

Administration portuaire de Saint John

Pratiques et procédures

Le 28 avril 2023

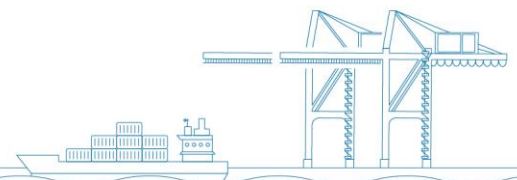


Table des matières

Administration portuaire de Saint John	1
Le 28 avril 2023	1
1.0 Introduction.....	1
2.0 Définitions.....	2
3.0 POUVOIRS ET RÔLES	5
3.1 Pouvoir du capitaine de port.....	5
3.2 Rôle des SCTM.....	5
3.3. Signalement des incidents et des cas de non-conformité	5
3.4 Conditions dérogatoires	5
4.0 MANŒUVRES DANS LES LIMITES DU PORT.....	7
4.1 Vitesse de sécurité - Généralités.....	7
4.2 Pilotage.....	7
4.3 Opérations de ravitaillement en carburant.....	8
4.4 Utilisation des remorqueurs.....	9
4.5 Dégagement sous la quille et tirant d'eau maximal de manœuvre.....	10
4.6 Opérations de remorquage	11
4.7 Navires non conventionnels et projets spéciaux.....	12
4.8 Zones d'exclusion.....	12
4.9 Conditions de crue nivale	13
4.10 Opérations de dragage	13
4.11 Communications radio.....	13
5.0 PROCÉDURES DE MOUILLAGE	15
5.1 Dispositions générales	15
5.2 Positions d'ancre désignées.....	15
5.3 Critères météorologiques.....	17
6.0 ACTIVITÉS DANS LE PORT (Y COMPRIS LES MOUILLAGES).....	18
6.1 Dispositions en matière d'arrimage	18
6.2 Niveaux de dotation en personnel - Effectifs sécuritaires.....	18
6.3 Affectation des postes à quai.....	18
6.4 Démobilisation ou essai des engins de manœuvre.....	18
6.5 Changement de poste à quai.....	19
6.6 Amarrage en double de navires.....	19



6.7 Équipement dépassant de l'extrémité du navire	20
6.8 Entretien sur l'extérieur du navire.....	20
6.9 Rejets par-dessus bord	20
6.10 Transferts de navire à navire (débarquement par allèges)	21
6.11 Exercices et manœuvres (embarcations de sauvetage et autres).....	22
6.12 Plongée et inspections sur l'eau.....	22
6.13 Transfert de personnel entre navires.....	23
6.14 Travail à chaud.....	23
6.15 Équipement à terre (grues terrestres, etc.).....	24
6.16 Pêche au filet maillant.....	24
7.0 PETITS NAVIRES, Y COMPRIS LES NAVIRES DE PLAISANCE ET LES NAVIRES COMMERCIAUX	25
7.1 Navires de plaisance.....	25
7.2 Petits navires commerciaux.....	25
7.3 Navires de plaisance non conventionnels	26
7.4 Communication radio	26
8.0 CONSTRUCTION MARITIME.....	28
8.1 Autorisation	28
8.2 Opérations simultanées	29
9.0 PROCÉDURES D'URGENCE ET SÉCURITÉ.....	29
9.1 Incidents.....	29
Liste de rapports et de coordonnées.....	30
9.3 Sécurité.....	31
10.0 DOCUMENTATION ET PROCÉDURES RELATIVES AUX MARCHANDISES DANGEREUSES	32
10.1 Exigences générales	32
10.2 Permis de transport de marchandises dangereuses et documents connexes	32
10.3 Explosifs.....	33
10.4 Urgences liées aux marchandises dangereuses.....	33
11.0 UTILISATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES	33
11.1 Événements spéciaux.....	33
Annexe A.....	34
Zones d'exclusion – Carte 4116	34



1.0 Introduction

Ces pratiques et procédures sont établies conformément à la *Loi maritime du Canada* afin de promouvoir une navigation sûre et efficace et la protection de l'environnement dans le Port.

Toutes les opérations menées au sein du Port doivent être conformes à ces pratiques et procédures, qui doivent être considérées comme des conditions d'entrée et d'exploitation au sein du Port. Tout manquement à ces pratiques et procédures constitue une infraction potentielle, passible d'une sanction financière, en vertu de la *Loi maritime du Canada*.

Sauf en cas d'urgence, aucune disposition des présentes pratiques et procédures n'a préséance sur les exigences de la *Loi maritime du Canada*, de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur le pilotage* ou des règlements pris en application de ces lois. Tous les textes législatifs et réglementaires mentionnés dans le présent document peuvent être consultés sur le site Web de Transports Canada : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements>

Certaines opérations menées au sein du Port peuvent nécessiter l'accord ou la participation des autorités fédérales ou provinciales, notamment le ministère de l'Environnement du Canada et le ministère des Pêches et des Océans du Canada.



2.0 Définitions

Les termes suivants présentent la signification suivante dans le présent document :

« après les heures de travail » : toutes les heures en dehors de la période de 8 h 00 à 17 h 00 du lundi au vendredi, ainsi que toutes les heures de la fin de semaine et les jours fériés.

« agent maritime » : la personne ou la société autorisée par le propriétaire, le gérant ou l'affrètement d'un navire à mener les opérations du navire dans le Port.

« zone rapprochée » : la zone autour d'un navire dans laquelle une collision avec un navire en approche ne pourrait pas être évitée par les seules actions du navire en approche si ce dernier effectuait un changement de cap important ou soudain et inattendu.

« marchandises dangereuses » : toute marchandise indiquée dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG) ou dans la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et son règlement.

« délétère » : une matière nocive ou nuisible.

« tirant d'eau » : la distance entre le point le plus bas de la coque d'un navire, tel que la quille ou le bas de l'hélice, et la ligne de flottaison à laquelle le navire flotte.

« crue nivale » : une période du printemps au cours de laquelle les niveaux d'eau du fleuve Saint-Jean sont supérieurs à la normale, ce qui entraîne un débordement accru, des courants plus forts et une réduction ou une absence d'étale de courant à l'intérieur des limites du port.

« limites du port » : les limites des eaux navigables du Port telles que décrites à l'annexe A des lettres patentes.

« capitaine de port » : les personnes désignées par l'Administration portuaire comme responsables de la gestion et de la direction de toutes les opérations menées dans le Port, et investies des pouvoirs prévus par la *Loi maritime du Canada*, tel que déterminé et désigné par l'Administration portuaire. Cela comprend la personne qui porte le titre officiel de « capitaine de port » ainsi que des autres personnes qui exercent les pouvoirs de cette personne, en son absence, de temps à autre.

« travail à chaud » : tout travail où une flamme est utilisée ou une source d'inflammation peut être produite.



« incident » : un événement imprévu qui entraîne ou risque d'entraîner des dommages corporels, des pertes de processus ou des dommages aux biens et à l'équipement, et/ou à l'environnement.

« nœuds » : miles nautiques par heure, équivaut à 1,85 kilomètre par heure.

« lettres patentes » désigne les lettres patentes datées du 1er mai 1999, délivrées à l'Administration portuaire en vertu de la *Loi maritime du Canada*, 1998, Lois du Canada, ch. 10.

« GNL » : gaz naturel liquéfié.

« SCTM » : Centre des services de communications et de trafic maritimes, fournissant des services de trafic maritime (STM) en utilisant l'identifiant radio « Fundy Traffic » sur le canal VHF 12.

« accident évité de justesse » : une situation qui n'a pas entraîné de blessure, de maladie, de dommage, de perte ou d'impact sur l'environnement, mais qui aurait pu le faire.

« Port » : collectivement, les eaux contenues dans les limites du port et les biens immobiliers fédéraux gérés par l'Administration portuaire, tels que décrits à l'annexe B des lettres patentes.

« Administration portuaire » : l'Administration portuaire de Saint John constituée par les lettres patentes.

« navire à propulsion mécanique » : même terme que celui défini dans le Règlement sur les abordages.

« laissez-passer pour zone réglementée » : document délivré par un exploitant d'une installation maritime ou une administration portuaire, qui permet à son titulaire, pendant une période déterminée, d'avoir accès à des zones réglementées spécifiques dans des navires, des installations maritimes ou des ports.

