis aux navires en direction du quai multiusager*.

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 sgrant@portsi.com.

NOTICE

This document was created to provide technical information on the Multi-User Dock. It does not replace the Port's Practice & Procedures.

The Port of Sept-Îles, and its employees and its servants, and its subcontractors and its suppliers shall not be liable for any losses or damages whatsoever, direct or indirect, for injury, loss of life or loss of property, that may be suffered as a result of any errors or omissions in this *Notice to Ships bound for the Multi-user Dock*.

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 sgrant@portsi.com.

Article	TABLE DES MATIÈRES	Article	TABLE OF CONTENTS
	<u>INFORMATIONS GÉNÉRALES</u>		<u>GENERAL INFORMATION</u>
1	Champ d'application	1	Application
5	Définitions – Abréviations	5	Interpretation – Abbreviations
6	Autorité du Maître du Port	6	Harbour Master's Authority
8	Emplacement général	8	General location
10	Information sur le quai	10	Berth Information
15	Heure locale	15	Local Time
16	Avis d'arrivée	16	Pre-Arrival Notice
18	Avis de mise en disposition	18	Notice of Readiness
19	Règles d'accostage	19	Berthing Rules
20	Interruptions de chargement	20	Loading Interruptions
21	Instructions d'accostage	21	Docking Instructions
24	Pilotes et remorqueurs	24	Pilots and Tugs
26	Météo, rapports de glace et avis à la navigation	26	Weather, Ice reports and Notices to Shipping
28	Communications - navire au quai	28	Ship to Shore Communications
32	Critères pour l'assignation d'un poste	32	Criteria for berth allocation
34	Franc-bord minimal	34	Minimal Freeboard
35	Passerelle	35	Gangway
40	Sécurité	40	Safety
44	Pollution, déchets et protection de l'environnement	44	Pollution, Garbage and Environmental Protection
48	Navires munis d'appareils	48	Geared Vessels
49	Instructions générales pour la manutention du minerai de fer	49	General instructions for handling of Iron Ore
51	Transports Canada – Gardien de Port	51	Transport Canada – Port Warden
55	Certificat d'aptitude au transport	55	Certificate of fitness to proceed
56	Fournitures, mazoutage et réparations	56	Supplies, Bunkering and Repairs
57	Droits portuaires	57	Port Tariffs
62	Aide à la navigation	62	Aids to navigation
	<u>SITUATIONS D'URGENCE</u>		<u>EMERGENCY SITUATIONS</u>
64	Procédures d'urgence et de communication	64	Emergency procedures & communications
	<u>PHOTOS ET PLANS</u>		<u>PICTURES AND PLANS</u>
68	Emplacement du quai multiusager	68	Location of the Multi-user Dock
69	Photos du quai multiusager	69	Pictures of the Multi-user Dock
70	Plans du quai multiusager	70	Plans of the Multi-user Dock

INFORMATIONS GÉNÉRALES

GENERAL INFORMATION

CHAMP D'APPLICATION

APPLICATION

1. Cet « **Avis aux navires** » est produit afin de fournir de l'information technique sur le quai multiusager et peut être modifié périodiquement par le PSI. Ce document doit être considéré comme de l'information complémentaire aux *Pratiques & procédures* du Port. Une copie des *Pratiques & procédures* est disponible via l'agent du navire, la compagnie d'arrimage ou la page web du Port au www.portsi.com
 2. Les **Pratiques et procédures du Port** 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 des « **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 cet « **Avis aux navires** » ne remplace les dispositions des *Pratiques & procédures du port*, de la *Loi maritime du Canada*, de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la protection de l'environnement*, de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* ou des règlements qui découlent de l'une ou l'autre de ces lois.
 4. Le Port de Sept-Îles, ses employés, ses préposés, ses sous-traitants et ses fournisseurs ne sont pas responsables des pertes ou dommages directs ou indirects quelconques en cas de blessure, de perte de vie ou de perte de biens qui pourraient être subis à la suite d'erreurs ou d'omissions dans le présent « **Avis aux navires** ».
1. This “**Notice to ships**” was developed to provide technical information on the Multi-User Dock and may be amended periodically by the PSI. This document is to be considered as supplemental information to the *Port's Practices & Procedures*. A copy of the *Port's P&P's* is available through the Vessel's Agent, the Stevedoring Company or on the Port's web site at www.portsi.com
 2. The **Port's Practices and 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 the “**Practices & 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 this “**Notice to Ships**” shall supersede any requirement of the *Port's "Practices & Procedures"*, *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. The Port of Sept-Iles, and its employees and its servants, and its subcontractors and its suppliers shall not be liable for any losses or damages whatsoever, direct, or indirect, for injury, loss of life or loss of property, which may be suffered as a result of any errors or omissions in this “**Notice to Ships**”.

DÉFINITIONS – ABRÉVIATIONS

5. Les définitions qui suivent s'appliquent :

« 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.

« Avis de mise en disposition (NOR) » signifie un avis signifié par le capitaine à l'affréteur l'informant que le navire est prêt à charger conformément aux conditions énoncées dans la charte.

« Capitaine » signifie toute personne (autre que le pilote) ayant le commandement ou la charge d'un navire.

« Certificat de navire prêt à charger (RTL) » fourni par Transports Canada à la suite de l'inspection satisfaisante d'un navire (*Certificate of Readiness to Load (RTL)*).

« Les eaux du port » signifient toutes les eaux navigables du port tel qu'identifié dans ses lettres patentes qui découlent de la *Loi maritime du Canada* et telles qu'indiquées visuellement sur la carte marine canadienne SHC 1220.

« LMC » signifie la Loi maritime du Canada.

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

« Opérateur du quai », signifie la compagnie d'arrimage sélectionnée par le Port de Sept-Îles pour opérer le quai multiusager.

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

« Port » signifie le Port de Sept-Îles.

« Port de Sept-Îles », signifie l'Administration portuaire de Sept-Îles, une administration portuaire canadienne créée en vertu de ses lettres patentes émises en vertu de la *Loi maritime du Canada*.

« PSI » signifie Port de Sept-Îles.

« Quai » signifie le quai multiusager section 35.

« 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.

INTERPRETATION – ABBREVIATIONS

5. The definitions in this subsection apply :

"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.

"Certificate of Readiness to Load" (RTL) is provided by Transport Canada upon satisfactory inspection of a vessel

"CMA" means the Canada Marine Act.

"Dock" means the Multi-user dock section 35

"Dock operator" means the stevedoring company hired by the Port of Sept-Îles to operate the Multi-user dock (Quai Multiusager)

"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*.

"Master" means any person (other than the Pilot) having command or charge of a Vessel.

"NOR" means Notice of Readiness

"Notice of Readiness" means a notice served by the Master to the Charterer, informing them that the Vessel is ready to load according to the terms outlined in the charter.

"Port" means the Port of Sept-Îles

"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

"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 its Letters Patent pursuant to the *Canada Marine Act* and as shown visually on Canadian HSC Chart 1220.

AUTORITÉ DU MAÎTRE DU PORT

6. En vertu de l'article 58 de la Loi maritime du Canada (LMC), le PSI a désigné le Maître du Port comme étant la personne responsable de contrôler le trafic maritime et de veiller au respect des **Pratiques & procédures (P&P)** émises en vertu de l'article 56 (1) b) de la LMC.
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 Service de communications et de trafic maritime (SCTM), des Escoumins sur les canaux VHF 14 ou 16, ou via l'Agent maritime du navire.

EMPLACEMENT GÉNÉRAL

8. La baie de Sept-Îles est un bassin circulaire abrité, protégé au large par sept îles. Elle est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent à 50°12'8"N de latitude et à 066°22'5"O de longitude.
9. Le quai multiusager (sections 35) est situé du côté ouest de la baie de Sept-Îles dans la région de Pointe-Noire; plus précisément, il est situé entre le quai de Pointe-Noire et le terminal La Relance.

INFORMATIONS SUR LE QUAI

10. Le quai multiusager est une jetée en béton construite sur des pylônes en acier et fut complété en 2015. La longueur du quai est de 400 mètres et son pont jusqu'à la rive mesure 500 mètres de long.
11. Le quai a deux faces d'accostage (section 35 du côté nord du quai et section 36 du côté sud). La section 35 a une longueur d'accostage de 400 mètres. La section 36 a une longueur d'accostage de 320 mètres. Actuellement, seule la section 35 est utilisée pour le chargement de navires.
12. Le quai est équipé de deux chargeurs de navires extensibles et polyvalents. Chacun a une capacité de chargement de 8 000 tonnes métriques par heure et est alimenté par son propre convoyeur. Actuellement, un seul chargeur de navires sera utilisé à la fois pour charger le navire.

HARBOUR MASTER'S AUTHORITY

6. Pursuant to *article 58 of the Canada Marine Act (CMA)*, 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 the **Practices & Procedures (P&P)** issued pursuant to the *CMA 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 vessels' Agent.

GENERAL LOCATION

8. The bay of Sept-Iles is a sheltered circular basin screened to seaward by seven islands. It is located on the North Shore of the St. Lawrence River at Lat 50°12.8" N and Long 066°22.5'W.
9. The Multi-User dock (sections 35) is located on the West side of the Bay of Sept-Iles in the Pointe-Noire area; more specifically, it is located between the Pointe-Noire Dock and the La Relance Terminal.

BERTH INFORMATION

10. The Multi-user Dock is a concrete pier, built on steel pylons and it was completed in 2015. The dock's length overall is 400 meters, and it has a bridge to shore which is 500 meters long.
11. The dock has two berthing faces (Section 35 North side of the dock and Section 36 South side). Section 35 has a berthing face of 400 meters. Section 36 has a berthing face of 320 meters. Presently, only Section 35 is used for loading Vessels.
12. The dock is equipped with two extendible and versatile shiploaders. Each has a loading capacity of 8 000 metric tons per hours and is supplied by its own conveyor. Presently only one (1) shiploader will be used at a time, to load the vessel.

