

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE ST. JOHN'S

PRATIQUES ET PROCÉDURES

Août 2014



PRATIQUES ET PROCÉDURES

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
DÉFINITIONS	1
POUVOIRS DU CAPITAINE DE PORT	2
CONDITIONS DÉROGATOIRES	2
RÔLE DES SCTM	2
VITESSE SÉCURITAIRE, GÉNÉRALITÉS	3
STATIONS D'EMBARQUEMENT DES PILOTES	3
REMORQUAGE ET NAVIRES REMORQUÉS	3
Application	3
Objectif	3
Mesures.....	4
MOUVEMENT DE NAVIRES NON CONVENTIONNELS.....	4
MOUILLAGES	4
Surveillance	4
Précautions particulières.....	5
UTILISATION DE REMORQUEURS	5
ARRIMAGE DES NAVIRES LE LONG DES QUAIS	5
Préambule	5
Dispositions relatives à l'arrimage	5
Armement en équipage.....	5
Navires sans équipage	5
DÉSARMEMENT OU VÉRIFICATION DE LA MACHINERIE DE MANŒUVRE	6
TOURNER L'HÉLICE À QUAI	6
OPÉRATIONS DE DRAGAGE ET TRAVAUX DE RÉCUPÉRATION ET D'ENTRETIEN	6
TRANSFERT DE NAVIRE À NAVIRE (vrac solide ou liquide).....	7
ZONES D'EXCLUSION ET RESTRICTIONS DE NAVIGATION.....	7

DÉPLACEMENTS AVEC LES AMARRES	7
ÉQUIPEMENT DÉPASSANT DU CÔTÉ EXTÉRIEUR DU NAVIRE	8
Bateaux et matériel d'urgence.....	8
Équipement dépassant du flanc du navire	8
NAVIRE DÉPASSANT D'UNE JETÉE OU D'UN QUAI	8
ACCOSTAGE DE NAVIRES À COUPLE.....	9
DÉGAGEMENT SOUS LA QUILLE ET TIRANT D'EAU MAXIMAL POUR LES MANŒUVRES	9
COMMUNICATIONS RADIO	9
POMPAGE DE LEST DANS LE PORT	10
DÉCHARGES À LA MER	10
Préambule.....	10
ENTRETIEN EN MER	11
PROCÉDURES D'URGENCE ET EXIGENCES DE RAPPORT.....	11
PETITES EMBARCATIONS	12
Vitesse	13
Exploitation commerciale de petits bâtiments.....	13
Exploitation d'une embarcation de plaisance et d'autres petits bâtiments	13
Radio.....	13
Opérations avec des embarcations de plaisance non conventionnelles.....	14
MESURES EXTRAORDINAIRES	14
MARCHANDISES DANGEREUSES.....	14
Définitions	14
Caractéristiques des catégories de dangers.....	15
Consignes générales de sécurité	15
Mesures de précaution à respecter lors de la manipulation d'explosifs.....	16
Marchandises dangereuses de catégorie 1 (explosifs).....	18
Postes à quai individuels (en plus des sections 3A et 4)	19
Explosifs destinés à des opérations en mer	20
Navires qui arrivent après les heures normales de bureau.....	20
Généralités (explosifs destinés à des opérations en mer)	20
Permis	21
Séparation des conteneurs	22
Mélanges.....	22

Fonctions générales des représentants.....	22
NAVIRES SAISIS OU DÉTENUS.....	23
ÉQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE	23
APPROVISIONNEMENT DES NAVIRES EN EAU.....	23
Emplacements des postes de distribution	23
PERMIS – TRAVAIL À CHAUD/PLONGÉE.....	24
Travail à chaud	24
Plongée	24
FILET DE SÛRETÉ.....	25
CAPACITÉS DE TRAVAIL	26
Bittes.....	26
Tabliers de quai	26
PREUVE D'ASSURANCE PROTECTION ET INDEMNISATION MUTUELLE.....	26
ENLÈVEMENT DE LA NEIGE.....	27
PROTOCOLE DE SÉCURITÉ AUX JETÉES 9 À 11 ET AUX JETÉES 17 ET 18.....	27
Accès aux installations	27
Stationnement.....	27
Communication	27
Responsabilités du navire	27
Responsabilités des agents de la sécurité portuaire	28
ALIMENTATION À QUAI.....	28
PROGRAMME D'HABILITATION DE SÉCURITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT MARITIME.....	28
Demandes concernant le PHSTM	28
Protection de la zone réglementée deux	28
DÉFENSES	29
ANNEXE A – Coordonnées	



ADMINISTRATION PORTUAIRE DE ST. JOHN'S

PRATIQUES ET PROCÉDURES

Les pratiques et procédures sont établies en vertu du paragraphe (1) (b) de l'article 56 de la *Loi maritime du Canada* et ont été élaborées afin de promouvoir la navigation sûre et efficace et la protection de l'environnement dans les eaux du Port de St. John's. Elles pourront être modifiées de temps à autre.

Les pratiques et procédures doivent être suivies par tous les navires qui entrent dans les eaux du Port, y mouillent, les quittent, y font des manœuvres, y font route ou y jettent l'ancre.

Aucun élément de ces pratiques et procédures ne l'emporte sur les exigences de la *Loi maritime du Canada*, de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur le pilotage* ou sur les règlements connexes, sauf en cas d'urgence.

La protection et les approbations environnementales peuvent nécessiter l'accord ou la pleine participation des ministères fédéral et provinciaux de l'Environnement et du ministère des Pêches et des Océans.

Le *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, pris en application du paragraphe (I) de l'article 62 de la *Loi maritime du Canada*, peut également s'appliquer.

DÉFINITIONS

« *agent* » signifie la personne ou la compagnie autorisée par le propriétaire, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire à diriger les affaires d'un navire dans le Port.

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

« *tirant d'eau* » signifie la profondeur d'eau minimale permettant à un navire de demeurer à flot.

« *capitaine de port* » désigne le capitaine de port ou son représentant délégué.

« *nœuds* » signifie les milles nautiques par heure et équivaut à 1,85 kilomètre par heure.

« *Port* » signifie le Port de St. John's, qui mène ses activités sous la direction de l'Administration portuaire de St. John's.

« *navire à propulsion mécanique* » signifie la même chose que dans la définition des règles d'abordage.

« *petit bâtiment* » signifie tout bâtiment auquel s'applique le *Règlement sur les petits bâtiments*.

« *navire* » signifie toute sorte d'embarcation pouvant naviguer sur l'eau.

« *eaux du Port* » signifie toutes les eaux navigables du Port, telles qu'elles sont désignées dans les Lettres patentes et indiquées sur la Carte marine canadienne n° 4846.

POUVOIRS DU CAPITAINE DE PORT

Tous les navires se trouvant dans les eaux du Port de St. John's doivent respecter les pratiques et procédures de l'Administration portuaire de St. John's (APSJ). L'Administration portuaire a désigné le capitaine de port et ses délégués autorisés pour assurer le respect de ces pratiques et procédures. Les instructions aux navires peuvent leur être communiquées directement par le capitaine de port, ou par l'entremise des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne, « *Centre de trafic de St. John's* » sur la voie VHF 11.

CONDITIONS DÉROGATOIRES

Lorsque, dans l'intérêt de la sécurité ou de la protection de l'environnement, l'Administration portuaire exige qu'un navire ou une opération obtienne les services de remorqueurs, de pilotes ou d'autres organismes ou services, ces services seront aux dépens et risques du navire concerné.

L'Administration portuaire, en s'acquittant de son devoir de veiller à la sécurité de tous les utilisateurs portuaires, est pleinement consciente des dépenses additionnelles que ces services représentent pour le navire, et elle n'en fera la demande qu'en cas de besoin.

RÔLE DES SCTM

Le centre des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de St. John's dispose d'installations permettant aux exploitants de suivre les mouvements de la navigation dans leur région et de communiquer avec les navires qui s'y trouvent. Les SCTM transmettent des instructions aux navires sillonnant les eaux du Port, au nom de l'Administration portuaire de St. John's.

Les navires qui reçoivent des instructions des SCTM concernant leur mouvement ou leur exploitation, les travaux ou les services dans les eaux du Port, doivent présumer que ce sont des mesures requises par le capitaine de port et qui ont trait à la sécurité et à la protection de l'environnement. Des avis périodiques demandant aux navires de prendre des mesures dans les eaux du Port seront promulgués par les SCTM à titre d'avis aux navigateurs ou d'avis à la navigation, ou par l'intermédiaire de la radiodiffusion maritime continue.