« zones de sécurité et d'exclusion » : toute zone de sécurité et d'exclusion établie par l'Administration portuaire conformément à l'article 58 de la partie 1 de la *Loi maritime du Canada*, dans l'intérêt de la sécurité et du bon ordre, ou de la protection de l'environnement.

« vitesse de sécurité » : la vitesse à laquelle un navire peut prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et aux conditions du moment.



« petit navire » : tout navire auquel s'applique le Règlement sur les petits bâtiments prévu par la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC).

« code STCW » : le Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 2011.

« UGPB » : ultragros porteur de brut.

« dégagement sous la quille » : la distance verticale entre le point le plus bas de la coque d'un navire, tel que la quille ou le bas de l'hélice, et le fond marin ou tout autre obstacle sous-marin.

« navire » : tout type de navire, bateau ou embarcation conçu, utilisé ou susceptible d'être utilisé uniquement ou partiellement pour la navigation maritime, qu'il soit autopropulsé ou non et quel que soit son mode de propulsion, et comprend notamment un navire, un hydravion et un radeau ou une estacade de grumes ou de bois; toute référence à un navire inclut son capitaine et son équipage.

« TGTB » : très gros transporteur de brut.



3.0 POUVOIRS ET RÔLES

3.1 Pouvoir du capitaine de port

3.1.1 Tous les navires se trouvant dans les limites du port doivent se conformer aux présentes pratiques et procédures.

3.1.2 Le capitaine de port est responsable de s'assurer du respect des présentes pratiques et procédures, et les instructions destinées aux navires doivent être directement données aux navires par l'intermédiaire du capitaine de port, de la capitainerie ou des SCTM.

3.2 Rôle des SCTM

3.2.1 Les SCTM disposent d'installations qui permettent aux opérateurs de suivre les mouvements des navires et de communiquer avec les navires dans leur région. Les SCTM peuvent transmettre des instructions aux navires dans les limites du port pour ou au nom de l'Administration portuaire.

3.2.2 Les navires recevant des instructions des SCTM relatives au mouvement ou à l'exploitation des navires, ou à des travaux ou services dans les limites du port, émises au nom du capitaine de port ou de la capitainerie, doivent suivre ces instructions dans le strict respect de la loi et supposer qu'il s'agit de mesures exigées par le capitaine de port et liées aux opérations portuaires, à la sécurité ou à la protection de l'environnement. Ces instructions seront émises par la capitainerie ou par les SCTM locaux. Les avis périodiques exigeant une action de la part des navires dans les eaux portuaires seront promulgués par les SCTM ou par l'Administration portuaire par l'intermédiaire des SCTM sous forme d'AVNAV.

3.3. Signalement des incidents et des cas de non-conformité

3.3.1 Les présentes pratiques et procédures ont pour but de promouvoir une navigation sûre et efficace et la protection de l'environnement dans les limites du port, et toute violation des conditions énoncées dans ces pratiques et procédures, y compris les incidents et les quasi-accidents, doit être signalée directement au capitaine de port ou par l'intermédiaire des SCTM.

3.4 Conditions dérogatoires

3.4.1 Si le capitaine de port ordonne qu'un navire ou un exploitant de navire s'assure les services de remorqueurs, de pilotes ou d'autres agences ou services, ces services sont aux frais et aux risques du navire concerné.

3.4.2 L'Administration portuaire, dans l'exercice de son devoir d'assurer la sécurité de tous les usagers du port, est consciente des dépenses supplémentaires que ces services peuvent entraîner pour le navire et n'exigera que les services qu'elle juge nécessaires. Toutes les dépenses extraordinaires visant à assurer la sécurité du Port et/ou de son environnement seront à la charge du navire et/ou de l'opérateur concerné et seront remises à l'agent maritime.

3.4.3 Un risque potentiel ou réel pour l'environnement, la sécurité des personnes ou des biens peut nécessiter le déplacement de navires dans les limites du port, et les mouvements de cette nature seront



dirigés par le capitaine de port et doivent être respectés dans ces circonstances; le capitaine de port peut ordonner un pilote, des remorqueurs ou tout autre service nécessaire pour le déplacement en toute sécurité d'un navire.

3.4.4 Le capitaine de port peut établir des priorités pour les mouvements des navires dans les limites du port, lorsqu'il estime qu'une situation l'exige. Le capitaine de port travaillera en étroite collaboration avec les pilotes de Saint John et les agents maritimes pour déterminer les priorités de mouvement.



4.0 MANŒUVRES DANS LES LIMITES DU PORT

4.1 Vitesse de sécurité - Généralités

Les navires doivent toujours circuler à une vitesse de sécurité dans les limites du port, à moins qu'une autre limite de vitesse ou qu'une autre direction n'ait été spécifiée au navire par le capitaine de port, ou dans le cadre des présentes pratiques et procédures.

Dans les limites du port, la vitesse de sécurité comprend une vitesse à laquelle les remous et le sillage du navire ne risquent pas de causer des dommages aux biens, à la sécurité des personnes ou à l'environnement. Le cas échéant, une vitesse de sécurité sera définie par le capitaine de port et communiquée aux navires par l'intermédiaire des SCTM. Les AVNAV et les avis aux navigateurs indiqueront les travaux en cours.

4.2 Pilotage

4.2.1 La zone de pilotage obligatoire du Port est indiquée sur la carte 4116. Tous les navires qui entrent dans les limites du port ou qui en sortent doivent se conformer au Règlement général de pilotage de la *Loi sur le pilotage*.

4.2.2 Les navires ne peuvent pas pénétrer dans la zone de pilotage obligatoire sans pilote à bord, à moins que le pilote ne le demande ou que l'Administration de pilotage de l'Atlantique ne l'autorise, soit directement, soit par l'intermédiaire des SCTM.

4.2.3 La station d'embarquement pour la zone de pilotage obligatoire est située à 45° 10.8 de latitude N et 66° 03.7 de longitude O, à 2,25 milles marins, relèvement 200 (T) de la bouée Racon au point d'appel des STM numéro 6.

4.2.4 La station d'embarquement des pilotes pour les pétroliers TGTB ou les méthaniers qui se rendent à Canaport ou à Saint John LNG est située à 45° 09.1' de latitude N et 66° 04.8' de longitude O (environ), comme indiqué sur la carte 4116.

4.2.5 Les navires entrant dans les limites du port qui attendent un pilote seront informés par les SCTM qu'ils doivent mouiller dans la zone de mouillage « B » ou « D »; le mouillage désigné sera situé dans les limites du port, mais en dehors de la zone de pilotage obligatoire. (Voir l'annexe B - Limites du port de Saint John)

4.2.6 Dans certaines conditions météorologiques difficiles, le bateau-pilote peut se trouver hors de la station, ce qui peut limiter les services de pilotage. Tous les navires et leurs agents maritimes en seront informés par l'intermédiaire des SCTM ou de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Dans d'autres conditions météorologiques difficiles, un pilote peut ne pas être en mesure de monter à bord d'un navire à la station d'embarquement des pilotes applicable, mais peut être en mesure de monter à bord à partir d'un point situé dans la zone de pilotage obligatoire; dans ce cas, le navire peut être autorisé par le pilote présent à naviguer dans la zone de pilotage obligatoire, sans pilote, jusqu'à la position désignée par le pilote, et le pilote présent surveillera la progression du navire et le dirigera jusqu'à ce qu'il soit en mesure de monter à bord.



4.3 Opérations de ravitaillement en carburant

4.3.1 Cette procédure a été élaborée pour promouvoir la sécurité des opérations et la protection de l'environnement à proximité des installations de manutention des hydrocarbures et des terminaux manipulant d'autres liquides volatils, y compris le GNL. Sachant que les manœuvres rapprochées avec des cargaisons de pétroliers constituent une opération à haut risque, des mesures d'atténuation sont nécessaires pour réduire les risques de collision et les dommages causés à l'environnement. Reconnaissant également que les sociétés de classification disposent de règles provisoires pour la notation des machines en ce qui concerne la « redondance » pour la propulsion et la direction, ces mesures seront revues pour les navires individuels obtenant la notation de la société de classification, sous réserve de l'acceptation de la notation pertinente par l'Organisation maritime internationale (OMI) et de la démonstration par le navire de sa capacité dans le port.

4.3.2 Tous les navires qui manœuvrent pour passer à proximité d'un autre navire et tous les autres navires à l'intérieur des limites du port doivent avancer à une vitesse de sécurité et maintenir une large distance d'au moins 0,5 nm.