13. Le taux de chargement peut varier selon le type de marchandise chargée (ex. DSO, concentré ou boulettes). L'opérateur du quai avisera le capitaine du taux de chargement prévu à son arrivée.
14. D'autres problèmes techniques peuvent affecter le taux de chargement. Le capitaine sera informé de ces problèmes à son arrivée par l'opérateur du quai.

HEURE LOCAL

15. Sept-Îles utilise l'heure normale de l'Est (GMT-5) entre le premier dimanche de novembre et le deuxième dimanche de mars. L'heure avancée de l'Est (GMT-4) est maintenue le reste de l'année.

AVIS D'ARRIVÉE

16. Les navires doivent rapporter leur HPA 96 / 72 / 48 / 24 / 12 / 6 et 2 heures avant l'arrivée. Les HPA doivent être envoyées à leurs agents désignés et au bureau du Maître de Port via courriel au capitainerie@portsi.com.
17. Les navires peuvent communiquer avec le quai multiusager par l'intermédiaire de leur agent désigné. L'heure locale doit être utilisée dans toutes les communications avec l'opérateur de quai concernant l'avis d'arrivée.

AVIS DE MISE EN DISPOSITION

18. Avis de mise en disposition (NOR)
- Est le document utilisé par le capitaine du navire, en cas d'affrètement au voyage, pour signaler que son navire est fin prêt, à tous égards, à charger et/ou décharger la marchandise;
 - L'avis de mise en disponibilité (NOR) ne doit pas être confondu avec le « *Certificat de navire prêt à charger* (RTL) » fourni par Transports Canada à la suite de l'inspection satisfaisante d'un navire; et
 - L'avis de mise en disponibilité (NOR) ne sera accepté qu'en vertu du contrat d'affrètement et qu'une fois que Transports Canada aura délivré le « *Certificat de navire prêt à charger* (RTL) ».

13. The Nominal loading rate will vary depending on the type of cargo loaded (i.e., DSO, concentrate or pellets). The Dock operator will advise the Master of the expected loading rate upon arrival.
14. Other technical issues can affect the loading rate. The Master will be advised of such issues by the Dock operator, upon arrival.

LOCAL TIME

15. Sept-Îles uses Eastern Standard Time (GMT-5) from the first Sunday of November until the second Sunday in March. Eastern daylight time (GMT-4) is maintained the rest of the year.

PRE-ARRIVAL NOTICE

16. Ships must report ETA 96 / 72 / 48 / 24 / 12 / 6 and 2 hours prior to arrival. ETAs are to be sent to their appointed agents and to the Harbour Master's office via email at capitainerie@portsi.com.
17. Vessels may communicate with the Multi-User Dock through their appointed agent. Local time shall be used in all communications with the dock operator regarding notification of arrival.

NOTICE OF READINESS

18. Notice of Readiness (NOR)
- is the document used by the captain of the ship, in the event of voyage chartering, to notify that his ship is ready, in every respect, to load and/or unload the goods;
 - Notice of Readiness (NOR) is not to be confused with the *Certificate of Readiness to Load (RTL)* which is provided by Transport Canada upon satisfactory inspection of a vessel; and
 - The Notice of Readiness (NOR) will only be accepted as per charter party and once Transport Canada has issued the "Certificate of Readiness to Load (RTL)".

RÈGLES D'ACCOSTAGE

19. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), les navires seront chargés à tour de rôle selon le principe du « premier arrivé - premier servi » (aucun privilège d'accostage senior n'existe et aucun poste à quai ne peut être réservé).

(2) En cas de désaccord entre les usagers sur l'ordre de chargement des navires, sur demande écrite des usagers, le Port pourra décider de l'ordre de chargement des navires. Une décision du Port sera aux frais des usagers, et le Port appliquera les règles suivantes:

- a) Pour qu'un navire soit autorisé à s'accoster :
 - i. Le navire doit être prêt à charger dans tous les aspects et avoir fourni son NOR ;
 - ii. Le client doit avoir déjà empilé 100% de la de la cargaison a Pointe-Noire, destinée à être chargée à bord ;
 - iii. la cargaison doit être acceptable pour le chargement ; et
 - iv. Transports Canada, doit avoir émis le « *Certificat de préparation au chargement (RTL)* ». Cependant, si Transports Canada exige que le RTL soit complété une fois que le navire soit accosté, et que ce dernier n'obtient pas le « RTL », pendant qu'il est accosté, ce navire devra quitter le poste, à ses frais et rendre la section 35 disponible à tout navire qui est en attente au mouillage. Lorsque le navire aura obtenu son RTL, il sera alors le prochain navire à être chargé.
- b) Conformément à l'article 33 du *Règlement sur les opérations des administrations portuaires*, si un navire attend après un autre navire pour s'accoster a la section 35, malgré la raison pour laquelle il ne peut pas être chargé, le responsable du navire à quai doit retirer à ses frais son navire du quai, après trente-six (36) heures de non-chargement ;
- c) Si un navire est ajouté à l'horaire d'accostage, dans les 10 jours suivants son ETA (heure d'arrivée prévue) et qu'un autre navire était déjà prévu à ce quai depuis plus de 10 jours, le navire qui était sur l'horaire depuis plus de 10 jours a la priorité d'accostage sur le navire nouvellement ajouté (règle d'anti-contournement). Cette règle ne s'applique pas si le navire nouvellement ajouté peut-être

BERTHING RULES

19. (1) Subject to subsections (2) and (3), vessels will be loaded in turn in a "First come - first-served" sequence (no senior berthing privileges exists, and no berth can be reserved).

(2) In the event of disagreement between users on the ships loading sequence, at the written request of the users, the Port may decide on the order in which the ships will be loaded. Such a decision will be at the expense of the users, and the Port will apply the following rules:

- a) In order for berthing to be authorized:
 - i. the vessel must be load ready in all aspects and have provided its NOR;
 - ii. the client must have 100% of the cargo destined to be loaded onboard, already stored on site at Pointe-Noire;
 - iii. the cargo must be acceptable for loading purposes; and
 - iv. Transport Canada must have issued the "Certificate of Readiness to Load (RTL)". However, if Transport Canada requires that the RTL be completed once the vessel is berthed, and the latter does not obtain the "RTL" while berthed, then that vessel must leave the berth at its own expense and make section 35 available to any vessel waiting at anchor. Once the vessel has obtained its RTL, it will be the next vessel to be loaded.
- b) in accordance with article 33 of the *Port Authorities Operations Regulations*, if a vessel is waiting for another vessel to get at section 35, the person in charge of the other vessel must remove their ship at the owner's expense from the dock, after thirty-six (36) hours of non-loading, despite the reason for which it cannot be loaded;
- c) if a vessel is added to the berthing schedule, within 10 days of its ETA (estimated time of arrival) and that another vessel was already scheduled at that dock for over 10 days, the vessel that was on the schedule for over 10 days will have berthing priority over the newly added vessel (no bypass rule). This regulation does not apply if the newly

charger en toute sécurité, sans interférer avec le navire prévu depuis plus de 10 jours ;

- d) En cas de panne côté terre (force majeure) interrompant le chargement d'un navire, l'ordre des navires préalablement établi, ne peut être modifié sans l'accord du PSI ; et
- e) Les articles a) à d) ne s'appliquent pas, si toutes les parties ont convenu autrement. Pour plus de clarté, toutes les parties incluent le PSI et l'opérateur du quai.

Opérations de chargement

(3) Le Port de Sept-Îles peut changer l'ordre d'accostage pour des raisons opérationnelles, d'entretien ou de sécurité.

INTERRUPTIONS DE CHARGEMENT

20. Interruptions de chargement

- a. Si pour quelque raison que ce soit en relation avec le navire (ex. mécanique) le chargement doit être arrêté ou pour des restrictions imposées par un tiers (saisie, rétention, contractuel, etc.) afin de minimiser des frais de surestaries sur les autres clients en attente, le navire à quai peut être envoyé à l'ancrage aux frais du propriétaire, jusqu'à ce que le quai soit disponible et que le chargement du navire puisse reprendre.
- b. Si pour une raison quelconque le chargement doit être arrêté en raison d'un problème côté terre, le Port n'est pas responsable des coûts ou des pertes encourues au navire (ex. surestaries) pendant le temps d'arrêt. Si le navire choisit d'aller à l'ancrage durant la période d'arrêt, ceci sera au frais du propriétaire.

INSTRUCTIONS D'ACCOSTAGE

- 21. Les navires doivent s'accoster avec un lest minimal (en respectant les limites de tirant d'air), afin de ne pas retarder le chargement des navires.
- 22. À moins d'avis contraire, les navires devraient s'accoster côté tribord à la section 35.

added vessel can safely be loaded, without interfering with the vessel that was scheduled for over 10 days;

- d) In the event of a shore-side breakdown (force majeure) which interrupts the loading of a vessel, the sequence of vessels which had been previously established, cannot be changed without the approval of the PSI; and
- e) articles a) to d) do not apply, if all parties have agreed otherwise. For greater certainty, all parties include the PSI and dock operator.

Loading operations

(3) The Port of Sept-Iles may change the berthing order for maintenance, operational or security reasons.

LOADING INTERRUPTIONS

20. Loading interruptions

- a. If for any reason in relation to the Vessel (i.e. mechanical), the loading must be stopped or because of restrictions imposed by a third party (i.e. seizure, detention, contractual, etc.), in an effort to minimize demurrage on other waiting clients, the vessel may be sent to anchor at the owner's expense, until such time as the berth is available and the vessel loading can resume.
- b. If for any reason the loading must be stopped due to a shoreside problem, the Port is not responsible for any costs or losses to the Vessel (i.e., demurrage) during the down time. If the Vessel chooses to proceed to anchorage during the down time, to save on costs, it will be at the owner's expense.