VITESSE SÉCURITAIRE, GÉNÉRALITÉS

On rappelle aux capitaines que les navires doivent avancer à une vitesse sécuritaire, en conformité avec les règles d'abordage.

Dans les eaux du Port, la vitesse sécuritaire signifie la vitesse à laquelle le clapotis et le sillage du navire n'entraînent pas de risque de dommages aux biens et ne nuisent pas à la sauvegarde de la vie. L'Administration portuaire déterminera, s'il y a lieu, quelle sera la vitesse sécuritaire. Les avis à la navigation et les avis aux navigateurs indiqueront les travaux en cours, et les navires devront avancer à la vitesse minimale leur permettant de maintenir leur cap, conformément aux règles d'abordage.

STATIONS D'EMBARQUEMENT DES PILOTES

Les navires qui s'approchent du Port et à bord desquels un pilote doit monter en vertu de la *Loi sur le pilotage* et de ses règlements ne peuvent pénétrer dans la zone de pilotage obligatoire sans un pilote à bord, à moins d'en avoir reçu l'ordre du Centre de trafic de St. John's au nom du pilote, ou du pilote. À St. John's, l'escale d'embarquement pour la zone de pilotage obligatoire est située deux milles marins à l'est de l'entrée.

Si le pilote ordonne à un navire à l'ancre ou abordant à St. John's d'avancer à un point situé dans la zone obligatoire, l'ordre est transmis au navire par les SCTM ou le pilote sur la voie 11.

REMORQUAGE ET NAVIRES REMORQUÉS

Application

Ces mesures s'appliquent à tous les navires remorquant d'autres navires sans mode de propulsion dans les eaux du Port.

Elles s'ajoutent à toute exigence prescrite dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* et ses règlements, ainsi que dans la *Loi sur le pilotage* et ses règlements.

Ces mesures ne s'appliquent pas aux remorqueurs aidant aux manœuvres d'un navire à propulsion mécanique, fonctionnant par ses propres moyens, à l'arrivée ou au départ d'un poste à quai ou d'un endroit dans les eaux du Port.

Objectif

Les remorqueurs et les remorqués circulant dans les eaux de marée et les courants du Port réagissent à ces forces de diverses manières. Lorsque la mer libre disponible est restreinte, les navires arrivant de directions opposées ou doublant augmentent le risque de situation très rapprochée. Ces mesures visent à atténuer ce risque.

Mesures

Les remorqueurs tirant des navires sans mode de propulsion doivent avoir suffisamment de puissance pour manœuvrer le navire remorqué peu importe la marée, les courants et le régime des vents qui prévalent durant le processus. Cette puissance peut être obtenue par l'utilisation d'un second remorqueur, qui s'ajoutera au remorqueur principal.

Le remorqueur principal est toujours responsable de la sécurité et des manœuvres du remorqué.

Lorsque le remorqueur ou, s'il y a plus d'un remorqueur, le principal remorqueur ne peut s'assurer visuellement de l'emplacement des extrémités du remorqué par rapport aux autres navires ou structures, le capitaine du remorqueur doit dépêcher un observateur sur le remorqué. L'observateur doit être en mesure de communiquer avec le remorqueur principal.

Les remorqueurs ne peuvent s'engager dans un chenal de navigation si cela entrave le mouvement d'autres navires pilotés devant y circuler. Les remorqueurs doivent faire part de leur intention d'emprunter un chenal de navigation et demander une autorisation à cette fin. Cette autorisation sera accordée par les SCTM ou l'Administration portuaire.

MOUVEMENT DE NAVIRES NON CONVENTIONNELS

Les navires non conventionnels dont la capacité de manœuvre est restreinte recevront l'autorisation d'entrer dans les eaux du Port, de s'y déplacer ou de les quitter seulement après qu'un plan de passage aura été présenté au capitaine de port et approuvé par celui-ci. Le mouvement des autres navires se déplaçant dans les eaux du Port sera contrôlé ou restreint pendant le processus, selon les directives du capitaine de port. L'autorisation précisera toutes les précautions et les mesures spéciales devant être prises par tous les navires concernés.

MOUILLAGES

L'attention du lecteur est attirée sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et sur le

document de Transports Canada concernant les normes de veille. Il n'y a pas de mouillage désigné au Port de St. John's, toutefois il est possible d'en établir un dans le Port en communiquant avec le bureau du capitaine de port au (709) 682-5197. Les mouillages désignés les plus près se trouvent au bas de Freshwater Bay et de Cape Bay, à trois encablures au nord-ouest de Cape Spear – Carte marine canadienne n° 4846.

Surveillance

En tout temps, une veille permanente sur la passerelle doit être assurée par un officier de pont compétent, dans le but de surveiller la position du navire. Une veille radio permanente doit être assurée sur la voie VHF 11.

Précautions particulières

Dans le cas de coups de vent ou de vents de tempête, le moteur principal du navire doit être paré à manœuvrer et pouvoir réagir très rapidement. L'attention du lecteur est attirée sur la section « Désarmement ou vérification de la machinerie de manœuvre » des présentes pratiques et procédures.

UTILISATION DE REMORQUEURS

Lorsque, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, l'Administration estime qu'un navire devrait obtenir les services de remorqueurs pour se déplacer dans le Port, elle peut exiger que le navire obtienne ces services, aux risques et aux dépens de son propriétaire.

ARRIMAGE DES NAVIRES LE LONG DES QUAIS

Préambule

Dans le cas de coups de vent ou de vents de tempête, les navires se trouvant dans le Port devront porter une attention particulière aux lignes d'amarre.

Dispositions relatives à l'arrimage

Les navires arrimés le long d'une jetée ou d'un quai dans le Port doivent tendre toutes les lignes également. Il se peut que le temps et les courants nécessitent l'utilisation de lignes supplémentaires. Il faut suivre les conseils du pilote ou les instructions du capitaine de port relativement à l'arrimage d'un navire. Pour tout navire à quai, il faut s'assurer qu'au moins un fil détecteur d'incendie est installé à l'avant ou à l'arrière.

Armement en équipage

Les capitaines de navires circulant dans le Port et devant être pourvus d'effectifs doivent toujours veiller à ce qu'il y ait suffisamment de membres d'équipage à bord afin de vérifier les lignes d'amarre et d'intervenir en cas d'urgence. Il faut tenir compte de cette exigence

lorsqu'on détermine les exigences d'autres procédures. Par exemple, on doit tenir compte de la surveillance des amarres lorsqu'il faut débarquer des membres d'équipage lors de la fumigation d'un navire. Cette exigence visant un armement suffisant en membres d'équipage en tout temps est cruciale, car la sécurité du navire, des autres bâtiments et des membres d'équipage qui se trouvent à bord en dépend.

Navires sans équipage

Les amarres de barges ou d'autres navires sans équipage doivent avoir suffisamment d'ampleur de manière à assurer un arrimage adéquat à toutes les phases de la marée. Ces navires doivent être pourvus d'une personne ou d'une compagnie responsable des dispositions de sécurité, qui seront disponibles dans un bref délai. Les numéros de téléphone des personnes-ressources doivent être transmis au bureau du capitaine de port.

DÉSARMEMENT OU VÉRIFICATION DE LA MACHINERIE DE MANŒUVRE

Les navires prévoyant procéder à la vérification d'équipement ou de machines, au désarmement des principaux moteurs, de l'appareil à gouverner ou d'un autre système de navigation influant sur la propulsion ou la manœuvrabilité du navire doivent communiquer avec le bureau du capitaine de port.

L'Administration portuaire de St. John's donnera son autorisation sous réserve de prévisions météorologiques favorables et des besoins aux postes à quai. L'autorisation peut être subordonnée à certaines conditions, notamment l'exigence que l'équipement à réparer soit prêt à fonctionner à une certaine heure, l'ajout de lignes d'amarre ou le recours aux services d'un remorqueur.

On exigera peut-être des navires qu'ils se rendent à un poste d'attente afin pour effectuer les réparations.