4.3.3 Les pétroliers qui utilisent l'installation d'amarrage à point unique de Canaport doivent utiliser le soutien d'un remorqueur pour l'approche et la connexion à la bouée. Un ou plusieurs remorqueurs agréés doivent rester reliés au pétrolier pendant toute la période où le pétrolier est amarré à la bouée et doivent être disponibles pour manœuvrer à tout moment. Pendant toute la durée de son amarrage à l'installation d'amarrage à point unique, le navire doit être sous la direction du capitaine d'amarrage employé par Canaport.

4.3.4 Voir la section 6.10 pour les exigences relatives aux opérations de navire à navire (débarquement par allèges).



4.4 Utilisation des remorqueurs

4.4.1 À l'exception des méthaniers, tous les navires ou classes de navires entrant pour la première fois dans les limites du port devront utiliser les services d'un ou de plusieurs remorqueurs, à moins qu'ils ne soient spécifiquement autorisés à entrer sans remorqueur (comme les navires à passagers très manœuvrables). Les déplacements ultérieurs de ce navire ou de cette classe de navires dans les limites du port nécessiteront les services d'un remorqueur jusqu'à ce que les pilotes, le capitaine et le capitaine de port soient convaincus que le navire peut manœuvrer sans assistance.

4.4.2 Après que leur manœuvrabilité a été jugée satisfaisante par les pilotes, le capitaine et le capitaine de port, certains navires peuvent demander, au cas par cas, l'autorisation de manœuvrer sans remorqueur.

4.4.3 Les méthaniers qui se rendent au terminal de GNL ou qui en partent doivent être accompagnés de quatre remorqueurs agréés par Saint John LNG, et au moins un remorqueur doit être en attente au terminal GNL pendant toute la durée pendant laquelle le méthanier est à quai. Les 3 remorqueurs restants seront en attente et capables d'intervenir en moins d'une heure.

4.4.4 Tous les pétroliers, y compris les TGTB/UGPB, qui accostent ou accostent à l'installation d'amarrage à point unique de Canaport et qui sont sous la conduite d'un pilote et d'un capitaine d'amarrage agréé pour l'installation d'amarrage à point unique de Canaport doivent disposer d'un remorqueur attaché à la poupe du pétrolier.

4.4.5 Les navires-citernes pétroliers chargés ou partiellement chargés dont la longueur totale à l'accostage/l'appareillage est supérieure à 125 m nécessitent l'utilisation d'au moins deux remorqueurs attachés.

4.4.6 Les navires-citernes d'une longueur hors tout inférieure à 125 m doivent avoir au moins un remorqueur attaché pour l'accostage/l'appareillage.

4.4.7 Pour tous les navires entrants, les remorqueurs doivent commencer les opérations d'attache à la bouée JC 1. Pour les navires sortants de la baie de Courtenay, l'un de ces remorqueurs doit être attaché jusqu'à atteindre la bouée JC 15. Pour les navires sortants, l'un de ces remorqueurs doit être attaché jusqu'à atteindre le point d'appel 8. Pendant les conditions de crue nivale, cette procédure peut être ajustée à la discrétion du capitaine et du pilote.

4.4.8 Les emplacements d'attache et de détachement indiqués au point 4.4.7 peuvent être modifiés au cas par cas, d'un commun accord entre le pilote et le capitaine, si les conditions environnementales exigent une optimisation de ces paramètres d'attache.

4.4.9 Tous les navires accostant/appareillant dans le Port sont tenus d'avoir l'effectif de remorqueurs suivant, conformément au tableau 1.

Le tableau 1 indique le nombre minimum de remorqueurs attachés requis lorsqu'un navire manœuvre le long d'un quai ou d'un autre navire. Des remorqueurs supplémentaires peuvent également être nécessaires à la discrétion du capitaine de port, du capitaine ou du pilote en fonction des caractéristiques du navire, des conditions météorologiques, du poste à quai, de la proximité d'autres navires et d'obstructions ou des exigences du terminal.



Tableau 1

LHT	Tirant d'eau	Vent	Puissance de traction minimale	Nombre de remorqueurs	Remarques
Moins de 125 m			50 t	1	Si les propulseurs ne sont pas opérationnels ou s'il y a des obstructions au poste à quai, deux remorqueurs peuvent être nécessaires.
125 à 265 m			46 à 51 t	2	
225 à 265 m	10,5 m ou plus	Vitesse soutenue de 20 nœuds ou plus	46 à 51 t	3	
266 à 295 m			46 à 51 t	3	
296 à 336 m			2 x 65 t 1 x 46 à 51 t	3	
296 à 336 m		Vitesse soutenue de 20 nœuds ou plus			Aucune manœuvre ne doit être tentée.

Remarque 1 : Un navire, une structure fixe ou une grue (que sa flèche soit relevée ou abaissée) se trouvant sur le poste à quai dans la direction du départ du poste à quai constitue un obstacle. Le fait de devoir passer à côté d'un navire pour se rendre au poste à quai attribué constitue également un obstacle.

Les navires-citernes non pétroliers équipés de « gouvernails spéciaux » et de propulseurs peuvent ne pas être tenus d'utiliser des remorqueurs, sauf si les conditions dominantes l'exigent.

4.4.10 Le capitaine de port et/ou le pilote peuvent à tout moment ordonner l'utilisation du nombre de remorqueurs qu'ils jugent nécessaire pour assurer la sécurité du transport maritime dans les limites du port. Le capitaine de port se réserve le droit d'exiger le déploiement de remorqueurs supplémentaires dans l'intérêt de la sécurité et de l'environnement.

4.5 Dégagement sous la quille et tirant d'eau maximal de manœuvre



4.5.1 Tous les navires qui manœuvrent dans les limites du port ne doivent pas avoir un dégagement sous la quille inférieur à 10 % de leur tirant d'eau.

4.5.2 L'Administration portuaire donnera des conseils sur la profondeur du chenal dragué et le tirant d'eau maximum nécessaire pour l'entrée/la sortie du port. Les navires amarrés dans les installations de l'Administration portuaire seront informés du tirant d'eau maximum afin d'assurer la sécurité du navire tout en lui permettant une charge optimale. Les profondeurs actualisées des chenaux et des postes à quai peuvent être consultées sur le site Web du Port ou sur la dernière mise à jour de la carte 4117, Port de Saint John et approches.

4.5.3 Tous les navires entrant ou sortant du Port doivent contrôler leur vitesse dans l'eau pour s'assurer que leur tirant d'eau n'augmente pas à cause de l'accroupissement, ce qui pourrait réduire le dégagement sous la quille à moins de 10 %.

4.5.4 En période de crue nivale, le capitaine de port et les pilotes peuvent imposer des exigences accrues en matière de dégagement sous la quille et en informeront tous les intérêts maritimes en temps opportun.

4.5.5 Le capitaine de port peut à tout moment, dans l'intérêt de la sécurité, augmenter le dégagement sous la quille pour un navire ou une classe de navires en raison de la taille du navire, de son tirant d'eau et des conditions qui prévalent au moment de l'arrivée/du départ du navire.

4.6 Opérations de remorquage

4.6.1 Les mesures énoncées dans la présente section s'appliquent à tous les navires qui remorquent d'autres navires sans propulsion dans les limites du port et s'ajoutent à toute exigence prévue par la *Loi sur la marine marchande du Canada* et ses règlements ainsi que par la *Loi sur le pilotage* et ses règlements. Les mesures s'appliquent également aux navires déplacés « à l'arrêt complet », c'est-à-dire sans l'utilisation de leurs propres moteurs.

4.6.2 Les mesures de cette section ne s'appliquent pas aux navires-remorqueurs qui aident à la manœuvre d'un navire à propulsion mécanique fonctionnant par ses propres moyens à destination ou en provenance d'un poste à quai ou d'un emplacement situé à l'intérieur des limites du port.

4.6.3 Les navires qui remorquent un ou plusieurs navires non propulsés doivent disposer d'une puissance suffisante pour manœuvrer le navire remorqué dans toutes les conditions de marée, de courant et de vent qui peuvent être rencontrées au cours du processus, et cette puissance peut être fournie par l'utilisation d'un second navire-remorqueur pour renforcer le navire-remorqueur principal.

4.6.4 Le navire-remorqueur principal est à tout moment responsable de la sécurité et de la manœuvre du navire remorqué.

4.6.5 Les remorqueurs ne doivent pas pénétrer dans un chenal de navigation si, ce faisant, ils gênent le passage d'autres navires pilotés devant emprunter le chenal. Les navires-remorqueurs doivent indiquer leur intention d'entrer dans un chenal de navigation et demander l'autorisation de le faire, et cette autorisation sera accordée par les SCTM.