DOCKING INSTRUCTIONS

- 21. Vessels shall arrive with minimum ballast (while respecting the air draft limits), so as not to delay ship loading.
- 22. Ships should berth Starboard side too at section 35 unless advised otherwise.

23. Aucun navire ne peut accoster lorsque les vents excèdent 35 nœuds.

23. No Vessel may berth when winds exceed 35 knots.

PILOTES ET REMORQUEURS

PILOTS AND TUGS

24. Conformément aux pratiques & procédures du Port (P&P), un pilote et un minimum de deux remorqueurs sont obligatoires pour les manœuvres d'accostage et d'appareillage des navires à pavillons étrangers.

24. In accordance with the Port's *Practices & Procedures (P&P)*, a Pilot and minimum of 2 tugs are compulsory for berthing and sailing maneuvers of foreign flagged vessels.

25. Le poste d'embarquement du pilote est situé à 50°10'N et 066°24'O. Conformément au P&P du Port, la station d'embarquement du pilote peut changer dû à diverses raisons. Le pilote avisera de tout changement ainsi que l'emplacement d'embarquement.

25. Pilot boarding station is located at 50°10'N and 066°24'W. In accordance with the Port's P&P, the Pilot's boarding station may change due to various reasons. The Pilot will advise of any such change and the new boarding location.

MÉTÉO ET RAPPORTS DE GLACE

WEATHER AND ICE REPORTS

26. Un service de météo de radiodiffusion maritime en continu est disponible sur le Canal VHF 21B. Les informations enregistrées sont mises à jour 24 par jour.

26. A continuous marine weather broadcast service is available on VHF CH 21B. Recorded information is updated continuously, 24 hours per day.

27. Le fleuve Saint-Laurent et le Port de Sept-Îles subissent un froid glacial durant les mois d'hiver (de décembre à mars). Pendant cette période, les températures peuvent être équivalentes à celles de l'arctique, atteignant jusqu'à -40°C. La glace s'accumulera durant les mois d'hiver et les capitaines sont invités à consulter le site web de la Garde côtière canadienne « *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes* » à l'adresse suivante : <http://www.ccg-cc.gc.ca/icebreaking/Ice-Navigation-Canadian-Waters>, ainsi que le Service canadien des glaces pour obtenir les renseignements les plus exacts sur la navigation de glace.

27. The St-Lawrence River and the Port of Sept-Îles experience bitter cold weather in winter months (ranging from December to March). During this period, the temperature can be equivalent to Arctic conditions, reaching as low as -40°C. Ice will build up in winter months and Masters are invited to consult with the Canadian Coast Guard's "*Navigating in Ice*" website at <http://www.ccg-gcc.gc.ca/icebreaking/Ice-Navigation-Canadian-Waters> and also with the Canadian Ice Service for the most accurate information about navigation in ice waters.

COMMUNICATIONS NAVIRE AU QUAI

SHIP TO SHORE COMMUNICATIONS

28. Le service de pilotes et les remorqueurs peuvent demander via la Minière IOC sur le canal VHF 12. Les pilotes, remorqueurs et préposés aux amarres travaillent sur le canal VHF 18A.

28. Pilots and tugs services may be requested via the IOC Marine services VHF channel 12. Pilots, tugs, and linesmen work on VHF channel 18A.

29. L'opérateur du quai multiusager (compagnie d'arrimage) peut être contacté via le canal VHF 12 jusqu'à ce que le navire soit amarré. L'opérateur organisera des communications VHF pendant le chargement du navire.

29. Multi-user Dock operator (stevedoring company) may be contacted via VHF channel 12 until the Vessel is berthed. Shoreside will arrange for alternate VHF communications during ship loading.

30. L'agent du navire peut être contacté via la VHF canal 12 ou par courriel.
31. La sûreté portuaire (ISPS) peut être contactée via le canal VHF 12.

30. Vessel's Agent can be contacted via VHF channel 12 or via email.
31. Shore Security (ISPS) can be contacted via VHF Channel 12.

CRITÈRES POUR L'ASSIGNATION D'UN POSTE

32. L'opérateur de quai se réserve le droit de restreindre certains navires à une section spécifique en raison de leur taille ou de leur configuration.
33. Sauf sous avis contraire du Port, les critères maximaux suivants s'appliquent au quai multiusager.

	Poste 35
Port en lourd	350 000 pld
Longueur totale	342 m
Largeur minimale	45 m
Largeur maximale	63.5 m
Tirant d'air maximal	21.0 m
Vitesse d'accostage maximale	10 cm / sec
Tirant d'eau au quai	19.5 m

FRANC-BORD MINIMAL

34. En raison de la hauteur des défenses à la section 35, le Port n'acceptera que les navires avec un franc-bord minimal de 5.7 mètres. L'affréteur est responsable de s'assurer que ce minimum sera maintenu.

PASSERELLE

35. Le navire est responsable de la fourniture et de l'installation de sa passerelle.
36. Le navire est responsable de maintenir la passerelle à une hauteur et un angle sécuritaire en tout temps.
37. Une petite passerelle portative du côté terre sera installée pour relier le quai à la passerelle du navire. L'espace est limité entre les rails du chargeur à navires et la face du quai. Le navire doit se coordonner avec l'opérateur du quai pour l'installation d'une passerelle portative. Tous les dommages à la passerelle côté terre seront au frais du navire.

CRITERIA FOR BERTH ALLOCATION

32. The Dock operator reserves the right to restrict certain Vessels to a specific berth because of their size or configuration.
33. The following maximum criteria shall apply to the Multi-user dock, unless otherwise stipulated by the Port.

	Section 35
Deadweight	350 000 dwt
Length overall	342 m
Beam Minimum	45 m
Beam Maximum	63.5 m
Maximum Air draft	21.0 m
Maximum berthing velocity	10 cm / sec
Water depth at berth	19.5 m

MINIMAL FREEBOARD

34. Due to the height of the fenders at Section 35, the Port will only accept vessels with a minimal Freeboard of 5.7 meters. Charters are responsible to ensure this minimum shall be maintained.

GANGWAY

35. The Vessel is responsible for providing and installing its gangway.
36. The Vessel is responsible for maintaining the gangway at a safe height and angle at all times.
37. A small shoreside portable gangway will be installed to link the dock with the vessel's gangway. Space is limited between the Shiploader rails and the Dock face. The Vessel is to coordinate with the Shoreside operator for the portable gangway installation. Any damages to the shoreside

- 38.** En conformité avec la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001* et le *Règlement sur la sécurité et la santé au travail en milieu maritime*, le navire est responsable de l'installation et de l'entretien du filet de sécurité.
- 39.** Les conditions hivernales peuvent apporter de fortes quantités de neige et/ou de pluie verglaçante. Le navire est responsable de l'entretien et de la sécurité de la passerelle. Pour des raisons de sécurité, la passerelle doit être maintenue libre de neige et de glace en tout temps.

SÉCURITÉ

- 40.** Des casques de sécurité, des gants, des bottes, des vestes réfléchissantes et des lunettes de sécurité doivent être portés en tout temps lorsque sur le quai. De tels équipements doivent aussi être portés lorsque sur le pont du navire.
- 41.** Comme pour de nombreuses cargaisons en vrac solide, les opérations de chargement peuvent générer une quantité considérable de poussière. Les précautions et règles d'hygiène applicables aux cargaisons poussiéreuses doivent être respectées (utilisation de masques faciaux sur le pont, utilisation de pommades protectrices sur la peau exposée, douches en sortie de service, lavage en profondeur des vêtements de travail séparément des autres vêtements, etc.).
- 42.** À l'exception de l'accès direct au navire par la passerelle, personne n'est autorisé dans la zone située entre les rails des chargeurs à navire et le bord du quai sans harnais de sécurité. Une ligne de vie est disponible sur toute la longueur du quai.
- 43.** En raison de la distance entre le quai et la ville, le congé à terre de l'équipage doit être organisé par l'intermédiaire de l'agent. Les taxis, les bicyclettes et les véhicules privés ne sont pas autorisés sur le quai multiusager. Les activités sportives de toute sorte ou la course à pied ne sont pas possibles dans la zone du quai multiusager. Une Stella Maris (Foyer des marins) est disponible au terminal *La Relance*, veuillez consulter l'agent du navire pour de plus amples informations.

gangway during loading operations will be at the vessel's expense.

- 38.** In accordance with the *Canada Shipping Act 2001* and the *Marine Occupational Safety and Health Regulations*, the vessel is responsible for installing and maintenance of the safety net.
- 39.** Winter conditions may bring heavy amounts of snow and/or freezing rain. The Vessel is responsible for the upkeep and safety of the Gangway. For Safety reasons, the Gangway must be kept snow and ice-free at all times.

SAFETY

- 40.** Hard hats, gloves, safety boots, reflective vests and safety glasses must always be worn while on the dock. Such equipment must also be worn when on deck.
- 41.** As with many dry bulk cargoes, loading operations may generate a fair amount of dust. Precautions and hygiene rules applicable to dusty cargoes are to be followed (use of facemasks while on deck, using of protective ointments on exposed skin, showering when going off duty, thorough laundering of working clothes separately from other clothing, etc.).
- 42.** Except for access directly to the Vessel via the Gangway, no person is permitted in the area between the shiploader rails and the dock edge, without a safety harness. A safety harness lifeline is available the entire length of the dock.
- 43.** Due to the distance between the Dock and the City, shore leave for the crew must be organized via the Agent. Taxis, bicycles, and private vehicles are not permitted at the Multi-user Dock. The conduct of sports of any kind or running is not possible in the area of the Multi-user dock. A Stella Maris (Seamen's Center) is available at the adjacent *La Relance Terminal*; please refer to the Agent for more information.