TOURNER L'HÉLICE À QUAI

Lorsqu'un navire est accosté à une installation de l'Administration portuaire de St. John's ou à couple d'un autre navire à cette installation, il ne peut entreprendre de vérification d'équipement de manœuvres ou de machines ou toute autre opération risquant d'endommager cette installation ou d'autres navires, à moins d'avoir obtenu l'autorisation du bureau du capitaine de port.

Dans tous les cas où l'autorisation est donnée, des lignes d'amarre supplémentaires doivent être déployées, et l'équipement ou les machines doivent être mis en marche à des vitesses minimales.

D'autres activités se déroulant dans le Port exigent que le navire donne un avis aux navires adjacents ou aux responsables de travaux en cours. Il se peut qu'on demande au navire de retarder ses tests, selon les exigences des travaux ou du navire adjacent.

OPÉRATIONS DE DRAGAGE ET TRAVAUX DE RÉCUPÉRATION ET D'ENTRETIEN

Les opérations de dragage, les travaux de récupération, souterrains et autres travaux d'entretien qui sont nécessaires en vue de maintenir des conditions sûres dans les eaux du Port, exigent que les navires utilisent les principaux chenaux de navigation, les postes à quai et les bassins d'évitage. Tout sera mis en œuvre afin que les opérations n'entraient pas l'arrivée d'un navire à un poste à quai dans les eaux du Port ou son départ d'un poste à quai.

Les navires qui croisent ces opérations doivent ralentir et laisser autant de mer libre que possible. Les avis à la navigation feront état de ces activités, et les centres des SCTM enverront des avis à propos des secteurs et des navires concernés.

Les barges remorquées participant aux opérations de dragage doivent respecter les mesures énoncées dans les présentes pratiques et procédures au sujet des navires remorqués.

TRANSFERT DE NAVIRE À NAVIRE (vrac solide ou liquide)

Ces mesures s'appliquent à l'ensemble des navires procédant au transfert de toute marchandise en vrac au Port.

Les transferts de navire à navire seront approuvés par l'Administration portuaire seulement si cette dernière a été mise au courant de l'intention et estime que toutes les étapes nécessaires ont été suivies en vue de sauvegarder l'intégrité de l'environnement.

Aucun transfert ne peut être effectué avant l'obtention d'une autorisation. Afin d'obtenir une autorisation, il faut fournir à l'Administration portuaire les renseignements suivants :

- la nature et la quantité de la marchandise devant être transférée;
- la méthode de transfert;
- l'assurance qu'un système de défenses approprié a été installé;
- l'assurance que les navires sont arrimés;
- l'assurance que les communications entre les navires ont été testées et qu'elles fonctionnent;
- l'assurance que des procédures de nettoyage en cas de déversement ont été prévues;
- l'assurance qu'un barrage flottant est déployé autour du navire qui transfère les fluides et du navire qui les reçoit.

Les navires transférant des hydrocarbures persistants et autres liquides délétères doivent remplir les listes de vérification appropriées.

ZONES D'EXCLUSION ET RESTRICTIONS DE NAVIGATION

Des zones d'exclusion ou des restrictions de navigation relatives au mouvement des navires pourront être établies de façon permanente ou périodique dans l'intérêt de la sécurité de la navigation. Le capitaine de port promulguera ces zones d'exclusion ou ces restrictions de navigation par l'entremise des SCTM ou de ses ordres.

DÉPLACEMENTS AVEC LES AMARRES

Les navires accostés à une jetée ou à un quai du Port de St. John's et qui doivent se déplacer le long de la façade du poste à quai peuvent le faire à l'aide des amarres, avec l'autorisation préalable du capitaine de port. Ce dernier l'accordera en fonction des conditions météorologiques, des autres navires se trouvant dans les environs, et de toute condition spéciale relative au navire et à la sécurité de l'opération.

S'il faut bouger les amarres sur le quai afin de déplacer le navire, on doit recourir aux préposés aux amarres.

Si, dans des circonstances normales, un navire est tenu, en vertu du règlement sur le pilotage, de recourir aux services d'un pilote, et si un remorqueur ou le moteur principal est utilisé, un pilote doit se trouver à bord.

Aucun navire ne peut se déplacer d'un poste à quai à un autre de l'Administration portuaire de St. John's ou d'un poste à quai privé à un poste à quai du Port sans l'autorisation du capitaine de port.

ÉQUIPEMENT DÉPASSANT DU CÔTÉ EXTÉRIEUR DU NAVIRE

Bateaux et matériel d'urgence

Les navires qui souhaitent mettre des embarcations au niveau d'embarquement, à la mer ou les envoyer, doivent avoir obtenu l'autorisation des SCTM. Les SCTM doivent être informés lorsque de l'équipement est mis à l'eau et lorsqu'il est ramené à bord.

Si les embarcations sont mises à l'eau entre le coucher et le lever du soleil, elles doivent être illuminées.

Équipement dépassant du flanc du navire

Tout navire ayant du matériel qui dépasse de ses flancs doit obtenir l'autorisation du capitaine de port, et les SCTM doivent en être informés. Aucun gréement, aucuns appareils de levage ni aucun autre équipement de navire se trouvant dans les eaux du Port ne doivent dépasser ou être déployés au-delà du côté extérieur du navire d'une manière qui pourrait mettre en danger la vie des gens ou les biens ou entraver la navigation. Cette exigence s'applique également aux grues du navire.

Lorsque l'équipement déployé risque de nuire aux autres navires qui manœuvrent dans les environs, les appareils extensibles doivent être ramenés à bord jusqu'après le passage du navire en manœuvre. Le navire avec les appareils extensibles doit les ramener à bord avant l'arrivée de l'autre bâtiment dans les environs et ne doit pas retarder les manœuvres de ce dernier. L'agent ou le capitaine du navire qui manœuvre doit aviser le navire aux appareils extensibles de son passage. Cet avis doit être donné le plus près possible de l'heure des manœuvres, tout en accordant suffisamment de temps au navire pour rentrer l'équipement. L'agent ou le capitaine doit communiquer sans tarder à l'autre navire tout changement aux heures de manœuvres, à défaut de quoi des frais pourraient être exigés.

NAVIRE DÉPASSANT D'UNE JETÉE OU D'UN QUAI

Les navires pourront dépasser d'une jetée ou d'un quai dans les eaux du Port seulement s'ils ont obtenu l'autorisation du capitaine de port.

Lorsqu'un navire dépasse l'extrémité d'une jetée ou d'un quai du Port, du coucher au lever du soleil, la partie du navire qui dépasse doit être illuminée adéquatement de façon à être visible de toutes les directions.

ACCOSTAGE DE NAVIRES À COUPLE

Un navire peut s'amarrer ou se fixer le long d'un autre navire à St. John's, seulement avec l'autorisation de l'Administration portuaire.

Lorsqu'un navire doit s'amarrer à couple d'un autre à une installation privée, l'exploitant du terminal avisera l'Administration portuaire de son intention, comme cela influera sur la sécurité de la navigation dans les eaux du Port.

Chaque navire se trouvant à une installation de l'Administration portuaire doit, s'il en reçoit l'ordre du bureau du capitaine de port, permettre à un autre navire de s'amarrer à couple. Il faudra alors passer suffisamment d'amarres du navire extérieur à terre afin d'éviter qu'une tension excessive ne soit exercée sur celles du navire intérieur.

Lorsqu'un navire est amarré à couple d'un autre, il faut laisser un passage libre et non encombré du navire intérieur au navire extérieur pour le chargement, le déchargement et l'accès au rivage.

Lorsqu'un navire est amarré à couple d'un autre, le navire extérieur doit veiller à se munir de défenses appropriées.

Le navire au franc-bord le plus élevé fournira les passerelles, à moins que les deux navires n'en conviennent autrement.

DÉGAGEMENT SOUS LA QUILLE ET TIRANT D'EAU MAXIMAL POUR LES MANŒUVRES

Un navire manœuvrant dans les eaux du Port ne devrait pas procéder à un dégagement sous la quille inférieur à 10 % de son tirant d'eau pendant son passage dans les eaux. Ce dégagement peut être supérieur pour un grand navire, et l'agent ou le capitaine sera informé de ce dégagement avant le chargement du navire.

L'Administration portuaire fournira des informations sur la profondeur du chenal dragué et sur le tirant d'eau maximal pour l'entrée au Port. Les navires qui procèdent à un chargement aux postes à quai, dans les installations du Port, seront informés du tirant d'eau maximal afin d'assurer la sécurité du navire, tout en lui permettant une charge optimale.