4.6.6 Le capitaine de port peut, dans l'intérêt de la sécurité, restreindre l'utilisation d'un remorqueur qui n'est pas adapté à l'opération qu'il est censé effectuer.

4.7 Navires non conventionnels et projets spéciaux

4.7.1 Les navires non conventionnels (tels que les grues flottantes, les navires de construction ou les plateformes pétrolières) dont la capacité de manœuvre est restreinte seront autorisés à entrer dans le port, à se déplacer à l'intérieur de ce dernier ou à quitter les limites du port uniquement après qu'un plan de traversée ait été approuvé par le capitaine de port. Les autres navires se déplaçant dans les limites du port peuvent être contrôlés ou restreints pendant le processus, selon les instructions du capitaine de port. L'autorisation indiquera toutes les précautions et mesures spéciales à prendre par tous les navires concernés.

4.8 Zones d'exclusion

4.8.1 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. Le capitaine de port, par l'intermédiaire des SCTM ou de l'Administration portuaire, promulguera ces zones d'exclusion ou ces restrictions à la navigation.

4.8.2 Zone d'exclusion de l'installation d'amarrage à point unique de Canaport

Tous les navires transitant à l'intérieur ou à l'extérieur des limites du port doivent demeurer à l'extérieur d'un rayon de 0,5 nm de l'installation d'amarrage à point unique de Canaport, à l'exception des pétroliers et des méthaniers dont l'accostage est prévu soit à l'installation d'amarrage à point unique de Canaport, soit au terminal de GNL. Tous les navires doivent respecter les dispositions suivantes :

- (a) la zone d'exclusion tient compte de la limite de l'élan de la longueur maximale des navires utilisant la bouée de Canaport, du remorqueur et de la remorque;
- (b) la zone d'exclusion est définie par un cercle d'un rayon de 5 encablures (925 mètres) centré sur la position cartographique de l'installation d'amarrage à point unique de Canaport sur la carte 4117;
- (c) la zone d'exclusion est en vigueur chaque fois qu'un navire-citerne ou un navire similaire est impliqué dans l'opération;
- (d) tous les navires naviguant dans la zone d'exclusion doivent rester à l'écart de l'opération;
- (e) aucun engin de pêche, filet ou bouée ne doit se trouver dans la zone d'exclusion pendant l'opération.

4.8.3 Zone d'exclusion de Saint John LNG :



- (a) Il s'agit d'une zone permanente, tel qu'indiqué sur la carte 4117. La zone s'étend sur 90 mètres vers le large à partir du point central du terminal, et s'étend également dans un rayon de 429 mètres vers le large à partir de la tour de torche du terminal;
- (b) lorsqu'un méthanier est à quai, la zone d'exclusion s'étend sur 620 mètres à partir du centre du terminal, pendant toute la durée de l'accostage;
- (c) pendant les opérations simultanées à la bouée de l'installation d'amarrage à point unique et au terminal de GNL, les remorqueurs d'assistance et les navires desservant ces terminaux sont autorisés à se trouver dans la zone d'exclusion sous réserve de respecter la sécurité des opérations des pétroliers respectifs.

4.9 Conditions de crue nivale

4.9.1 Chaque année, d'avril à juin environ, la crue nivale printanière du fleuve Saint-Jean se produit dans les limites du port.

4.9.2 Pendant la crue nivale, il est conseillé aux capitaines de s'assurer que leurs lignes d'amarre sont toujours bien tendues et que des lignes d'amarre supplémentaires sont déployées pour garantir un amarrage sûr. Les pilotes de Saint John peuvent conseiller le capitaine pendant l'accostage sur la disposition des lignes d'amarre aux postes à quai concernés.

4.9.3 Les avis concernant la crue nivale émis par le capitaine de port et les pilotes peuvent imposer des exigences spécifiques en matière de dégagement sous la quille et d'autres paramètres d'exploitation, y compris, mais sans s'y limiter, l'accostage et l'appareillage, les tirants d'eau, le déploiement de remorqueurs et, éventuellement, la restriction de la navigation de jour.

4.10 Opérations de dragage

4.10.1 Le dragage d'entretien annuel des chenaux et des postes à quai du port est généralement effectué de janvier à avril et de juillet à novembre. Les navigateurs sont invités à consulter les AVNAV locaux pour plus de détails ou à contacter les SCTM.

4.10.2 Les opérations de dragage normales impliquent l'utilisation de barges munies de bèches d'ancrage et de chalands à clapets, ainsi que de remorqueurs et de bateaux de travail associés. Les déblais dragués seront remorqués vers un site d'élimination agréé. Les navires sont confrontés à de telles opérations sont tenus de les dépasser à une vitesse de sécurité, en produisant un faible sillage et en maintenant une grande distance de sécurité.

4.10.3 Des relevés hydrographiques sont effectués fréquemment pendant les opérations de dragage. Les navigateurs doivent faire preuve de prudence, avancer à une vitesse de sécurité, produire un faible sillage et surveiller les AVNAV locaux (par l'intermédiaire des SCTM) pendant cette activité.

4.11 Communications radio

4.11.1 Tous les navires opérant dans les limites du port, qu'ils soient en route ou au mouillage, doivent surveiller le canal VHF 12. Les pilotes, les remorqueurs et les préposés aux amarres utiliseront un canal



désigné par le pilote à bord du navire. Les canaux désignés pour les opérations dans le Port sont les suivants :

- (a) 12, SCTM « Fundy Traffic » (Réglementation des zones des STM)
- (b) 10, 7, Opérations portuaires
- (c) 11, Opérations de Canaport
- (d) 77 Canaport LNG



5.0 PROCÉDURES DE MOUILLAGE

5.1 Dispositions générales

5.1.1 Lorsqu'ils sont au mouillage, tous les navires doivent se conformer aux exigences de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de ses règlements d'application, ainsi qu'à celles du code STCW, en ce qui concerne la veille sur le pont, la veille technique et la veille radio, et les marins doivent maintenir une veille vigilante à leur position à tout moment.

5.1.2 Les navires doivent obtenir l'autorisation écrite du capitaine de port, par l'intermédiaire de son agent maritime, afin d'immobiliser leurs moteurs principaux pour effectuer l'entretien prévu, et aucun navire ne doit procéder à des essais d'équipement ou de machines ou démobiler son ou ses moteurs principaux, son appareil à gouverner ou tout autre système de bord qui affecte la propulsion ou la manœuvrabilité du navire sans avoir obtenu au préalable l'autorisation du capitaine de port. Tous les efforts doivent être faits pour demander l'autorisation au moins 48 heures à l'avance.

5.1.3 Tout navire doit informer les SCTM de son intention de mouiller ou de lever l'ancre et, dans le cas où plus d'un navire fait route, les SCTM coordonnent les mouvements.

5.1.4 La distance minimale entre les navires au mouillage est de 1 mille marin.

5.1.5 Nonobstant les dispositions du présent article, le capitaine de port se réserve le droit d'exiger qu'un navire fasse route s'il craint pour la sécurité des navires ou pour l'environnement.

5.1.6 Le mouillage « A » se trouve dans la zone de pilotage obligatoire et, par conséquent, tout navire souhaitant mouiller dans cette zone doit se conformer à la *Loi sur le pilotage* et à son règlement et demander la présence d'un pilote pour utiliser le mouillage A.

5.1.7 Les mouillages « B » et « D » sont situés en dehors de la zone de pilotage obligatoire et les navires n'ont donc pas besoin de la présence d'un pilote pour utiliser ces zones.

5.2 Positions d'ancre désignées

5.2.1 Des positions désignées ont été établies pour assurer une sécurité maximale et une utilisation efficace de l'espace disponible, tout en gardant à l'esprit les autres activités maritimes. Les positions ont été conçues pour dépasser les exigences minimales de distance entre les navires définies au point 5.1.4.

5.2.2 Dans les limites du port, le mouillage est autorisé uniquement dans les zones de mouillage désignées.

5.2.3 Les navires souhaitant jeter l'ancre contacteront les SCTM qui leur attribueront une position spécifique.

5.2.4 Le tableau 2 décrit les positions d'ancrage désignées et les paramètres spécifiques à respecter. Les autres navires mentionnés dans le tableau ci-dessous peuvent inclure, sans s'y limiter, les porte-

Page | 15



conteneurs, les vraquiers, les navires à passagers, les navires de service, les petits navires-citernes, etc.