POLLUTION, DÉCHETS ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

44. Conformément aux *Pratiques et procédures* du Port ainsi qu'aux lois canadiennes sur l'environnement, aucune poubelle ou pollution ne peut être jetée par-dessus bord. Une action en justice sera prise contre le capitaine si de telles actions se produisent.
45. Conformément aux *Pratiques & Procédures* du Port, le rejet des eaux usées (eaux grises et noires) est interdit dans les eaux du port de Sept-Îles. Sept-Îles n'a pas d'installation de réception des eaux usées. Consulter l'agent maritime pour trouver des solutions à l'élimination des eaux usées.
46. Pendant les opérations de chargement, la poussière se déposera sans doute sur le pont principal et les panneaux d'écouille. Bien qu'ils ne soient peut-être pas considérés comme des quantités significatives, il est à rappeler aux capitaines que la poussière et les résidus de cargaison doivent être surveillés et contenus sur le navire. Les épurateurs de pont devraient être bouchés pendant qu'ils sont au port et lorsqu'ils traversent les eaux côtières. Par conséquent, tous les efforts doivent être faits pour s'assurer que de telles accumulations soient nettoyées et placées à l'intérieur des cales.
47. Conformément aux P&P du Port, l'utilisation « d'épurateurs en boucle ouverte » est strictement interdite dans les limites du port.

NAVIRES MUNIS D'APPARAUX

48. Pour des raisons de sécurité et de nuisance opérationnelle, aucun navire muni d'appareils n'est permis d'accoster au quai multiusager.

INSTRUCTIONS GÉNÉRALES POUR LA MANUTENTION DU MINÉRAI DE FER

49. Boulettes de minerai de fer :
- a. Les boulettes de minerai de fer ont une densité moyenne de 2.162 MT / mètre cube et un coefficient d'arrimage moyen de 0.463 MT / mètre cube.
 - b. Avant d'accepter un navire pour le chargement, toutes les cales doivent être nettoyées et aucun résidu ne doit demeurer à l'intérieur. Les

POLLUTION, GARBAGE AND ENVIRONMENTAL PROTECTION

44. In accordance with the Port's *Practices & Procedures* and Canadian Environmental Laws, no garbage or pollution may be dumped overboard. Legal action will be taken upon the Master if such actions occur.
45. In accordance with the Port's *Practices & Procedures*, the discharge of wastewater (grey and black water) is prohibited in the waters of the Port of Sept-Îles. Sept-Îles does not have a wastewater reception facility. Consult with the Vessel agent for solutions in the disposal of wastewater.
46. During loading operations, dust will not doubt settle on the main deck and hatch covers. Although perhaps not regarded as significant quantities, Masters are reminded that dust and cargo residues are to be monitored and contained on the vessel. Deck scrubbers should be plugged while in Port and while transiting coastal waters. Consequently, every effort should be made to ensure that any such accumulations be cleaned up and placed inside the holds.
47. In accordance with the Port's P&P's the use of Open-Loop Scrubbers is strictly forbidden while in Port waters.

GEARED VESSELS

48. Due to safety reasons and operational hindrance, no geared vessels are permitted to berth at the Multi-user dock.

GENERAL INSTRUCTIONS FOR HANDLING OF IRON ORE

49. Iron Ore Pellets:
- a. Iron ore pellets have an average density of 2.162 MT/cubic meter and an average stowage factor of 0.463 Cubic Meter / MT
 - b. Before accepting a ship for loading, all cargo holds should be swept clean and no residue left inside. Ships, which had

navires contenant de l'alumine, de la bauxite, du sel ou du calcium doivent être lavés pour être considérés comme acceptables pour le chargement.

alumina, bauxite, salt, or calcium, must be washed clean in order to be considered acceptable for loading.

- c. Le Port se réserve le droit d'exiger que les cales soient nettoyées avant l'accostage afin d'éviter toute contamination possible de la nouvelle cargaison.

- c. The Port reserves the right to require holds to be washed clean prior to berthing in order to avoid possible contamination of the new cargo.

50. Concentré de minerai de fer :

50. Iron Ore Concentrate

- a. Le concentré de minerai de fer a une densité moyenne de 2,74 MT / mètre cubes et un coefficient d'arrimage moyen de 0,365 mètre cube / tonne métrique.
- b. Le concentré de minerai de fer contient une teneur moyenne en humidité de 2,5% à 4,5%. Ce minerai est autodrainant. Il retient l'humidité jusqu'à environ 2,5%, mais toute l'humidité au-dessus de celle-ci sera drainée lors du compactage du matériel.

- a. Iron ore concentrate has an average density of 2.74 MT / cubic meter and has an average stowage factor of 0.365 cubic meter / MT
- b. Iron ore concentrate contains an average moisture content from 2.5% to 4.5%. The character of this ore is Self-Draining. It will retain moisture up to about 2.5%, but all moisture over and above that will drain on compaction of the material.

GARDIEN DE PORT DE TRANSPORTS CANADA

TRANSPORT CANADA PORT WARDEN

51. Transports Canada (Gardien de Port) Certificat de navire prêt à charger :

51. Transport Canada (Port Warden) Certificate of readiness to load:

- a. Les navires qui chargeront une cargaison entière ou partielle de concentré de minerai de fer doivent obtenir un **CERTIFICAT DE NAVIRE PRÊT-À CHARGER** de Transports Canada avant le chargement, conformément à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada - Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*.
- b. Transports Canada a mis en place une nouvelle procédure de sécurité qui stipule que « les inspections des cales de navires pour le Certificat de navire prêt à charger ne seront effectuées que pendant les heures de clarté ». Cette procédure entraînera des retards dans les inspections si les navires arrivent tard dans la journée ou le soir.
- c. Afin d'accélérer la procédure d'inspection, les navires ayant l'intention de charger du concentré de minerai de fer doivent avoir en main pour la visite du Gardien de Port :
 - i. Certificats du navire et documents de conformité

- a. Ships loading full or partial cargo of Iron Ore Concentrate must obtain a **CERTIFICATE OF READINESS TO LOAD** from Transport Canada prior loading in accordance with the *Canada Shipping Act 2001 - Cargo, Fumigation and Tackle Regulations*
- b. Transport Canada has a new safety procedure in place that stipulates "Hold inspections for Certificates of Readiness to Load will only be conducted during daylight hours". This procedure will cause delays in inspections if the vessels arrive late in the day or evening.
- c. In order to accelerate inspection procedure, ships intending to load Iron Ore Concentrate must have on hand for Port Warden's visit:
 - i. Ship's certificates & Documents of Compliance

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ii. Manuel de chargement approuvé et ordinateur et logiciel de chargement approuvé iii. Plan de chargement et séquences de chargement iv. Contraintes de cisaillement et tableau des moments de fléchissement v. L'impression des conditions de départ prévues vi. Rapport de la dernière inspection de contrôle de l'état du port vii. Code IMSBC <p>d. Bouchains prêts pour inspection; les bouchains doivent être nettoyés et leurs couvercles doivent être recouverts d'au moins une double couche de toile ou d'un agencement équivalent approuvé afin d'être étanche au concentré, mais non pas à l'eau.</p> <p>e. Les poids sur les doubles fonds, les contraintes de cisaillement et les moments de flexion doivent être dans les limites permises.</p> <p>f. Les navires sont responsables d'obtenir ledit certificat. Le navire qui ne parvient pas à obtenir un « CERTIFICAT DE NAVIRE PRÊT-À CHARGER » ne doit pas être chargé. Le temps requis pour obtenir le certificat doit être sur le compte du navire.</p> <p>52. Transports Canada est responsable de l'application de la résolution A.713 (17) de l'<i>Organisation Maritime Internationale</i> (OMI) concernant la sécurité des navires transportant des cargaisons de vrac solide. Ils se réservent le droit de procéder à des inspections pour des défaillances structurelles de tout navire destiné à transporter des cargaisons en vrac, d'après le mémorandum d'entente du Contrôle des navires par l'État du Port.</p> <p>53. Afin d'éviter les retards de chargement, le Port se réserve le droit d'exiger que cette inspection soit effectuée avant l'accostage.</p> <p>54. Si le navire subit une inspection de vraquier, que ce soit à quai ou au mouillage, l'avis de préparation NOR ne pourra être présenté qu'une fois que l'inspection sera terminée avec succès. Pour éviter les différends, il est recommandé que le navire obtienne une note de passage de Transports Canada avec la date et l'heure de libération.</p> | <ul style="list-style-type: none"> ii. Approved loading manual & approval of loading computer and software iii. Stowage plan and Loading sequences iv. Shear stresses and bending moments v. Print out of expected departure conditions vi. Report of the last port state control inspection vii. IMSBC Code <p>d. Holds to be ready for inspection, bilges to be cleaned and bilges strainer plates to be covered with at least a double layer of burlap or approved equivalent arrangement in order to be concentrated tight but not watertight.</p> <p>e. Weights on double bottoms, shear stresses and bending moments to be within permissible limits.</p> <p>f. Ships are responsible to obtain said certificate. The ship which fails to obtain a "CERTIFICATE OF READINESS TO LOAD" shall not be loaded. Time required to obtain a certificate shall be on the ship's account.</p> <p>52. Transport Canada is responsible for enforcement of the <i>International Maritime Organisation</i> (IMO) resolution A.713 (17) regarding Safety of Ships Carrying Solid Bulk Cargoes. They reserve the right to conduct inspections for structural deficiencies of any ship intended to carry bulk cargoes, according to the M.O.U. of Port State Control.</p> <p>53. In order to avoid loading delays, the Port reserves the right to require that this inspection be carried out prior to berthing.</p> <p>54. If the Vessel undergoes Bulk Carrier inspection, regardless of whether at berth or at anchorage, the NOR can only be presented upon successful completion of inspection. In order to avoid disputes, it is recommended that the Vessel obtain a passing slip from Transport Canada with the date and time of release.</p> |
|--|---|