La vitesse à l'entrée et à la sortie du Port doit être réduite de manière à minimiser l'augmentation du tirant d'eau découlant de l'accroupissement. Une décision sur le tirant d'eau maximal pour les manœuvres sera prise en consultation avec le capitaine, le pilote et, lorsque le dégagement sous la quille est inférieur à 10 %, le capitaine de port.

COMMUNICATIONS RADIO

Les communications radio pour les services d'exploitation dans le Port de St. John's doivent être limitées à celles qui concernent la gestion opérationnelle, le mouvement et la sécurité des navires, ainsi que la sécurité des personnes. Tous les opérateurs radio devraient savoir qu'ils doivent respecter le *Règlement sur la radiocommunication* d'Industrie Canada, les exigences de la publication canadienne *Aides radio à la navigation maritime* et le code d'épellation normalisé de la navigation maritime.

Tous les navires qui se trouvent dans les eaux du Port, en route ou au mouillage, doivent surveiller la voie VHF 11. Les pilotes, les remorqueurs et les préposés aux amarres utiliseront la voie désignée par le pilote à bord du navire.

Tous les navires faisant route ou au mouillage dans les eaux du Port doivent continuellement surveiller la voie VHF 11. Tous les navires doivent informer le « *Trafic de St. John's* » des inquiétudes ou des restrictions de sécurité opérationnelle liées à leurs activités. Les SCTM promulgueront tous les avertissements et les avis nécessaires aux navires circulant dans les eaux du Port.

POMPAGE DE LEST DANS LE PORT

Pour que le vent et le courant n'entravent pas les manœuvres des navires dans le Port, ceux-ci doivent conserver suffisamment de lest à bord afin que leur assiette convienne à la sécurité des manœuvres. Comme la sécurité de la navigation est la priorité du Port, les navires dont l'assiette est inadéquate devront peut-être ajouter du lest avant d'avoir la permission de manœuvrer dans les eaux du Port.

Il faut se reporter aux lignes directrices sur le pompage de lest établies par Transports Canada et par l'Organisation maritime internationale.

Les navires doivent respecter les lignes directrices facultatives relatives aux exigences actuelles en matière de gestion du lest. Le but des lignes directrices facultatives et des exigences obligatoires en cours d'élaboration est de s'assurer que les espèces allogènes, agents pathogènes et autres micro-organismes pouvant se trouver dans l'eau de lest ne soient pas déchargés dans l'écosystème portuaire. Il faudra recueillir des échantillons de lest des navires pendant qu'on prépare ces lignes directrices. Les capitaines sont priés de fournir toute l'aide possible au personnel autorisé par l'Administration portuaire de St. John's, qui sera appelé à se rendre à bord du navire afin de recueillir des données historiques et des échantillons des réservoirs.

Jusqu'à nouvel ordre et indépendamment des lignes directrices facultatives, le pompage de lest n'est pas restreint dans les eaux portuaires.

DÉCHARGES À LA MER

Préambule

En cette période de sensibilisation accrue à l'environnement, les décharges de navires risquent d'être considérées défavorablement. Le navire doit veiller à ce que les décharges n'enfreignent pas les exigences des ministères et des municipalités ou les mesures portuaires, puis il doit surveiller toutes les décharges.

Certaines décharges peuvent être permises dans les eaux du Port. Si la loi en vigueur est respectée, les eaux de cuisine et les eaux usées domestiques (eaux grises) peuvent être déchargées dans les eaux du Port. De telles eaux usées ne doivent pas contenir d'eaux-vannes ou d'autres substances pouvant avoir une incidence néfaste sur l'environnement.

L'eau de cale contenant du fret, des hydrocarbures ou d'autres résidus **ne peut** être évacuée à la mer.

Toutes les autres décharges sont interdites dans les eaux du Port.

Toute décharge de cale, incluant l'eau de nettoyage de soute et de cale et l'enlèvement de déchets huileux, doit être effectuée par des entrepreneurs locaux autorisés, et la méthode d'élimination doit être approuvée par la municipalité et la province.

Toutes les décharges, incluant les décharges accidentelles, doivent être signalées à l'Administration portuaire et à tout organisme de réglementation désigné. Des mesures correctives immédiates, approuvées par le ministère concerné, doivent être prises. Ces mesures incluront l'arrêt immédiat du processus de décharge.

Pour de plus amples renseignements, consultez le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* de Transports Canada au <http://www.tc.gc.ca/marinesafety/>.

ENTRETIEN EN MER

Les navires au mouillage ou à quai qui prévoient faire effectuer des travaux d'entretien à bord par les membres d'équipage, comme la peinture, le décapage ou le raclage du carénage à l'aide de procédés comme le sablage abrasif ou d'outils tels les pistolets à aiguilles ou les brosses métalliques circulaires alimentées électriquement, doivent obtenir l'autorisation de l'Administration portuaire et respecter tous les règlements visant ces activités.

On ne peut entreprendre aucun processus créant des sources d'inflammation dans les secteurs adjacents aux combustibles.

Des mesures doivent être prises afin d'éviter que les déchets, les revêtements de coque ou les abrasifs pénètrent les eaux du Port. Les substances servant au nettoyage de la coque ou de son revêtement doivent être utilisées soigneusement, afin d'éviter qu'un résidu, écoulement ou déversement ne se retrouve dans les eaux du Port. L'équipement de protection individuelle approprié doit être porté en tout temps.

PROCÉDURES D'URGENCE ET EXIGENCES DE RAPPORT

Outre les exigences obligatoires en vertu de la *Loi maritime du Canada*, de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, etc., un navire impliqué dans l'un des incidents énumérés plus bas doit le signaler à l'Administration portuaire et au service d'urgence dès que possible après le début de l'incident :

- incendie;
- explosion, qu'elle soit causée par une inflammation ou par la pression;
- blessure ou décès;
- activité criminelle/suspecte;
- infraction à la sécurité;
- contact avec les quais ou les structures;
- collision;
- échouage;
- décharge de matières délétères;
- perte d'équipement, d'appareillage ou de fret par-dessus bord;
- marchandises dangereuses.

Le service d'urgence qui intervient par suite d'un incident doit recevoir tout le soutien nécessaire de la part du capitaine et des membres d'équipage, incluant sans s'y restreindre, les informations reliées aux marchandises et aux matières dangereuses à bord.

Lorsque la sécurité du navire est en cause, le capitaine ou l'officier désigné doit assurer la liaison afin de fournir tous les renseignements nécessaires au sujet de la stabilité, de l'accès, des liaisons internationales, etc.

Les navires peuvent signaler un incident d'une des manières suivantes :

- sonnerie continue du sifflet ou de la sirène du navire;
- communication avec le Trafic de St. John's sur la voie VHF 16 ou 11 ou MF 2182 kHz;
- téléphone :

Garde côtière canadienne/SCTM	(709) 772-2083/2084
Service d'incendie, police, ambulance	911
Administration portuaire de St. John's	(709) 682-5197

Le déversement de matières délétères nécessitera la présence de représentants de l'Administration portuaire et des ministères. Selon le protocole habituel du Port, la GCC et les SCTM mettent en œuvre une procédure de chaîne de notification pour tous les premiers intervenants des ministères. Les rapports d'incident peuvent être envoyés par courriel à l'adresse ops@sjpa.com.

PETITES EMBARCATIONS

Les exploitants de petite embarcation dans les eaux portuaires doivent posséder une carte de conducteur d'embarcation de plaisance et respecter le *Règlement sur les petits bâtiments*, établi en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, du Bureau de la sécurité nautique (Transports Canada), du ministère de l'Environnement et du ministère du Travail.

Les embarcations de plaisance, à moteur ou à voile, et les navires qui circulent en conformité avec le *Règlement sur les petits bâtiments* ne doivent pas entraver le passage de gros navires commerciaux ou de navires de guerre dans les eaux du Port.

Vitesse

Les petits bâtiments circulant dans les eaux du Port doivent respecter une vitesse maximale de 8 nœuds sur l'eau lorsqu'ils se trouvent à 100 mètres (environ 0,5 encablure) de tous travaux en cours, de tout quai, jetée, ponton ou navire avec un franc-bord inférieur à 2 mètres, et devront peut-être circuler plus lentement afin de respecter les exigences du *Règlement international sur les abordages* en ce qui touche la vitesse sécuritaire.