Tableau 2

Zone de mouillage	Position	Type/taille du navire	Autres renseignements
Mouillage A			
		Tous les navires sauf : TGTB, UGPB, méthanier	Voir le point 5.1.6
Mouillage B			
B1	À déterminer	Tous les navires sauf : TGTB, UGPB, méthanier	
B2	À déterminer	Tous les navires sauf : TGTB, UGPB, méthanier	
B3	À déterminer	Tous les navires sauf : TGTB, UGPB, méthanier	
B4	À déterminer	Tous les navires sauf : TGTB, UGPB, méthanier	
B5	À déterminer	Tous les navires sauf : TGTB, UGPB, méthanier	
B6	À déterminer	Tous les navires sauf : TGTB, UGPB, méthanier	
B7	À déterminer	TGTB, UGPB, méthanier	
B8	À déterminer	TGTB, UGPB, méthanier	
Mouillage D			
D1	À déterminer	TGTB, UGPB, méthanier	
D2	À déterminer	TGTB, UGPB, méthanier	
D3	À déterminer	TGTB, UGPB, méthanier	
D4	À déterminer	TGTB, UGPB, méthanier	



5.3 Critères météorologiques

5.3.1 Pendant les périodes où l'on prévoit des vents de plus de 25 nœuds (force 6 Beaufort), le moteur principal du navire doit être en veille et capable de réagir à court terme.

5.3.2 Tous les navires au mouillage doivent lever l'ancre et faire route dans les conditions suivantes :

- a) le navire traîne l'ancre;
- b) les vents atteignent une force soutenue de 50 nœuds, et la direction du vent est comprise entre l'est et l'ouest-sud-ouest;
- c) le capitaine de port, dans l'intérêt de la sécurité, ordonne à tout navire au mouillage de lever l'ancre et de prendre la mer afin d'éviter de traîner l'ancre.

5.3.3 En raison du risque accru que représentent les méthaniers, les TGTB et les UGPB au mouillage et selon les circonstances, le capitaine de port peut exiger que le ou les remorqueurs d'escorte demeurent avec le navire au mouillage pour des raisons de sécurité.



6.0 ACTIVITÉS DANS LE PORT (Y COMPRIS LES MOUILLAGES)

6.1 Dispositions en matière d'arrimage

6.1.1 Les navires amarrés le long d'une jetée ou d'un quai dans le Port sont tenus de maintenir une tension égale sur toutes les amarres. Les conditions météorologiques et courantes peuvent nécessiter l'utilisation d'amarres supplémentaires. Les conseils du pilote ou les instructions du capitaine de port doivent être suivis en ce qui concerne l'arrimage d'un navire. Pendant les périodes de forts courants à l'intérieur des limites du port, à la suite d'une marée, d'une crue nivale ou de conditions similaires, les navires dans le port devront être plus attentifs aux lignes d'amarrage.

6.2 Niveaux de dotation en personnel - Effectifs sécuritaires

6.2.1 Les navires opérant dans les limites du port doivent être dotés d'un équipage sécuritaire, conformément au Règlement sur l'armement en hommes en vue de la sécurité de l'État du pavillon, afin de garantir la présence à bord d'un équipage suffisant pour exploiter le navire en toute sécurité, tendre les amarres, faire fonctionner les machines et intervenir en cas d'urgence.

6.2.2 Tous les exploitants de navires souhaitant faire accoster une barge ou un autre navire sans équipage à l'intérieur des limites du port doivent obtenir l'autorisation écrite du capitaine de port.

6.3 Affectation des postes à quai

6.3.1 Un navire qui ne s'est pas vu attribuer un poste à quai par l'exploitant du terminal concerné doit prendre contact avec la capitainerie pour obtenir l'autorisation d'accoster. Un poste à quai sera attribué en fonction de la taille et du type de navire, de l'activité à quai et des conditions dominantes.

6.3.2 Les navires ne peuvent dépasser la longueur d'une jetée ou d'un quai dans les limites du port qu'avec l'autorisation du capitaine de port. Tout navire qui s'avance dans les limites du port au-delà de l'extrémité d'une jetée ou d'un quai doit, du coucher au lever du soleil, éclairer suffisamment son extrémité saillante pour qu'elle soit facilement visible de tous les côtés.

6.4 Démobilisation ou essai des engins de manœuvre

6.4.1 Un navire à quai ne doit pas procéder à des essais d'équipement ou de machines de manœuvre, à la démobilisation des machines de manœuvre principales ou à toute autre opération susceptible de mettre en danger ces biens ou d'autres navires, à moins d'y être autorisé par écrit par le capitaine de port.

6.4.2 Dans tous les cas où l'autorisation est donnée, des amarres supplémentaires seront tendues et l'équipement ou la machine devra fonctionner à des vitesses minimales.

6.4.3 D'autres activités se déroulant dans le Port peuvent exiger que le navire qui se propose d'effectuer les activités mentionnées au point 6.4.1 en avise les navires adjacents ou les navires se trouvant à proximité immédiate, et le navire peut être tenu de reporter ses essais en fonction des exigences des travaux ou du navire adjacent.



6.4.4 Le capitaine de port n'accordera son autorisation que sous réserve de prévisions météorologiques favorables et des exigences en matière de postes à quai. L'autorisation peut être assortie de conditions exigeant que l'équipement faisant l'objet d'un entretien soit prêt à l'emploi après une période déterminée, que des amarres supplémentaires soient tendues ou qu'un remorqueur se tienne à proximité du navire, à la discrétion du capitaine de port.

6.4.5 En fonction de l'encombrement des postes à quai, les navires peuvent être amenés à se déplacer vers un poste à quai d'attente pour effectuer ou achever des réparations; ce déplacement et l'attribution des postes à quai sont laissés à la discrétion du capitaine de port.

6.4.6 Les navires au mouillage dans les limites du port doivent demander par écrit au capitaine de port ou à la capitainerie l'autorisation d'immobiliser leur moteur pour effectuer les travaux d'entretien nécessaires. L'autorisation n'est pas accordée si les conditions du moment risquent d'entraîner des dommages ou des blessures pour les personnes, les biens ou l'environnement.

6.5 Changement de poste à quai

6.5.1 Les navires amarrés à une jetée ou à un quai dans le Port et devant se déplacer le long du poste à quai peuvent, avec l'autorisation préalable du capitaine de port, déplacer le navire à l'aide d'amarres, et le capitaine de port accordera cette autorisation en fonction des conditions météorologiques, des autres navires à proximité et des conditions spéciales relatives à la sécurité de l'opération pour le navire.

6.5.2 Des préposés aux amarres doivent être employés si le mouvement du navire exige que les amarres soient déplacées sur une bitte d'amarrage ou hors d'elle.

6.5.3 Lorsqu'un navire souhaitant se déplacer le long d'un quai utilise son moteur principal ou un remorqueur, les services d'un pilote doivent être employés, et un pilote est tenu d'être à bord conformément au Règlement général sur le pilotage.

6.5.4 Aucun navire ne doit se déplacer par ses propres moyens ou à l'arrêt complet entre un poste à quai et un autre poste à quai dans le Port, ou entre un poste à quai privé et un poste à quai dans le Port, sans l'autorisation du capitaine de port.

6.6 Amarrage en double de navires

6.6.1 Un navire ne peut s'amarrer à un autre navire dans les limites du port qu'avec l'autorisation du capitaine de port, et cette autorisation est accordée en fonction de la nécessité de la manœuvre et des conditions qui prévalent.

6.6.2 Tout navire se trouvant dans les limites du port doit, sur ordre du capitaine de port, permettre à tout autre navire de s'amarrer à lui, et des lignes d'amarre suffisantes provenant du navire extérieur doivent être passées à terre pour garantir que des contraintes excessives ne sont pas exercées sur les lignes d'amarres du navire intérieur.

6.6.3 Lorsqu'un navire est amarré le long d'un autre navire, un passage libre et sans encombre sur le navire intérieur doit être autorisé au navire extérieur pour le chargement, le déchargement et l'accès au rivage et à partir de celui-ci.



6.6.4 Lorsqu'un navire est amarré le long d'un autre navire, le navire extérieur doit veiller à ce que des défenses adéquates soient mises en place.

6.6.5 Sauf accord contraire entre les deux navires, le navire ayant le franc-bord le plus élevé doit mettre à disposition des passerelles.