CERTIFICAT D'APTITUDE AU TRANSPORT

55. Les navires chargés d'une cargaison entière ou partielle de concentré de minerai de fer doivent obtenir un **CERTIFICAT D'APTITUDE AU TRANSPORT** de Transports Canada, avant leur départ, conformément à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada - Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*

FOURNITURES, MAZOUTAGE ET RÉPARATIONS

56. S'il vous plaît noter les informations suivantes concernant les fournitures, le mazoutage et les réparations au quai multiusager :
- a. Aucune opération de mazoutage ne sera autorisée;
 - b. Aucun produit pétrolier (c.-à-d. Huile, lubrifiante, huile hydraulique, etc.) ne peut être chargé à bord;
 - c. Des réparations mineures peuvent être effectuées. Cependant, aucune grue terrestre ne pourra assister dans les réparations lorsque le navire est au quai multiusager;
 - d. Aucun ravitaillement en eau potable n'est disponible à partir du quai. Il est possible de recevoir des quantités limitées d'eau potable par camion ou par remorqueur. Le service doit être demandé par l'agent du navire;
 - e. L'opérateur du quai multiusager ne prend pas charge des services aux propriétaires tels que l'approvisionnement, les services médicaux, les changements d'équipage, etc. Contacter votre agent désigné pour demander ce service;
 - f. Un service de navette maritime est disponible sur demande via le service maritime de la compagnie I.O.C. contactez-les via le canal VHF 12;
 - g. Le Foyer des marins (Stella Mari) est situé au terminal La Relance;
 - h. Un service médical est disponible à Sept-Îles, cependant il doit être organisé par l'intermédiaire de l'agent.

CERTIFICATE OF FITNESS TO PROCEED

55. Ships loaded with a full or partial cargo of Iron Ore Concentrates must obtain a **CERTIFICATE OF FITNESS TO PROCEED** from Transport Canada, prior departure, in accordance with the *Canada Shipping Act 2001 - Cargo, Fumigation and Tackle Regulations*

SUPPLIES, BUNKERING AND REPAIRS

56. Please note the following information regarding Supplies, bunkering and repairs at the Multi-User Dock :
- a. No bunkering operation will be permitted;
 - b. No petroleum products (i.e., lube oil, hydraulic oil, etc.) may be loaded onboard;
 - c. Minor repairs may be completed. However, no shore crane can be used to assist in repairs while at the Multi-user dock;
 - d. No Fresh water can be supplied from the Dock. It is possible to get limited amounts of fresh water via tanker truck or tugs. Coordination must be made via the vessel agent;
 - e. The Multi-user Dock operator, does not attend to Owners matters such as stores, medical, crew changes, etc. Contact your appointed Agent for such services;
 - f. Launch boat service is available on request through I.O.C. Marine Services. Contact them through VHF channel 12;
 - g. The Seamen's Centre (Stella Mari) is located on at the La Relance Terminal;
 - h. Medical service is available in Sept-Iles; however, it must be arranged via the Agent.

DROITS PORTUAIRES

- 57.** En ce qui concerne les navires, le Port de Sept-Îles appliquera les tarifs suivants pendant que les navires seront amarrés au quai multiusager :
- a. Droits d'amarrage; et
 - b. Droits de sûreté.
- 58.** Sauf avis contraire, les droits prévus à l'article 58 (a) et (b) du présent document sont applicables pendant toute la durée où le navire est à quai. (Référez-vous au www.portsi.com pour les frais portuaires).
- 59.** Les services suivants ne sont pas inclus dans les tarifs portuaires :
- a. Pilotes et remorqueurs;
 - b. Préposés aux amarres;
 - c. Quayage;
 - d. Frais de location d'équipement;
 - e. Frais d'agence;
 - f. Transports Canada;
 - g. Services frontaliers du Canada; où
 - h. Approvisionnement.
- 60.** D'autres tarifs peuvent être appliqués pour les services fournis sur demande. Le capitaine sera informé de ces frais via son agent.
- 61.** À moins d'avis contraire, les droits portuaires sont en dollars canadiens et seront facturés via l'agent.

AIDES À LA NAVIGATION

- 62.** Voici une liste d'aides à la navigation, tel qu'elles figurent dans les publications du gouvernement du Canada.
- a. Latitude Nord Longitude Ouest
 - i. Île du Corossol
50°05'20.2" 066°22'36.9" W FI 2.5s. 12M
 - ii. Île Grande Basque
50°09'10.4" 066°22'38.6" W FI 6s. 7M
 - iii. Pointe à la Chasse
50°07'38.9" 066°27'07.9" W FI 6s. 8M

PORT TARIFFS

- 57.** In regard to Vessels, the Port of Sept-Iles will apply the following tariffs while vessels are alongside the Multi-user Dock:
- a. Sidewharfage (berthage); and
 - b. Security (ISPS) Fees.
- 58.** Unless otherwise stipulated, the fees in article 58 (a) and (b) of the present document, are applicable the entire time the vessel is alongside. (Refer to www.portsi.com for the Port fees).
- 59.** The following services are not included in the Port Tariffs :
- a. Tugs and Pilots;
 - b. Linemen;
 - c. Dockage fees;
 - d. Equipment rental fees;
 - e. Agency fees;
 - f. Transport Canada Fees;
 - g. Canada Border Services; or
 - h. Shore supplies;
- 60.** Other tariffs may be applied, for services supplied upon request. The Master will be advised of such fees, via their Agent.
- 61.** Unless otherwise stipulated, all fees are in Canadian dollars and will be invoiced via the Agent.

AIDS TO NAVIGATION

- 62.** The following is a list of AIDS TO NAVIGATION, as listed in Canadian Government publications.
- a. Latitude North Longitude West
 - i. Ile du Corossol
50°05'20.2" 066°22'36.9" W FI 2.5s. 12M
 - ii. Ile Grande Basque
50°09'10.4" 066°22'38.6" W FI 6s. 7M
 - iii. Pointe à la Chasse
50°07'38.9" 066°27'07.9" W FI 6s. 8M

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> iv. Îlets Dequen
50°07'16.3" 066°25'58.1" R FI 6s. 6M v. Pointe au Corbeau
50°09'03.0" 066°25'29.3" G FI 6s. 6M vi. Pointe à la Marmite
50°10'17.2" 066°25'45.9" Light buoy D11
G FI 4s. vii. Basque Est
50°10'55.3" 066°21'43.7" Light Buoy
BASQE G FI (2 + 1) 6s. viii. Basque Ouest
50°10'47.9" 066°22'36.3" Light Buoy
BASQO R FI (2 + 1) 6s ix. Récif du Basque
50°11'00.7" 066°22'15.2" North Light Buoy
D7 G FI 4s. x. Pointe aux Basques
50°11'02.4" 066°21'50.3" Light Buoy D4 R
FI 4s. <p>b. Compagnie Minière IOC (Priv)</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Quai #1 Feu d'alignement
50°11'41.8" 066°22'35.3" G Iso 2s.
1. 098°29' // 280.2m du feu antérieur ii. Quai #2 Feu d'alignement
50°11'20.3" 066°22'14.8" Y Iso 2s.
1. 122°44' // 495.8m du feu antérieur <p>c. Terminal des Croisières
50°11'50.6" 066°23'03.9" R Iso 2s. 2M</p> <p>d. Sept-Îles, Quai des Pétroliers
50°11'47.4" 066°22'55.4" W Iso 6s. 9M R Iso
2s. R Iso 2s. Clignotent alternativement.</p> <p>e. Havre de pêche Sept-Îles
50°11'56.1" 066°23'00.4" G Iso 2s. 3M</p> <p>f. Entrée de la Marina
50°12'04.6" 066°23'10.1" West Brise-lame Bu
Iso 2s.</p> <p>g. Marina Sept-Îles
50°12'11.7" 066°23'17.4" West Brise-lame W
FI</p> <p>h. Sept-Îles Quai
50°12'21.6' 066°23'32.7" G iso 2s. 6M</p> <p>i. Pointe Noire Bouée lumineuse D15 G Q 1s</p> | <ul style="list-style-type: none"> iv. West Rocks (Ilets Dequen)
50°07'16.3" 066°25'58.1" R FI 6s. 6M v. Pointe au Corbeau
50°09'03.0" 066°25'29.3" G FI 6s. 6M vi. Pointe à la Marmite
50°10'17.2" 066°25'45.9" Light buoy
D11 G FI 4s. vii. Basque Est
50°10'55.3" 066°21'43.7" Light
Buoy BASQE G FI (2 + 1) 6s. viii. Basque Ouest
50°10'47.9" 066°22'36.3" Light Buoy
BASQO R FI (2 + 1) 6s ix. Récif du Basque
50°11'00.7" 066°22'15.2" North Light
Buoy D7 G FI 4s. x. Pointe aux Basques
50°11'02.4" 066°21'50.3" Light Buoy
D4 R FI 4s. <p>b. Iron Ore Company of Canada (Private)</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Dock #1 Range Lights
50°11'41.8" 066°22'35.3" G Iso 2s.
1. 098°29' // 280.2m from front ii. Dock #2 Range Lights
50°11'20.3" 066°22'14.8" Y Iso 2s.
1. 122°44' // 495.8m from front <p>c. Cruise Terminal
50°11'50.6" 066°23'03.9" R Iso 2s. 2M</p> <p>d. Sept-Iles Tanker Jetty
50°11'47.4" 066°22'55.4" W Iso 6s. 9M
R Iso 2s. R Iso 2s. Flash alternately</p> <p>e. Havre de pêche Sept-Îles
50°11'56.1" 066°23'00.4" G Iso 2s. 3M</p> <p>f. Marina Sept-Iles Entrance
50°12'04.6" 066°23'10.1" West
Breakwater Bu Iso 2s.</p> <p>g. Marina Sept-Iles
50°12'11.7" 066°23'17.4" West
Breakwater W FI</p> <p>h. Sept-Iles Wharf
50°12'21.6' 066°23'32.7" G iso 2s. 6M</p> <p>i. Pointe Noire Buoy D15 G Q 1s</p> |
|---|--|

50°09'47.2" 066°27'23.0".