Exploitation commerciale de petits bâtiments

Les petits bâtiments dont le tonnage brut est inférieur à 15 tonnes et transportant 12 passagers ou moins dans un but commercial doivent présenter à l'Administration portuaire une demande d'autorisation d'exploiter leur bâtiment dans les eaux du Port.

L'Administration portuaire délivrera aux personnes ou aux compagnies une autorisation ainsi que les conditions d'exploitation dans les eaux du Port. Ces conditions porteront sur un ou tous les éléments suivants :

- les compétences des exploitants;
- les heures d'exploitation et les conditions météorologiques;
- l'emplacement des activités et la vitesse;
- l'équipement de sécurité et de sauvetage devant être apporté ou porté;
- les veilles radio;
- l'assurance et l'indemnité;
- l'avis aux passagers concernant le lieu de l'excursion;
- l'intervention dans le domaine de la sécurité en cas d'urgence;
- toute exigence particulière liée à l'âge, à la taille ou à la déficience physique des passagers;
- toute autre restriction applicable en raison d'autres opérations ou activités.

Exploitation d'une embarcation de plaisance et d'autres petits bâtiments

L'Administration portuaire peut, à l'occasion, imposer des restrictions relativement au mouvement, à l'emplacement et à la vitesse de ces navires. L'Administration portuaire reconnaît le droit de navigation de tous les bâtiments, mais aussi la nécessité de prendre des mesures afin d'assurer la sécurité de la navigation de tous.

Radio

Les petits bâtiments qui sont tenus de signaler leurs mouvements, en vertu de la réglementation sur le trafic maritime, ou qui sont exploités en vertu des conditions d'exploitation établies par l'Administration portuaire pour les petits bâtiments exploités commercialement, doivent maintenir une écoute permanente sur la voie VHF 11.

Opérations avec des embarcations de plaisance non conventionnelles

Ces mesures s'adressent à tous les bateaux qui, de par leur conception ou leur exploitation, ne sont pas considérés comme des navires conventionnels.

Les exemples suivants peuvent indiquer les types de navire considérés, mais ils ne s'y limitent pas :

- navire sans déplacement;
- navire tirant une personne à la surface de l'eau ou au-dessus de celle-ci;
- navire semi-submersible ou submersible;
- motomarine;
- navire à propulsion ou de conception expérimentale.

Bien qu'on prenne tout en considération afin de permettre l'exploitation des embarcations non conventionnelles dans les eaux du Port, l'Administration portuaire pourrait limiter les zones d'exploitation afin que ces embarcations ne soulèvent aucune préoccupation d'ordre sécuritaire pour les autres utilisateurs du havre ou les hautes terres adjacentes. On tiendra également compte de critères comme les risques pour l'exploitant et les questions de service d'urgence. Les propriétaires et les exploitants de ces embarcations devront prouver à l'Administration portuaire que le processus est sécuritaire et que l'exploitant est bien au fait des questions de sécurité. Les propriétaires seront tenus de contracter l'assurance nécessaire en vue de protéger le Port de toute responsabilité.

Les conditions d'exploitation établies pour ces embarcations peuvent varier selon le risque et la compétence de l'exploitant.

MESURES EXTRAORDINAIRES

Les risques potentiels ou réels pour l'environnement et la sécurité du personnel ou des biens peuvent nécessiter le déplacement de navires dans les eaux du Port. Ces mouvements seront dirigés par l'Administration portuaire et doivent être respectés en ces circonstances; l'Administration portuaire peut ordonner le recours à un pilote, à des remorqueurs ou à d'autres services nécessaires afin de veiller au mouvement sécuritaire d'un navire.

MARCHANDISES DANGEREUSES

Voici les exigences et pratiques locales du Port de St. John's pour la manutention de marchandises dangereuses :

1. (A) Définitions

- | | | |
|-------|---------------------------------|--|
| (i) | « poids brut » | signifie le poids total en kilogrammes de l'envoi, y compris les explosifs, pièces coulées, matériaux d'emballage et conteneurs; |
| (ii) | « poids net d'explosifs (NEQ) » | signifie le poids total en kilogrammes de la substance explosive contenue; |
| (iii) | « quantité maximale » | signifie le NEQ dans chaque division qui peut être déplacé pour le chargement d'un navire ou les opérations de déchargement à des endroits désignés; |
| (iv) | « capitaine de port » | signifie toute personne désignée par le directeur général pour accomplir les tâches du capitaine de port en son absence. |

(B) Caractéristiques des catégories de dangers

- (i) Explosifs présentant un risque d'explosion en masse.
- (ii) Explosifs qui n'explosent pas en masse, qui présentent un risque de projection, mais des effets d'explosion mineurs.
- (iii) Explosifs présentant un risque d'incendie, avec des effets d'explosion mineurs ou nuls.
- (iv) Explosifs ne présentant aucun risque important.
 - (a) Les articles de cette sous-division sont emballés ou conçus de telle sorte qu'ils présentent seulement un léger risque en cas d'allumage durant le transport. Les effets demeurent en grande partie contenus dans l'emballage et ne causent normalement pas de projection de fragments de taille ou à une distance notables. Un feu interne ne provoquerait pas l'explosion en masse du colis;
 - (b) 1.4s (sécurité) articles emballés ou conçus de telle sorte que tout effet explosif durant le transport demeure contenu dans l'article ou le colis, à moins que ce dernier n'ait été détérioré par des facteurs extérieurs.
- (v) Matières très peu sensibles présentant un risque d'explosion en masse.

2. (A) Consignes générales de sécurité

- (i) Dans des circonstances exceptionnelles seulement, les navires qui transportent à bord une quantité d'explosifs supérieure à la quantité maximale prescrite pour le poste à quai qui leur a été attribué peuvent demeurer dans les limites du havre. Dans tous les cas où un navire transporte une quantité d'explosifs supérieure à la quantité maximale permise pour le poste à quai attribué, le navire est soumis à une inspection spéciale et doit respecter tout autre règlement provisoire que peut prescrire le capitaine de port.
- (ii) Les navires qui transportent plus de 25 kg d'explosifs de division de risque 1.1/1.5 ne doivent pas :
 - (a) accoster le long d'un quai ou d'un hangar où des produits inflammables sont entreposés, ou le long d'un quai construit avec des matériaux combustibles;
 - (b) accoster à moins de 450 mètres de navires qui transportent des matières dangereuses ou désignées comme telles dans le code IMDG, ou du vrac dont le point d'éclair est inférieur à 61 degrés Celsius.

- (iii) Lors du soutage, les navires qui transportent un poids net d'explosifs de classes 1.1/1.5 de plus de 50 kg peuvent rester au poste à quai de soutage pendant la durée minimale requise seulement. Au cours de cette période, les navires doivent être entièrement parés à partir en mer, en misant sur la présence continue d'un remorqueur, et tout à fait prêts à combattre un incendie.

(B) Mesures de précaution à respecter lors de la manipulation d'explosifs

- (i) Les explosifs doivent être manipulés selon la méthode du premier entré, premier sorti à partir et à destination d'un navire, et ne doivent pas être déplacés vers le poste à quai désigné avant le début du chargement ou du déchargement.
- (ii) Peu importe la quantité maximale prescrite à un poste à quai, il ne faut pas y accumuler une quantité d'explosifs supérieure à la quantité nécessaire, dans le but d'assurer un chargement ininterrompu.
- (iii) Les explosifs doivent être retirés du havre tout de suite après le déchargement. L'entreposage est interdit sur la propriété portuaire.
- (iv) Les explosifs doivent être transférés directement d'un transporteur à l'autre. L'entreposage provisoire est interdit. L'Administration peut autoriser l'entreposage dans les dépôts d'explosifs bien construits, sous réserve du respect scrupuleux de l'ensemble des mesures de sécurité et des exigences de tri.
- (v) Les explosifs ne doivent pas être manipulés lorsque des navires à passagers sont accostés à moins de 450 mètres.
- (vi) Les navires chargés d'explosifs peuvent rester dans la zone portuaire durant la période nécessaire seulement. Si, en raison du mauvais temps ou d'autres circonstances, un navire ne peut naviguer, il peut être orienté vers un mouillage convenable.
- (vii) Lors du chargement ou du déchargement d'explosifs, les précautions à prendre contre l'incendie doivent comprendre ce qui suit :
 - (a) il doit y avoir des affiches indiquant qu'il est interdit de fumer dans la zone de manipulation. Il est permis de fumer seulement à certains endroits;
 - (b) un système de détection d'incendie ou un détecteur de fumée doit être utilisé;