6.7 Équipement dépassant de l'extrémité du navire

6.7.1 Les navires souhaitant descendre des bateaux au niveau d'embarquement, à l'eau, ou lancer des bateaux doivent obtenir l'autorisation du capitaine de port par l'intermédiaire des SCTM. Si les bateaux sont sortis entre le coucher et le lever du soleil, ils doivent être éclairés.

6.7.2 Les SCTM doivent être informés lorsque l'équipement est sorti et à nouveau lorsqu'il est récupéré.

6.7.3 Tout navire dont l'équipement dépassant les côtés du navire doit obtenir l'autorisation du capitaine de port, et aucun gréement, engin de chargement ou autre équipement d'un navire dans les limites du port ne doit surplomber ou dépasser le côté extérieur du navire d'une manière susceptible de mettre en danger la vie ou les biens ou de causer un risque pour la navigation. Cette exigence s'applique également aux grues des navires, à l'exception des grues à portique qui, par nécessité, doivent faire saillie du côté hauturier pour permettre leur fonctionnement.

6.7.4 Lorsque l'équipement sorti peut gêner d'autres navires manœuvrant à proximité, l'engin déployé doit être rentré à l'intérieur jusqu'à ce que le navire manœuvrant soit passé et ait dégagé l'espace, et le navire avec l'engin déployé est tenu de rentrer l'engin à l'intérieur avant l'arrivée du navire à proximité et ne doit pas retarder la manœuvre du navire. L'agent maritime ou le capitaine du navire à la manœuvre est tenu d'informer le navire équipé d'un engin qui dépasse de son intention de se déplacer. Cette notification doit être respectée aussi près que possible de l'heure de la manœuvre, tout en laissant au navire équipé d'un engin qui dépasse le temps de manœuvrer son équipement. L'agent maritime ou le capitaine doit communiquer sans délai à l'autre navire toute modification de l'heure de la manœuvre. Le non-respect de cette obligation peut entraîner des frais.

6.8 Entretien sur l'extérieur du navire

6.8.1 Les navires au mouillage ou à quai qui ont l'intention d'engager leurs équipages dans des travaux d'entretien à bord qui impliquent la peinture, l'écaillage ou le grattage des zones extérieures de la coque du navire au moyen de procédés tels que le sablage abrasif, les pistolets à aiguille ou les brosses métalliques circulaires électriques, doivent obtenir l'autorisation du capitaine de port avant le début de ces travaux.

6.8.2 Aucun processus produisant des sources d'inflammation ne peut être entrepris dans des zones proches de combustibles.

6.9 Rejets par-dessus bord

6.9.1 Les rejets par-dessus bord des navires sont régis par la *Loi sur la marine marchande du Canada* et les règlements associés, ainsi que par les conventions internationales telles que MARPOL. Les Page | 20



capitaines, les propriétaires et les exploitants de navires doivent veiller à ce que les rejets soient conformes à toutes les réglementations applicables.

6.9.2 Tout le contenu des fonds de cale, y compris les eaux de lavage des réservoirs et des cales, et l'enlèvement des déchets huileux doivent être effectués par des entrepreneurs locaux autorisés et éliminés d'une manière approuvée par la municipalité et la province.

6.9.3 Tous les rejets accidentels doivent être signalés immédiatement au capitaine de port et à tout organisme de réglementation compétent. Des mesures correctives immédiates doivent être prises et le ministère gouvernemental compétent doit approuver toutes les actions.

6.9.4 L'utilisation de systèmes d'épuration de gaz d'échappement dans une configuration en boucle ouverte à l'intérieur des limites du port est approuvée lorsque le navire est au mouillage, lorsqu'il est à l'installation d'amarrage à point unique de Canaport et lorsqu'il est en transit vers ces lieux. Il faut pour cela que la machine soit homologuée et fonctionne conformément aux recommandations du fabricant et à la réglementation.

6.9.5 Les épurateurs en boucle ouverte ne sont pas autorisés dans les zones intérieures des limites du port.

6.10 Transferts de navire à navire (débarquement par allèges)

6.10.1 Les mesures énoncées dans la présente section s'appliquent à tous les navires qui transfèrent des cargaisons autres que du combustible de soute ou de l'eau potable entre navires à l'intérieur des limites du port.

6.10.2 Aucun transfert de navire à navire ne sera effectué sans l'approbation du capitaine de port, et cette approbation ne sera donnée que si le capitaine de port estime que toutes les mesures nécessaires ont été prises pour assurer la sécurité du personnel et des biens, ainsi que la protection de l'environnement.

6.10.3 Les navires qui transfèrent des huiles persistantes ou d'autres liquides nocifs doivent disposer d'un plan de transfert de navire à navire entièrement détaillé, qui a été approuvé par la Sécurité maritime de Transports Canada et par le capitaine de port. Les opérations de transfert doivent respecter toutes les pratiques exemplaires recommandées par le Oil Companies International Marine Forum (OCIMF). L'autorisation de commencer les opérations ne sera pas accordée tant que tous les responsables ne se seront pas assurés que l'opération peut être menée en toute sécurité.

6.10.4 Aucune autorisation de transfert de navire à navire ne sera accordée tant que les renseignements suivants n'auront pas été soumis au capitaine de port :

- (a) la nature et la quantité de marchandises à transférer;
- (b) la méthode de transfert;
- (c) une vue d'ensemble du plan de chargement;
- (d) la présence de défenses appropriées;



- (e) l'arrimage adéquat des navires et la présence de préposés aux amarres si nécessaire;
- (f) la mise à l'essai de la communication entre les navires et la confirmation de son bon fonctionnement;
- (g) la mise en place de procédures d'intervention en cas de déversement
- (h) la présence d'un nombre suffisant de remorqueurs en attente ou sur place, le cas échéant.

6.11 Exercices et manœuvres (embarcations de sauvetage et autres)

6.11.1 Tous les navires se trouvant dans les limites du port doivent demander l'autorisation au capitaine de port de procéder à des exercices à bord, et une fois l'autorisation accordée, les navires doivent signaler aux SCTM leurs intentions avant le début de l'exercice et indiquer une fois ce dernier est terminé.

6.11.2 Il faut toujours tenir compte des marées et des courants locaux. Les bateaux de sauvetage et les petites embarcations ne doivent pas gêner les navires commerciaux qui manœuvrent dans les limites du port.

6.11.3 Sur notification, les SCTM diffusent un AVNAV local, le cas échéant.

6.12 Plongée et inspections sur l'eau

6.12.1. Aucune opération de plongée ou d'inspection sur l'eau ne peut être effectuée dans les limites du port sans l'autorisation du capitaine de port. Une fois l'autorisation et les conditions accordées, les opérateurs et/ou les navires doivent informer les SCTM de leurs intentions avant que les plongeurs ne pénètrent dans l'eau et faire un rapport lorsque les opérations de plongée sont terminées.

6.12.2 Il convient de tenir compte à tout moment des marées et des courants locaux, et des conditions particulières peuvent s'appliquer en fonction de l'emplacement exact de l'opération de plongée.

6.12.3 Dès notification, les SCTM diffusent le AVNAV local sur le canal 12/16 et avisent lorsque l'opération est terminée.

6.12.4 Les plongeurs et/ou les entrepreneurs chargés des opérations de plongée doivent indiquer tous les signaux appropriés pendant leur plongée, conformément au Règlement sur les abordages.

6.12.5 Toutes les opérations de plongée dans les limites du port doivent correspondre à des opérations d'approvisionnement en surface et être menées selon les pratiques exemplaires de l'industrie.

6.12.6 Si les SCTM reçoivent une notification indiquant qu'une personne entreprend des opérations de plongée qui n'ont pas été approuvées au préalable, cette personne doit être informée qu'elle doit contacter le capitaine de port pour obtenir son approbation.



6.12.7 Il incombe aux plongeurs/à l'entreprise de plongée et à l'installation ou au navire concerné de veiller à ce que les SCTM et le capitaine de port soient informés du début et de la fin des opérations de plongée.

6.13 Transfert de personnel entre navires

Tout le personnel maritime embarquant/débarquant des navires dans les limites du port le fera conformément à la réglementation SOLAS V23, à la résolution A.1045(27) de l'OMI, ainsi qu'aux pratiques de travail sécuritaires et aux règlements de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

6.14 Travail à chaud

6.14.1 Tous les travaux à chaud effectués dans le Port doivent être menés conformément au Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail - DORS/86-304.