50°09'47.2" 066°27'23.0".

j. Pointe Noire Terminal (Priv)

- i. Quai Alignement
50°09'55.3" 066°28'55.5" Y Iso 2s.
1. 179°59' // 173.3m from front
- ii. Terminal Feu Ouest
50°09'55.4" 066°29'10.1" R Fl 4s. 6M
- iii. Feu de secteur R W G (R – AL RW – W – AL G – G)
- iv. Bouée lumineuse D20 R Fl 4s
50°10'06.2" 066°29'27.9".

k. Quai Multiusager

- i. Quai Ouest Iso R 1s
50°10'05.9" 066°28'15.7".
- ii. Quai Est Iso G 1s
50°10'01.5" 066°27'56.4"

l. Terminal La Relance

- i. Quai du Traversier Rail Bu Iso 2s
50°09'39.1" 066°27'24.2"
- ii. La Relance Alignement R Iso 2s.
50°09'33.9" 066°27'37.4"
1. 192°42' // 272.0m feu antérieur

63. Toutes les aides à la navigation énumérées à l'article 63 sont sujets à changement. Veuillez-vous reporter à l'Avis à la navigation de la Garde côtière canadienne, sur le canal VHF 21A ou au site Web <http://www.ccg-gcc.gc.ca/aids/home> pour obtenir des renseignements sur tout changement.

j. Pointe Noire Terminal (Private)

- i. Wharf Range
50°09'55.3" 066°28'55.5" Y Iso 2s.
i. 179°59' // 173.3m from front
- ii. Terminal West
50°09'55.4" 066°29'10.1" R Fl 4s. 6M
- iii. Sector Light R W G (R – AL RW – W – AL G – G)
- iv. West Light Buoy D20 R Fl 4s
50°10'06.2" 066°29'27.9".

k. Multi-User Dock

- i. Dock West Iso R 1s
50°10'05.9" 066°28'15.7".
- ii. Dock Est Iso G 1s
50°10'01.5" 066°27'56.4"

l. La Relance Terminal

- i. Railway Ferry Dock Bu Iso 2s
50°09'39.1" 066°27'24.2"
- ii. La Relance Range R Iso 2s.
50°09'33.9" 066°27'37.4"
2. 192°42' // 272.0m from front

63. All AIDS TO NAVIGATION listed in article 63 are subject to change. Please refer to the Canadian Coast Guard's Notice to Shipping, VHF Channel 21A or <http://www.ccg-gcc.gc.ca/aids/home> for information on any changes.

SITUATIONS D'URGENCE

PROCÉDURES D'URGENCE ET DE COMMUNICATION

64. En plus des obligations de la Loi maritime du Canada, la Loi sur la marine marchande, 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 aux services d'urgence dès que possible :

- Accident;
- Feu;
- Explosion;
- Blessure ou mortalité;
- Activité criminelle;
- Activité suspecte;
- Intrusion;
- Collision avec un quai;
- Collision avec un autre navire;
- Échouement;
- Décharge de matières délétères;
- Déversement d'hydrocarbures;
- Perte d'équipement ou de la cargaison par-dessus bord;
- Marchandises dangereuses.

65. Le capitaine et l'équipage doivent assister les services de secours. 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.

66. 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.

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

- le sifflement ou la sirène continue du navire; et
- en appelant SCTM « Les Escoumins » sur le canal VHF 16;
- en appelant la sûreté portuaire sur le canal VHF 12;
- en appelant le maître du Port en composant le 1 418 964-6270;

EMERGENCY SITUATIONS

EMERGENCY PROCEDURES & COMMUNICATION

64. In addition to those mandatory requirements under the Canada Marine Act, the Canada Shipping Act, 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:

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

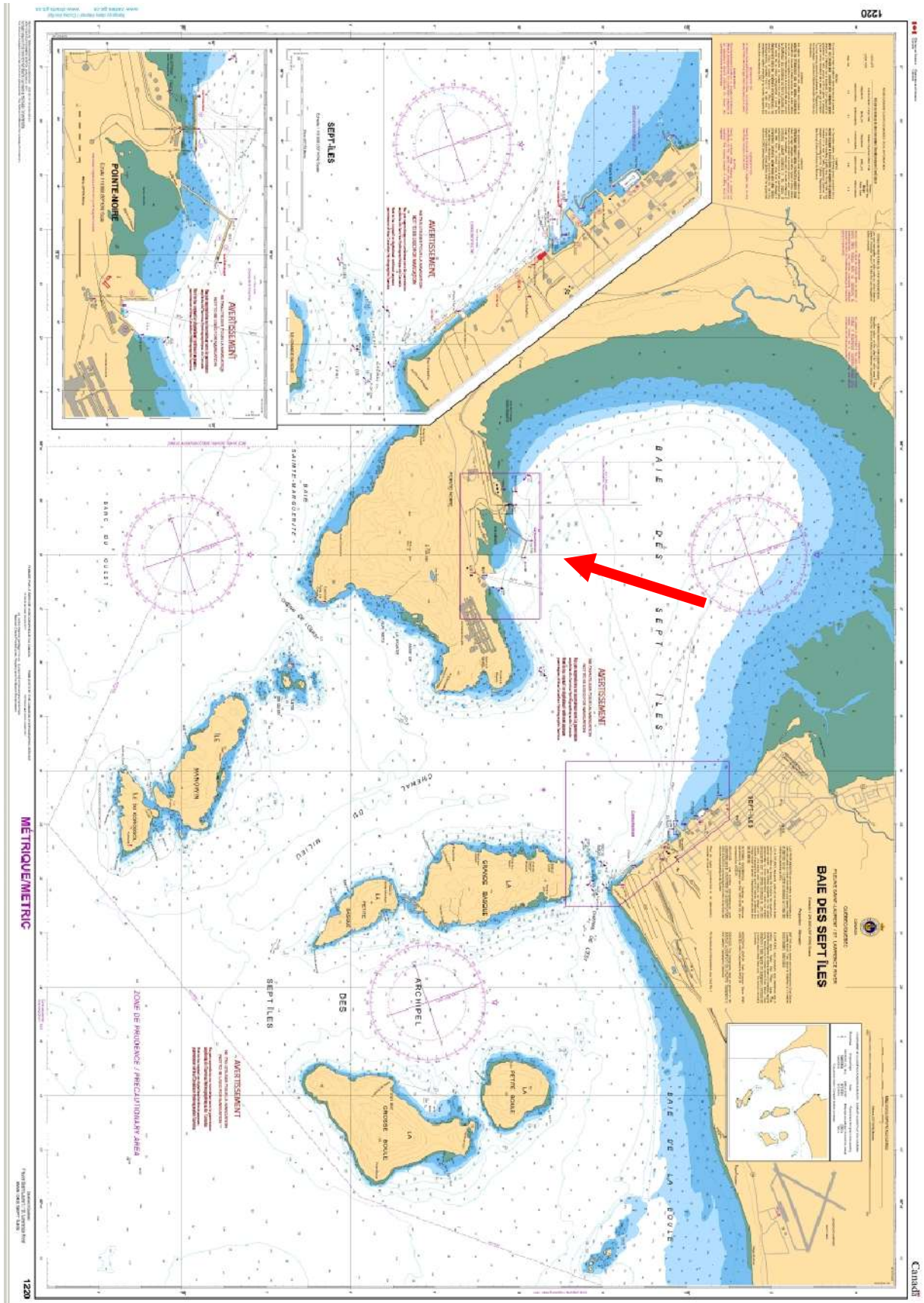
65. The emergency service responding to any incident must be given all support necessary from the Master and the crew including, but not limited to, information in respect of dangerous goods and hazardous materials aboard.