- (c) la cheminée et le système d'échappement du navire doivent être dotés d'un dispositif d'émission anti-étincelles;
 - (d) des tuyaux d'aspiration des fumées sont utilisés comme solution de rechange, au besoin;
 - (e) le capitaine doit s'assurer que les tuyaux du navire sont en place et prêts à être utilisés immédiatement, puis qu'ils sont suffisamment longs pour permettre d'atteindre les compartiments contenant des explosifs;
 - (f) tous les engins de lutte contre l'incendie, y compris les pompes à incendie, ainsi que leurs conducteurs sont toujours prêts;
 - (g) les systèmes de ventilation doivent être vérifiés avant le début des opérations de manutention.
- (viii) Pour toute la période pendant laquelle il se trouve au Port, un navire utilisé pour le transport ou la manutention d'explosifs doit compter un nombre suffisant de membres d'équipage à bord et être prêt à partir sans délai.
- (ix) Lorsque des explosifs se trouvent dans la cale ou la soute d'un navire, le capitaine doit s'assurer que, sauf lors du chargement ou du déchargement, les écoutilles de la cale demeurent fermées et bien recouvertes, ou que la soute à munitions demeure fermée et verrouillée.
- (x) Le capitaine du navire doit s'assurer que l'ensemble du personnel de lutte contre l'incendie et des hommes de veille savent où se trouvent les téléphones les plus près. Le personnel du navire doit recevoir une formation sur le règlement concernant le signal d'alarme spéciale du navire en cas d'incendie, qui figure au plan d'urgence du Port de St. John's.
- (xi) Les navires doivent être soutés avant le chargement d'explosifs ou après le déchargement d'explosifs.
- (xii) (a) Tout travail de réparation dans la cale ou la soute d'un navire qui contiendra des explosifs doit être effectué avant le chargement des explosifs, et la zone de réparation doit être complètement nettoyée après l'exécution des travaux;
- (b) Le soudage, la coupe, le brûlage ou tout autre travail présentant un risque d'incendie ou d'explosion ne doit pas être exécuté à bord d'un navire transportant des explosifs, sauf si ce travail est essentiel à la sécurité du navire et s'il a fait l'objet d'une autorisation spéciale du capitaine de port. Si le travail est autorisé, un officier du navire doit en superviser toutes les phases, veiller au respect de toutes les instructions du capitaine de port, puis s'assurer qu'il y a du matériel d'extinction d'incendie convenable et prêt à être utilisé où le travail est exécuté.

- (xiii) Aucun pétrolier ne peut accoster à moins de 30 mètres d'un navire transportant des explosifs.
- (xiv) Les outils, l'équipement et les vêtements utilisés par le personnel dans la zone de chargement doivent être faits de matériel anti-étincelles.
- (xv) Les paquets d'explosifs endommagés et toute matière s'en échappant doivent être retirés sans délai du havre.
- (xvi) Aucune personne non autorisée ne peut s'approcher d'un dépôt d'explosifs ou d'un poste à quai utilisé par un navire qui procède au chargement ou au déchargement d'explosifs ou à bord duquel des explosifs sont conservés.
- (xvii) Lors de la manutention d'explosifs, l'officier du navire doit être présent. Tous les paquets font l'objet d'un pointage à l'intérieur et à l'extérieur du navire et ne sont jamais ouverts à bord.
- (xviii) La radio et le radar doivent être mis hors tension avant le début de la manutention d'explosifs et marqués d'avertissements.
- (xix) Les aides mécaniques (chariots élévateurs à fourche, camions, etc.) utilisées pour l'arrimage doivent avoir des pneus non métalliques. Il est interdit de changer les batteries dans les cales.
- (xx) Les dispositifs d'éclairage portatifs doivent être examinés par l'officier du navire avant de pouvoir être utilisés lors de la manutention d'explosifs.

3. (A) Marchandises dangereuses de classe 1 (explosifs)

- (i) Des explosifs de la division 1.4 peuvent être manutentionnés à tout poste à quai du havre, à condition de maintenir une distance minimale de sécurité de 25 mètres par rapport aux autres marchandises dangereuses; quantité maximale de 1 000 tonnes.
- (ii) Un chargement de 25 kg ou moins d'explosifs des divisions 1.1/1.5, 1.2 ou 1.5 peut être manutentionné à tout poste à quai, à condition de maintenir une zone de sécurité en cas d'incendie d'au moins 25 mètres par rapport aux autres cargaisons et opérations de manutention de fret.
- (iii) Une seule unité de transport utilisée aux termes d'un permis de transport d'explosifs et transportant au plus 20 000 kg d'explosifs peut être chargée à un poste roulier directement à bord d'un navire de charge tout juste avant l'appareillage. Aucune manutention intermédiaire ne doit être effectuée, et le temps d'attente pour le chargement à cette jetée ne doit pas dépasser 30 minutes. Il ne peut y avoir d'autres cargaisons ou opérations de

manutention de fret à moins de 25 mètres de l'unité de transport pendant que cette dernière est en attente de chargement. La manutention intermédiaire signifie le transfert du contenu de l'unité ou le levage de l'unité au moyen d'une grue ou d'un autre dispositif de levage.

(B) Postes à quai individuels (en plus des sections 3A et 4)

(i) Poste à quai 17

Explosifs de la division 1.3 seulement = 2 tonnes

(ii) Poste à quai 16

Explosifs de la division 1.3 seulement = 4 tonnes

(iii) Poste à quai 15

Explosifs de la division 1.3 seulement = 3 tonnes

(iv) Poste à quai 14

Explosifs de la division 1.3 seulement = 1 tonne

(v) Postes à quai 6 à 12

Manutention d'explosifs de la division 1.4 seulement

(vi) Poste à quai 22

Manutention d'explosifs de la division 1.4 seulement

(vii) Poste à quai 27

Explosifs de la division 1.3 seulement = 19 tonnes

(viii) Poste à quai 3/2

Division 1.2A = 1 tonne

Division 1.3 = 31 tonnes

(ix) Poste à quai 4

Division 1.2A = 1 tonne

Division 1.3 = 22 tonnes

- (x) Poste à quai 5

Division 1.3 seulement = 3 tonnes

4. (A) **Explosifs destinés à des opérations en mer**

Des permis sont exigés, tel que l'indique la sous-section 5(iii).

- (i) Dans le cas d'un poids net d'explosifs de classe 1 et de division 1.1/1.5 qui est supérieur à 25 kg, la manutention peut être effectuée à un poste à quai au large des côtes, sous réserve de l'autorisation du capitaine de port. Les grandes quantités (plus de 200 kg), y compris les explosifs de classe 1.1, doivent normalement être manutentionnées aux postes à quai 3, 4, et 5.
- (ii) Les charges creuses et perforateurs à charges creuses doivent être transportés sur des palettes ou des bâtis de chargement spécialement construits et conçus de telle sorte que les charges ou perforateurs soient maintenus fermement en place durant le transport.
- (iii) Les charges creuses ne doivent pas être transportées avec des détonateurs, des détonateurs électriques ou d'autres dispositifs d'amorçage fixés aux perforateurs ou installés dans ces derniers.
- (iv) Les charges creuses ne doivent pas contenir un poids net d'explosifs de classe 1.1 ou 1.5 de plus de 64 grammes.
- (v) Le poids total des explosifs ne doit pas dépasser un NEQ de 9 kg (20 lb) par bâti de chargement ou palette.
- (vi) Les bâtis de chargement et palettes qui servent à transporter des charges, des perforateurs ou des détonateurs doivent être séparés par une soute ou une cale complète. Dans le cas d'un arrimage sur le pont, cela signifie une séparation par une distance correspondante.