6.14.2 Les travaux à chaud qui doivent être effectués dans le Port ou à bord des navires dans les limites du port doivent faire l'objet d'un permis de travail à chaud délivré par le Port. Toute personne souhaitant effectuer ces opérations doit demander un permis de travail à chaud à l'Administration portuaire de Saint John par l'intermédiaire du portail Port Control Vessel Portal. Les travaux à chaud doivent être annoncés 24 heures à l'avance. Des exceptions seront faites pour les situations d'urgence.

6.14.3 Le travail à chaud est défini comme tout travail où une flamme est utilisée, ou une source d'inflammation peut être produite.

6.14.4 Si un travail à chaud doit être effectué, les mesures suivantes doivent au moins être prises avant qu'un permis de travail à chaud ne soit délivré :

- (a) une personne qualifiée doit être chargée de patrouiller dans la zone de travail et les zones adjacentes et d'assurer la surveillance de la protection incendie de la zone pendant toute la durée des travaux et, si nécessaire, pendant une période de 30 minutes après la fin des travaux;
- (b) un équipement de lutte contre l'incendie approprié doit être fourni dans la zone de travail et les zones adjacentes.

Le travail à chaud ne doit pas être effectué dans une zone de travail qui présente les conditions suivantes :

- (a) des gaz, des vapeurs ou des poussières inflammables peuvent être présents dans l'atmosphère, à moins que la zone n'ait été débarrassée des gaz, testée par un chimiste de la marine ou une autre personne qualifiée et jugée sans danger pour le travail à effectuer dans la zone;
- (b) une substance explosive ou inflammable peut être présente dans la zone de travail, à moins qu'un chimiste de la marine ou une autre personne



qualifiée ne se soit assuré qu'il existe une protection adéquate permettant d'effectuer le travail en toute sécurité dans la zone.

6.14.5 Les câbles du matériel de soudage électrique et les bouteilles et tuyaux du matériel de soudage ou de brûlage au gaz doivent être placés à l'écart des zones utilisées pour les véhicules, à moins qu'une protection adéquate des câbles, des bouteilles et des tuyaux ne soit assurée. Les bouteilles de gaz de l'équipement de soudage et de combustion doivent être placées solidement en position verticale lorsqu'elles sont utilisées.

6.14.6 Avant que l'équipement utilisé pour le travail à chaud ne soit laissé sans surveillance, la personne responsable de la zone de travail doit s'assurer que l'équipement est en bon état.

6.15 Équipement à terre (grues terrestres, etc.)

6.15.1 Tout équipement à terre tel que les grues ou les derricks ne doit pas être déployé au-delà de l'extrémité du quai de manière à constituer un danger pour les autres navires naviguant dans la zone.

6.15.2 Si des grues ou des derricks doivent dépasser de l'extrémité du quai à des fins d'entretien, d'essai ou de formation, une autorisation doit être demandée au capitaine de port, les SCTM doivent en être informés et un AVNAV doit être émis, le cas échéant.

6.16 Pêche au filet maillant

6.16.1 Les engins de pêche ne doivent pas être attachés aux structures des quais, y compris, mais sans s'y limiter, aux défenses, aux échelles, aux bittes ou aux rails des quais.

6.16.2 Les engins de pêche ne doivent pas entraver la sécurité de la navigation de tout navire (commercial ou de plaisance).

6.16.3 Les engins de pêche ne doivent pas être déployés dans la darse Long Wharf ou sur les jetées 12/13.

6.16.4 Les petits navires commerciaux opérant dans les limites du port sont tenus de se conformer à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le cas échéant.



7.0 PETITS NAVIRES, Y COMPRIS LES NAVIRES DE PLAISANCE ET LES NAVIRES COMMERCIAUX

7.1 Navires de plaisance

7.1.1 Les navires de plaisance opérant dans les limites du port sont tenus de se conformer à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le cas échéant.

7.1.2 Les navires de plaisance, qu'ils soient à propulsion mécanique ou à voile, ne doivent pas gêner le passage des grands navires commerciaux ou des navires militaires dans les limites du port.

7.1.3 Les navires de plaisance naviguant dans les limites du port sont tenus de naviguer à une vitesse ne dépassant pas 10 nœuds sur l'eau lorsqu'ils se trouvent à moins de 0,5 encablure (100 mètres) d'une opération en cours, d'un quai, d'une jetée, d'un ponton ou d'un navire dont le franc-bord est inférieur à 2 mètres, et peuvent être tenus de naviguer à une vitesse inférieure pour se conformer aux exigences du Règlement sur les abordages en ce qui concerne la vitesse.

7.2 Petits navires commerciaux

7.2.1 Les petits navires commerciaux opérant dans les limites du port sont tenus de se conformer à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le cas échéant.

7.2.2 Tous les navires qui agissent en tant que navires d'excursion commerciale doivent demander au capitaine de port l'autorisation d'opérer dans les limites du port, et le capitaine de port se réserve le droit de restreindre l'exploitation de tout navire d'excursion commerciale dans l'intérêt de la sécurité.

7.2.3 Les exigences minimales suivantes doivent être démontrées de manière satisfaisante au capitaine de port avant que l'exploitation commerciale d'un navire d'excursion commerciale ne soit approuvée :

- (a) qualifications des opérateurs;
- (b) heures d'exploitation et conditions météorologiques;
- (c) emplacement des opérations et vitesse;
- (d) équipement de sécurité et de sauvetage à transporter ou à porter;
- (e) veilles radio;
- (f) assurance et indemnisation (preuve - sur demande);
- (g) notification aux passagers de l'emplacement de l'excursion;
- (h) mesures de sécurité en cas d'urgence;
- (i) exigence spécifique liée à l'âge, à la taille ou au handicap physique des passagers;



- (j) toute autre restriction pouvant résulter d'autres opérations ou activités, telles que les dispositions en matière d'arrimage, de sécurité et de surveillance;
- (k) certificat approprié et valide pour le navire, délivré par la Sécurité maritime de Transports Canada.

7.2.4 Le capitaine de port peut fixer des conditions à l'exploitation d'un navire d'excursion commerciale avant d'approuver une autorisation d'exploitation. L'approbation du capitaine de port est subordonnée à toute autorisation préalable requise pour l'opération en question, telle que l'autorisation préalable de Transports Canada.

7.2.5 Les petits navires commerciaux naviguant dans les limites du port sont tenus de naviguer à une vitesse ne dépassant pas 10 nœuds sur l'eau lorsqu'ils se trouvent à moins de 100 mètres (environ 0,5 encablure) d'une opération en cours, d'un quai, d'une jetée, d'un ponton ou d'un navire dont le franc-bord est inférieur à 2 mètres, et peuvent être tenus de naviguer à une vitesse inférieure pour se conformer aux exigences du Règlement sur les abordages en ce qui concerne la vitesse.

7.3 Navires de plaisance non conventionnels

7.3.1 Les mesures énumérées au point 7.3.2 concernent tous les navires qui, de par leur conception ou leur fonctionnement, ne sont pas considérés comme des navires conventionnels :

- (a) les navires à coque sans tirant d'eau;
- (b) un navire remorquant une personne sur ou au-dessus des eaux;
- (c) un navire semi-submersible ou submersible;
- (d) une embarcation personnelle;
- (e) les navires dont la puissance ou la conception est expérimentale.

7.3.2 Bien que tout soit mis en œuvre pour permettre l'exploitation de navires non conventionnels dans les limites du port, l'Administration portuaire peut restreindre les zones d'exploitation pour s'assurer que ces navires ne posent pas de problèmes de sécurité pour les autres utilisateurs du port ou les zones sèches adjacentes. Des critères tels que les risques pour l'opérateur et les préoccupations des services d'urgence seront également pris en compte. Les propriétaires et les exploitants de ces navires devront démontrer à l'Administration portuaire que le processus est sûr et que l'exploitant est conscient des problèmes de sécurité, et les propriétaires devront disposer de l'assurance nécessaire pour protéger le port de toute responsabilité.

7.4 Communication radio

7.4.1 Les navires qui sont tenus, en vertu du Règlement sur le trafic maritime, de signaler leurs mouvements, ou qui sont exploités dans le cadre des conditions d'exploitation fixées par l'Administration portuaire pour les navires exploités commercialement, doivent rester à l'écoute du canal 12 de la VHF.



7.4.2 Tous les opérateurs de radios doivent se conformer au Règlement sur la radiocommunication d'Industrie Canada, aux exigences de la publication Aides radio à la navigation maritime, et au vocabulaire normalisé de la navigation maritime.