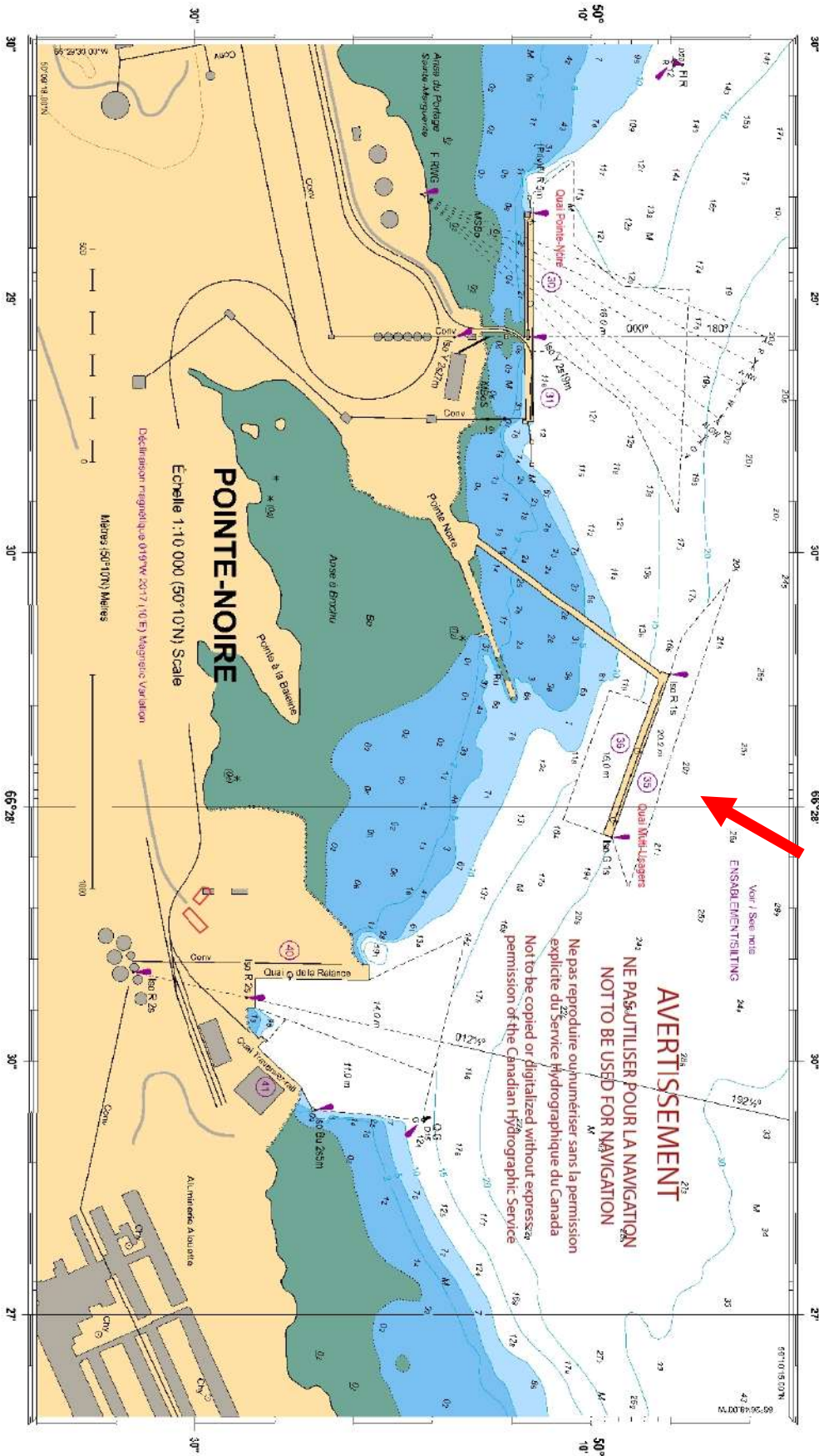
66. When the safety of the vessel is a concern, the Master or his designated officer must liaise to provide relevant information on such things as stability, access, international shore connections, etc.

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

- by sounding off the ship's horn or siren;
- by calling MCTS "Les Escoumins" Traffic via VHF channel 16;
- by calling Port Security via VHF channel 12;
- by contacting the Harbour Master's emergency number at 1 418 964-6270;

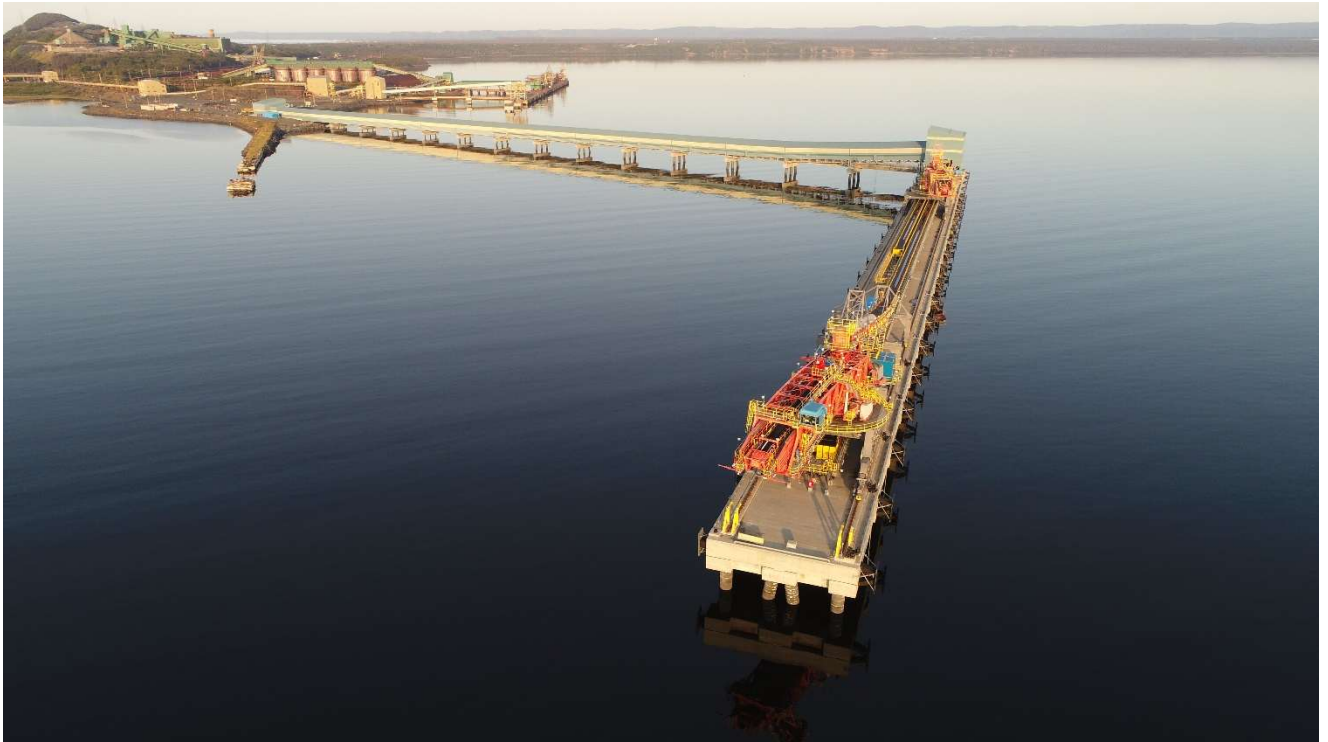
68 Emplacement du quai multiusager | **68 Location of the Multi-user Dock**