(B) **Les navires qui arrivent après 20 h avec à leur bord un poids net d'explosifs de classe 1 inférieur à 25 kg peuvent conserver les explosifs à bord jusqu'à 8 h le lendemain, sous réserve des conditions suivantes :**

- (i) les explosifs sont entreposés dans un conteneur approuvé de la soute;
- (ii) aucun travail de soudage ou de brûlage n'est effectué pendant que les explosifs se trouvent à bord;
- (iii) aucun visiteur ne peut monter à bord;

- (iv) il y a un homme de veille sur le pont, et il est interdit de fumer;
- (v) le capitaine s'assure que les règles ci-dessus sont affichées.

(C) Généralités (explosifs destinés à des opérations en mer)

- (i) Les explosifs destinés à des opérations en mer peuvent seulement être chargés ou déchargés à des postes à quai au large des côtes dans des conteneurs approuvés de soute.
- (ii) L'approvisionnement en carburant des navires océaniques peut être effectué seulement après le déchargement des explosifs de classe 1 ou avant leur chargement.
- (iii) La section II, *Consignes générales de sécurité*, s'applique également aux opérations en mer.

5. Permis

- (i) Les navires qui transportent des marchandises dangereuses selon la classification du code IMDG ou qui désirent charger ou décharger de telles marchandises doivent indiquer au capitaine de port leurs exigences et le type de marchandises dangereuses par numéro ONU avant de pouvoir accéder au havre. Si, de l'avis du capitaine de port, la quantité et le type représentaient une menace ou un problème pour le Port, le navire ne serait pas autorisé à entrer dans la zone portuaire.
- (ii) Les compagnies de navigation dont les navires fournissent un service régulier au départ et à destination de St. John's doivent présenter, le 1^{er} janvier de chaque année, un permis de marchandises dangereuses pour une approbation. Une fois approuvé par le capitaine de port, ce permis précisera toute exigence spéciale de sécurité à respecter. En plus du permis annuel, un manifeste de marchandises dangereuses doit être remis au bureau du capitaine de port avant l'arrivée ou le chargement du navire. Toute modification de ce manifeste doit être signalée immédiatement au bureau du capitaine de port. Cette information peut être transmise par télécopieur au (709) 738-4784.
- (iii) (a) Les sociétés d'exploitation pétrolière en mer qui sont établies à St. John's doivent remettre chaque année au bureau du capitaine de port deux formulaires de marchandises dangereuses pour une approbation au 1^{er} janvier.

(b) Le premier formulaire vise l'autorisation de chargement et de déchargement d'un poids net d'explosifs de classe 1 allant

jusqu'à 25 kg. Le capitaine de port ajoutera au permis toute exigence spéciale de sécurité qui doit être respectée rigoureusement.

- (c) De plus, avant le chargement ou l'arrivée du navire, le bureau du capitaine de port doit être informé par téléphone ((709) 682-5197) de la quantité et du type de marchandise de classe 1 par numéro ONU. Toute modification doit être immédiatement signalée.
- (d) Tout poids net d'explosifs de classe 1 supérieur à 25 kg doit être traité selon la procédure habituelle de demande d'un permis de marchandises dangereuses.
- (e) Le deuxième permis s'applique à toutes les autres marchandises dangereuses qui sont normalement expédiées dans l'industrie extracôtière. Une liste des types et des quantités moyennes des marchandises expédiées doit être jointe à ce permis. Le bureau du capitaine de port ajoutera au permis toute exigence spéciale de sécurité qui doit être respectée rigoureusement.
- (f) Tout autre envoi unique nécessitera l'obtention d'un permis de marchandises dangereuses avant l'arrivée ou le chargement du navire.

6. Séparation des conteneurs

- (i) La séparation des conteneurs qui renferment des marchandises dangereuses doit être faite conformément au code de l'OMI.
- (ii) Aux terminaux, les conteneurs qui servent au transport de groupes de marchandises dangereuses incompatibles doivent être entreposés séparément.

7. Mélanges

- (i) Lorsque des explosifs appartenant à deux divisions ou plus doivent être manutentionnés au cours d'un même déplacement de l'emplacement désigné, la quantité maximale d'un tel mélange ne doit pas dépasser la quantité maximale permise pour la division ayant le plus petit chiffre, sauf que cette division doit toujours être considérée comme étant la division 1.1.
- (ii) Indépendamment de la sous-section 8(i), le risque d'explosion peut être considérablement accru si certains groupes incompatibles sont mélangés, même s'ils appartiennent à la même division. Par conséquent, une attention spéciale et une séparation appropriée sont nécessaires durant tout le déplacement. En cas de doute au sujet de la compatibilité ou des quantités de tels mélanges, il faut consulter le capitaine de port.

8. Fonctions générales des représentants

- (i) Lorsque le destinataire, l'expéditeur ou le transporteur estime qu'un envoi d'explosifs nécessite la présence d'un représentant technique, ce dernier doit être présent au poste à quai du navire pour donner des conseils de sécurité, comme le capitaine de port peut l'exiger.
- (ii) Le capitaine de port est tenu de s'assurer que tous les règlements établis en vertu de la *Loi maritime du Canada* sont respectés et que toutes les mesures de sécurité du Port sont adoptées. En cas d'infraction aux règlements ou aux mesures de sécurité, il doit interrompre les opérations immédiatement, puis il ne doit pas permettre leur reprise jusqu'à ce que les conditions soient redevenues acceptables à ses yeux.
- (iii) Le capitaine du navire doit s'assurer que tous les règlements de sécurité visant le navire et son personnel sont pleinement respectés.

NAVIRES SAISIS OU DÉTENUS

Tout organisme d'application de la loi qui procède à la saisie d'un navire doit, le plus tôt possible, informer l'APSJ du moment de la saisie et du moment de la levée de la saisie. Cela favorisera la prise de décisions opérationnelles appropriées quant à la position, aux déplacements et aux départs des navires.

Un inspecteur de Sécurité maritime de Transports Canada qui détient un navire doit communiquer tous les renseignements pertinents à l'APSJ. Le placement d'un navire détenu doit être négocié avec l'APSJ par l'agent du navire ou Transports Canada.

Les organismes qui saisissent ou détiennent des navires doivent être au fait de la nature opérationnelle du Port de St. John's et de l'importance de tous les postes à quai à l'appui des activités. Il se peut que les postes à quai commerciaux ne puissent pas toujours servir de postes d'attente pour les navires saisis ou détenus. Il est également important de noter que l'APSJ peut exiger une caution ou une garantie convenable et que d'autres conditions peuvent être imposées avant que de tels navires puissent accoster aux installations de l'APSJ.

Voir également la *Loi maritime du Canada*, partie 4, articles 115 et 116.

ÉQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUELLE

L'équipement de protection individuelle doit toujours être porté dans toutes les aires opérationnelles de la propriété de l'APSJ. Cet équipement comprend ce qui suit :

- casque de protection;
- lunette de sécurité;
- gilet de haute visibilité ou combinaison à bandes réfléchissantes;
- gilet de sauvetage à moins d'un mètre du garde-roue;
- protecteurs d'oreilles, au besoin.

APPROVISIONNEMENT DES NAVIRES EN EAU

Seuls les entrepreneurs qui ont des accords de licence avec l'APSJ et qui ont reçu une formation adéquate peuvent utiliser les postes d'approvisionnement en eau au quai longitudinal et à la jetée 17.

Les entrepreneurs titulaires d'une licence peuvent être joints auprès des Services portuaires, au (709) 682-8761, ou des Services aux navires, au (709) 727-3730.

Emplacements des postes de distribution

- Le poste de distribution à la jetée 17 se trouve dans un petit hangar blanc, dans la partie ouest du quai.
- Le poste de distribution à la jetée 8/9 se trouve dans une armoire chauffée en acier inoxydable, qui est située à l'arrière du quai, près de l'intersection des deux jetées.
- Le poste de distribution à la jetée 10/11 se trouve dans une armoire chauffée en acier inoxydable, qui est située à l'arrière du quai, près de l'intersection des deux jetées.

PERMIS – TRAVAIL À CHAUD/PLONGÉE

Travail à chaud

Les permis se trouvent dans le site Web de l'APSJ au www.sjpa.com.

Il faut obtenir l'autorisation d'effectuer un travail de soudage ou de brûlage (travail à chaud) avant d'entamer tout travail à chaud en communiquant avec le bureau du capitaine de port au (709) 682-5197. Un permis doit être signé par un représentant désigné de l'Administration portuaire de St. John's, ainsi que par la société, le navire ou l'agent qui cherche à obtenir le permis.