7.4.3 Tous les opérateurs de radios doivent se conformer aux exigences en ce qui concerne la veille sur le pont, la veille technique et la veille radio de la *Loi sur la marine marchande du Canada* relatives à l'armement en équipage et aux règlements associés, le cas échéant.

7.4.4 Tous les TGTB/UGPB et les méthaniers transitant dans les limites du port doivent notifier les SCTM au moyen d'un appel de sécurité informant l'ensemble du trafic de leurs intentions.



8.0 CONSTRUCTION MARITIME

8.1 Autorisation

8.1.1 Aucun travail de construction maritime ne doit commencer dans les limites du port avant que le capitaine de port n'ait reçu une description complète du projet, y compris un calendrier. La description

Page | 28



du projet doit inclure une liste de tous les permis fédéraux, provinciaux et municipaux qui peuvent être requis et toutes les mesures de sécurité et de protection de l'environnement qui seront respectées.

8.1.2 Les projets susceptibles d'avoir un effet néfaste sur d'autres activités maritimes en raison de restrictions à la navigation, de mouvements de grands navires, etc. doivent faire l'objet d'un plan détaillé préparé par l'entrepreneur et décrivant les mesures d'atténuation qui seront prises pour garantir que toutes les activités portuaires puissent se poursuivre avec des répercussions minimales.

8.1.3 L'autorisation est accordée par le capitaine de port lorsque les conditions énoncées aux points 8.1.1 et 8.1.2 ont été remplies.

8.1.4 Les entrepreneurs sont tenus de contacter les SCTM pour la diffusion d'un AVNAV pertinent.

8.1.5 Le capitaine de port se réserve le droit de restreindre, de limiter ou d'annuler tout travail de construction maritime dans l'intérêt de la sécurité.

8.2 Opérations simultanées

8.2.1 Avant le début des travaux de construction, le capitaine de port doit être informé et un AVNAV doit être émis.

8.2.2 Lorsque des activités de construction ont lieu dans les limites du port, une attention particulière doit être accordée à l'activité des navires commerciaux opérant à proximité. Les mouvements des navires de construction peuvent être retardés jusqu'à la fin de l'activité du navire commercial ou jusqu'à ce que les distances de sécurité soient respectées.

9.0 PROCÉDURES D'URGENCE ET SÉCURITÉ

9.1 Incidents

9.1.1 Outre les exigences obligatoires prévues par la *Loi maritime du Canada*, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, le capitaine d'un navire impliqué dans l'un des incidents énumérés doit contacter le capitaine de port/l'Administration portuaire et les services d'urgence compétents immédiatement après le début de l'incident :

(a) incendie;



- (b) explosion, qu'elle soit causée par l'allumage ou la pression;
- (c) dommages corporels ou décès;
- (d) activité criminelle;
- (e) contact avec des quais ou des structures;
- (f) abordage;
- (g) échouement;
- (h) rejet d'un polluant ou d'une substance nocive;
- (i) perte d'équipement, d'engin ou de cargaison par-dessus bord;
- (j) marchandises dangereuses.

9.1.2 Le capitaine de port et les services d'urgence tels que les pompiers qui interviennent en cas d'incident doivent recevoir tout le soutien du capitaine et de l'équipage, y compris, mais sans s'y limiter, des renseignements concernant les marchandises et les matières dangereuses à bord, ainsi que toute information nécessaire pour résoudre la situation.

9.1.3 Lorsque la sécurité du navire est en jeu, le capitaine ou son officier désigné doit assurer la liaison pour fournir des renseignements pertinents sur des éléments tels que la stabilité, l'accès, les connexions internationales avec le littoral, etc.

Liste de rapports et de coordonnées

9.2.1 Liste de coordonnées

Sécurité du port (en tout temps)	1-506-636-5044
Pompiers, police, ambulance	911
SCTM « Fundy Traffic »	Canal 12 VHF, 1-902-426-9750 (en tout temps)
Garde côtière canadienne	1-800-565-1633
Incidents concernant les marchandises dangereuses.	CANUTEK au 1-613-996-6666
ALERTE Réponse environnementale de l'Atlantique	1-506-202-4499



9.3 Sécurité

9.3.1 Le Port et les exploitants des terminaux concernés se conforment au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et au Règlement sur la sûreté du transport maritime.

9.3.2 Agent de sûreté de l'installation maritime :

Nom de l'installation	Agent de sûreté de l'installation maritime	Numéro de téléphone
Pugsley A/B/C, Lower Cove, Long Wharf, jetées 10-12	Administration portuaire de Saint John	1-506-636-5044
DP World Saint John	DP World Saint John	1-506-696-0330
Terminal à potasse de Barrack Point	QSL	1-506-633-6611
Terminal de Saint John Est d'	Irving Oil Ltd.	1-506-202-7271
Saint John LNG	Saint John LNG	1-506-638-1300
Canaport Offshore Capitaine d'amarrage		1-506-650-4232



10.0 DOCUMENTATION ET PROCÉDURES RELATIVES AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

10.1 Exigences générales

10.1.1 Tous les navires doivent prendre connaissance de l'article 32 et de la partie 11 de l'annexe 1 du Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires (<https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2000-55/page-3.html>) avant d'arriver au Port et doivent soumettre tous les renseignements et tous les documents requis par l'intermédiaire de l'agent maritime au moins 24 heures avant l'arrivée, ou à toute autre date limite spécifiée dans le cadre de ces pratiques et procédures.

10.1.2 Toutes les cargaisons et les marchandises transitant par le Port doivent être conformes au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses et au Code maritime international des marchandises dangereuses. Tous les manquements seront signalés à Transports Canada.

10.1.3 Un permis de transport de marchandises dangereuses doit être obtenu auprès du Port avant tout transport de marchandises dangereuses sur ou à travers le Port. Voir la section 10.2 pour plus de détails.

10.1.4 Toutes les cargaisons, quel que soit leur type, qui sont chargées, déchargées ou transférées dans le Port, doivent être déclarées conformément au système électronique de déclaration des cargaisons de l'Administration portuaire. Les détails de ce système sont disponibles sur demande.

10.1.5 Le capitaine de port peut restreindre ou limiter la manutention des marchandises dangereuses dans l'intérêt de la sécurité.

10.1.6 Tous les chargeurs/receveurs et/ou leurs agents maritimes doivent utiliser le portail Port Control Vessel Portal lorsqu'ils déplacent des cargaisons/marchandises dans le Port, qui est étroitement surveillé par la capitainerie.

10.2 Permis de transport de marchandises dangereuses et documents connexes

10.2.1 La demande d'autorisation de transport de marchandises dangereuses peut être effectuée au moyen du portail Port Control Vessel Portal.

10.2.2 En cas d'urgence, une copie du manifeste des marchandises dangereuses faisant état de toutes les marchandises dangereuses à bord du navire doit être facilement accessible au personnel à terre pendant que le navire est dans le Port.

10.2.3 Les sociétés d'acconage et les opérateurs de terminaux ou toute autre partie impliquée dans la manutention de marchandises dangereuses doivent confirmer qu'un permis a été délivré par l'Administration portuaire avant toute manutention.



10.3 Explosifs

10.3.1 En raison de la nature des marchandises dangereuses de classe 1, les demandes d'autorisation doivent être adressées par écrit à arrivalnotices@sjport.com au moins 72 heures avant l'arrivée de ces marchandises au Port.

10.4 Urgences liées aux marchandises dangereuses

10.4.1 En cas d'urgence concernant des marchandises dangereuses, appelez CANUTEC au 613-996-6666 ou composez le *666 sur un téléphone cellulaire.

11.0 UTILISATION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

11.1 Événements spéciaux

11.1.2 Les demandes d'autorisation d'événements spéciaux dans le Port doivent être remises au Port au moins cinq jours ouvrables avant l'événement. Les modalités écrites de l'événement doivent être signées et renvoyées avant l'événement. Les demandes de renseignements doivent être adressées à la capitainerie. Les activités maritimes normales ont la priorité sur les activités liées aux événements spéciaux, à tout moment.

11.1.3 Les exemples d'événements spéciaux peuvent être, sans s'y limiter, des courses de bateaux de plaisance, des feux d'artifice, des festivals et des concerts, des démonstrations de produits ou d'autres activités tel que stipulé dans le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires.



Annexe A

Zones d'exclusion – Carte 4116