69 Photos du quai multiusager

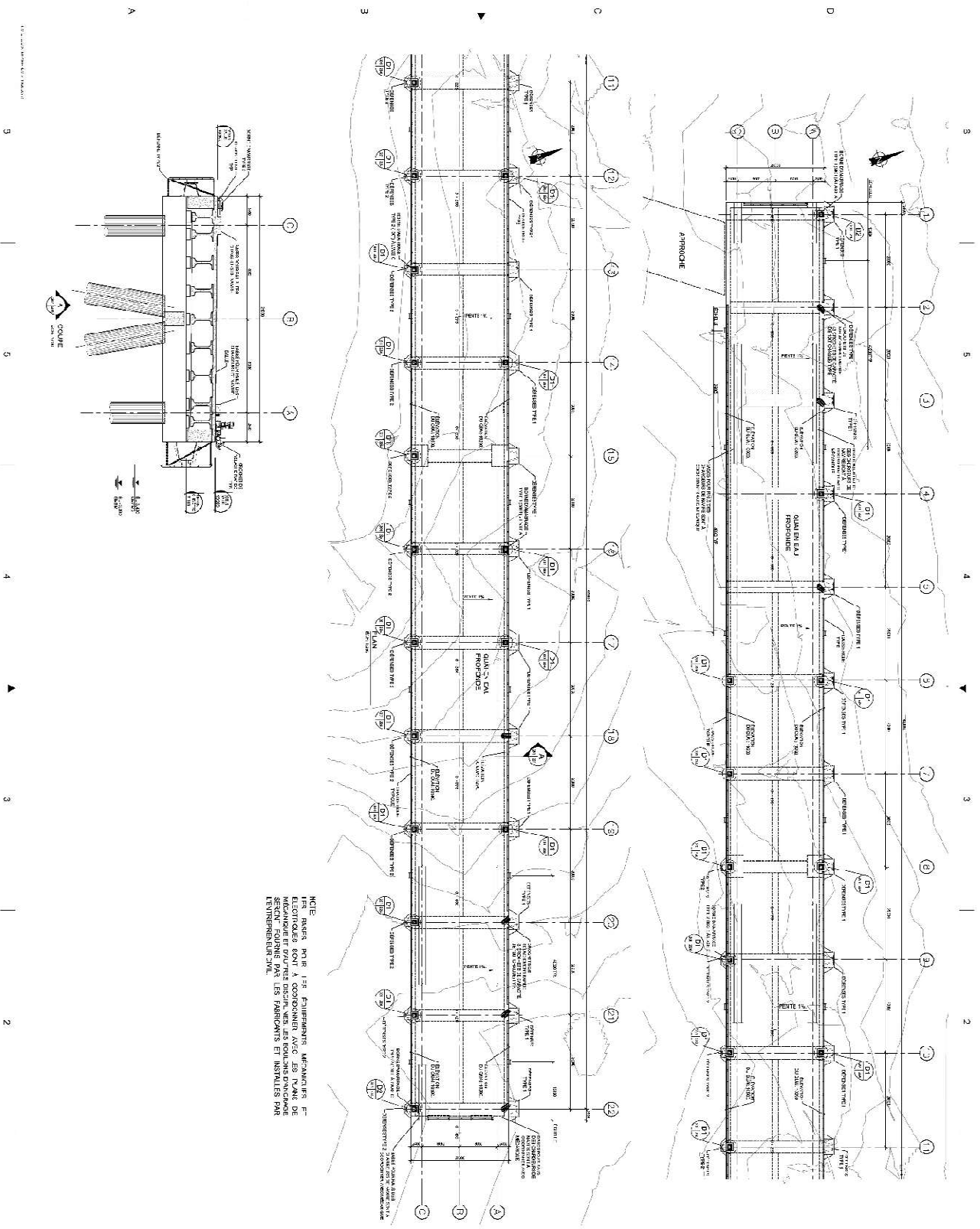
69 Pictures of the Multi-user dock





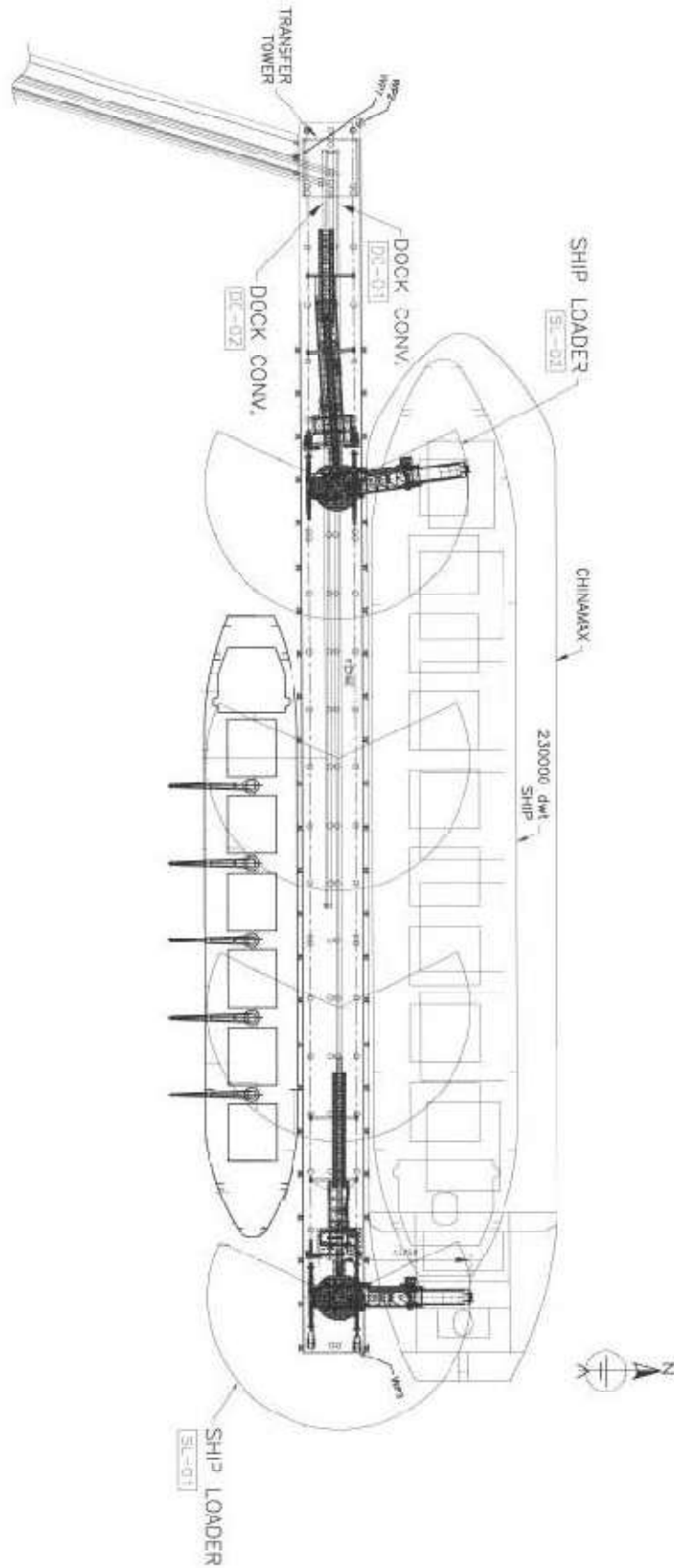
70 Plans du quai multiusager

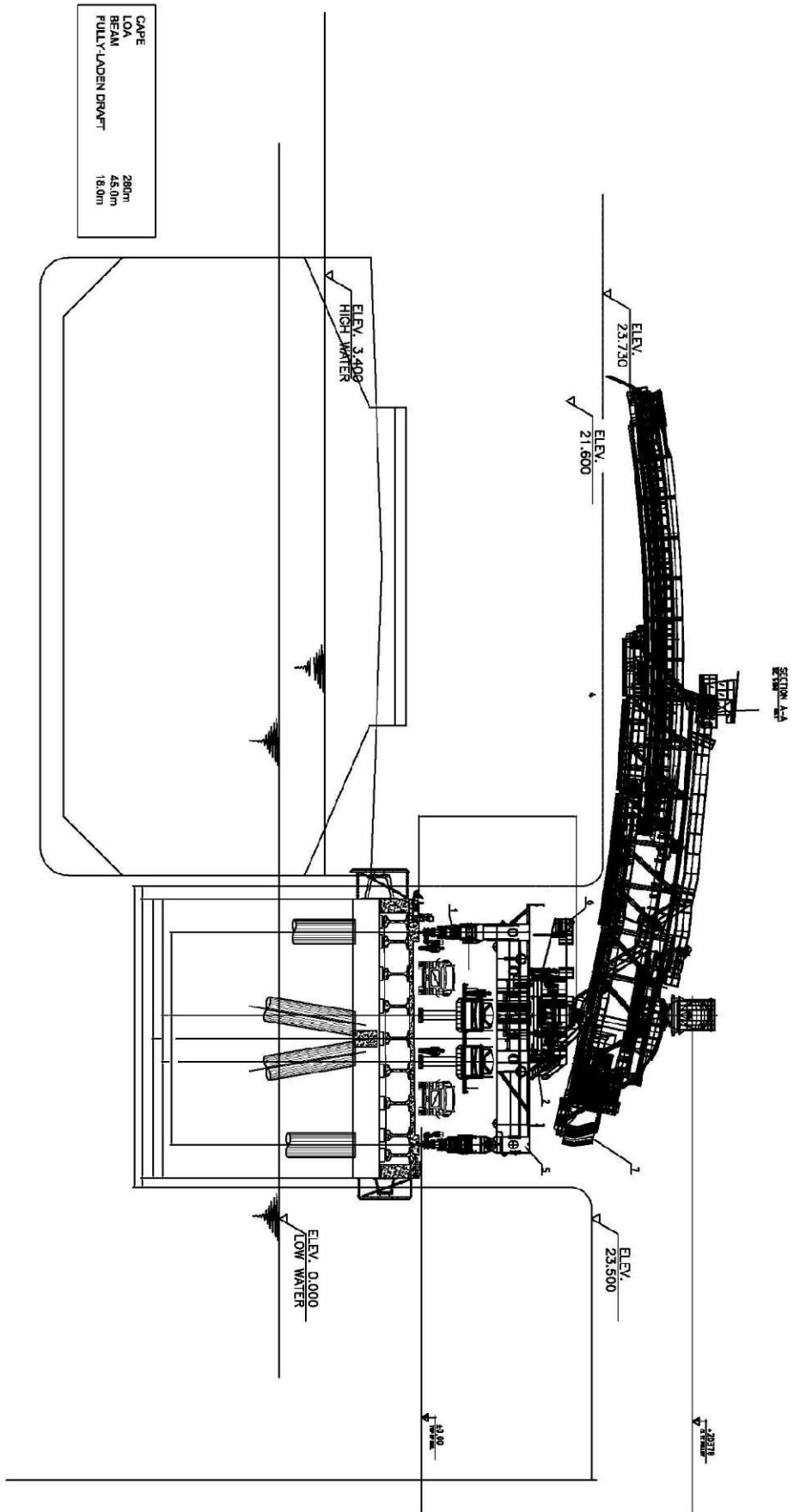
70 Plans of the Multi-user dock



NOTE: BASES POUR LES ÉQUIPEMENTS MÉCANIQUES ET ÉLECTRIQUES SONT À COORDONNER AVEC LES PLANS DE MÉCANIQUE ET D'ÉLECTRICITÉ. LES SOLS EN CIMENT SONT À RÉVISER PAR LES PARTISANS ET INSTALLÉS PAR L'ENTREPRENEUR.

<p>PROJET: QUAI MULTI-USAGES</p> <p>CLIENT: PORT DE SEPT-ÎLES</p> <p>DATE: 2023</p>	<p>PROJET: QUAI MULTI-USAGES</p> <p>CLIENT: PORT DE SEPT-ÎLES</p> <p>DATE: 2023</p>	<p>PROJET: QUAI MULTI-USAGES</p> <p>CLIENT: PORT DE SEPT-ÎLES</p> <p>DATE: 2023</p>	<p>PROJET: QUAI MULTI-USAGES</p> <p>CLIENT: PORT DE SEPT-ÎLES</p> <p>DATE: 2023</p>	<p>PROJET: QUAI MULTI-USAGES</p> <p>CLIENT: PORT DE SEPT-ÎLES</p> <p>DATE: 2023</p>	<p>PROJET: QUAI MULTI-USAGES</p> <p>CLIENT: PORT DE SEPT-ÎLES</p> <p>DATE: 2023</p>
---	---	---	---	---	---





DESIGNED CAPACITY OF SHIPLOADER:	8000.00	th (metric)
BELT SPEED OF BOOM CONVEYOR	3.81	m/s
BOOM CONVEYOR NOMINAL MOTOR SPEED (VFD SETTING)	1785.00	rpm
BOOM CONVEYOR GEARBOX RATIO	27.12	-
BOOM CONVEYOR DRIVE PULLEY DIAMETER	1104.90	mm
BOOM CONVEYOR CALCULATED LIVE LOAD	583.58	kg/m
MAXIMUM BOOM LENGTH (MACHINE CL TO DISCHARGE)	45.00	m
SAFE WORKING LOAD	28844.74	kg