Le travail doit être exécuté en stricte conformité avec les plus récents codes, normes, lois et règlements applicables, ce qui comprend, sans s'y limiter :

- *Code canadien du travail*;
- CAN/CSA – W117.2-M87, *Règles de sécurité en soudage, coupage et procédés connexes*;

- réglementation sur les chaudières, les appareils sous pression et les installations utilisant un gaz comprimé; *Occupational Health and Safety Act*;
- *Règlement du Canada sur les espaces clos*; Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail; *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*.

Le permis de travail à chaud doit être délivré par le navire (agent/propriétaire/capitaine) ou la société, et ses conditions doivent être strictement appliquées.

Du matériel de premiers soins et de lutte contre l'incendie doit être prêt à être utilisé immédiatement dans la zone de travail.

- Il faut assurer une surveillance des risques d'incendie.
- Aucun travail à chaud ne peut être effectué au cours de l'approvisionnement en carburant ou en présence de liquides, de solides ou de gaz inflammables.
- Le Service des opérations maritimes de l'APSJ (bureau du capitaine de port) doit être informé de l'achèvement du travail.

Plongée

Les permis se trouvent dans le site Web de l'APSJ au www.sjpa.com.

Les permis de plongée sont délivrés chaque année.

Avant d'entamer des opérations de plongée, il faut obtenir une autorisation à cet effet en communiquant avec le bureau du capitaine de port au (709) 682-5197 et les SCTM au (709) 772-2083. Un permis doit être signé par un représentant désigné de l'Administration portuaire de St. John's, ainsi que par la société, le navire ou l'agent qui cherche à obtenir le permis. Ce permis est renouvelé annuellement et ne décharge pas l'entreprise de plongée de sa responsabilité de s'assurer que toutes les exigences sont respectées chaque fois qu'une opération de plongée est effectuée dans les eaux du Port de St. John's.

Le travail doit être exécuté en stricte conformité avec les plus récents codes, normes, lois et règlements applicables, ce qui comprend, sans s'y limiter :

- *Code canadien du travail*, partie II, et *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*;
- *Occupational Health and Safety Act* de la province et les règlements établis conformément à cette loi;
- Normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA) Z275.2, *Règles de sécurité pour les travailleurs en plongée*, Z275.4, *Norme de compétence pour les opérations de plongée*, et Z180.1, *Air comprimé respirable : Production et distribution*;

- *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* et pratiques et procédures de de l'Administration portuaire de St. John's;
- s'il y a lieu, les exigences d'entrée dans un espace clos du *Code canadien du travail* et la loi provinciale *Occupational Health and Safety Act* s'appliqueront, ainsi que les exigences en matière de lutte contre l'incendie, de sécurité et de travail à chaud.

Tous les plongeurs doivent être considérés comme compétents pour exécuter le type de plongée à effectuer. Cette compétence doit être déterminée en fonction des exigences des règlements sur la santé et la sécurité au travail du Canada et de la province. En cas de conflit entre les règlements, le plus rigoureux de ceux-ci s'applique.

Un plan de sécurité et une évaluation des risques doivent être effectués avant toute plongée, et l'ensemble du personnel doit prendre connaissance du plan avant chaque opération de plongée. Les plans de plongée doivent tenir compte de l'environnement contaminé du havre et de la visibilité qui y est réduite.

L'équipe de plongeurs doit suivre les instructions des SCTM et du bureau du capitaine de port de l'APSJ à chaque opération de plongée. Les SCTM doivent être informés avant le début et à l'achèvement de toute opération de plongée, ou selon leurs directives. Tout au long de l'activité de plongée, les plongeurs doivent surveiller la voie VHF 11. Il est possible de communiquer avec les SCTM au (709) 772-2083/2084 et avec le bureau du capitaine de port au (709) 682-5197.

FILET DE SÛRETÉ

Un filet de sûreté doit être tendu en dessous de chaque partie d'une échelle d'accès ou d'une passerelle de débarquement, sauf lorsque l'échelle ou la passerelle de débarquement et ses approches sont construites de façon à rendre inutile l'installation d'un filet de sûreté, ou lorsqu'il est impossible de placer un filet de sûreté. Tout filet de sûreté doit déborder de 1,8 mètre chaque côté de l'échelle d'accès ou de la passerelle de débarquement et être tenu bien tendu en tout temps.

CAPACITÉS DE TRAVAIL

Les capacités de travail au Port sont les suivantes :

Bittes

- Bitte à terre à la jetée 18 – 60 tonnes courtes avec un coefficient de sécurité de 4,0
- Bitte terrestre à la jetée 17 est – 100 tonnes de capacité de travail
- Bitte à l'intersection des postes à quai 3 et 4 – 45 tonnes courtes avec un coefficient de sécurité de 2,0
- Bitte à l'extrémité sud du poste à quai 4 – 25 tonnes courtes avec un coefficient de sécurité de 2,0
- Bittes à la jetée 17 – 100 tonnes

Tabliers de quai

- Tablier du quai longitudinal – limite : 500 lb par pi² et capacité portante d'autoroute H20-S16
- Tablier du quai en béton à la jetée 17 – limite : grue de 150 tonnes courtes à tout endroit, charge de 1 000 lb par pi² distribuée uniformément et charges de pont-route CS600
- Tablier du poste à quai 20 en béton – limite : charges par essieu de 20 000 lb ou 90 kN
- Tablier en bois du poste à quai 20 – limite : charges par essieu de 10 000 lb ou 45 kN, ou véhicules pesant jusqu'à 11 000 lb ou 5 000 kg au total
- Tablier du poste à quai 21 – limite : charges par essieu de 11 000 lb ou 50 kN, ou véhicules pesant jusqu'à 19 000 lb ou 9 000 kg au total

Tonne courte = 2 000 lb

Tonne = 2 200 lb

lb par pi² = livre par pied carré

kN = kilonewton

Avant d'utiliser une grue ou un camion-grue, il faut demander l'autorisation de l'APSJ.

PREUVE D'ASSURANCE PROTECTION ET INDEMNISATION MUTUELLE

Tous les navires qui entrent au Port de St. John's doivent souscrire, auprès d'assureurs acceptables pour l'APSJ, une assurance protection et indemnisation mutuelle à l'intérieur de ces limites. Un certificat de l'assurance protection et indemnisation mutuelle du navire doit être présenté à l'APSJ, à la demande de cette dernière, et il doit avoir la forme et le contenu exigés par l'Administration.

ENLÈVEMENT DE LA NEIGE

Le processus d'enlèvement de la neige de l'APSJ est exécuté de manière à réduire au minimum la quantité de neige laissée aux alentours des bittes d'amarrage, des garde-roues, des bornes d'alimentation électrique et des entrées. Il incombe à chaque navire de s'assurer que sa passerelle d'embarquement est relevée au cours des opérations de déneigement. L'hiver, en dehors des heures de travail, il est recommandé de lever la passerelle d'embarquement à minuit, puis de l'abaisser durant les heures normales de travail.

PROTOCOLE DE SÉCURITÉ AUX JETÉES 9 À 11 ET AUX JETÉES 17 ET 18

Accès aux installations

- Tous les membres du personnel, y compris les équipages et les entrepreneurs, doivent présenter une pièce d'identité avec photo afin d'obtenir l'autorisation d'accéder à la zone sécurisée.
- Tous les membres d'équipage et entrepreneurs doivent signer un registre au moment d'entrer dans la zone sécurisée et d'en sortir.
- Tous les entrepreneurs recevront un laissez-passer de visiteur qu'ils devront porter de manière visible en tout temps.

Stationnement

- Aucun véhicule personnel ne sera autorisé dans la zone sécurisée.
- Les entrepreneurs peuvent garer leur véhicule dans la zone sécurisée. Le nombre de véhicules d'entrepreneur sera contrôlé par le personnel de la sécurité portuaire. Les entrepreneurs doivent utiliser le moins de véhicules d'entreprise possible par le covoiturage.
- Aucun permis de stationnement ne sera remis pour les véhicules personnels à l'extérieur de la zone sécurisée.
- Les pilotes peuvent garer leur véhicule à la jetée 17 et à l'extérieur de la barrière à la jetée 9.

Communication

- Tous les navires se trouvant dans la zone sécurisée recevront une radio de sécurité portuaire, qui facilitera la surveillance de la voie 1.
- Tous les navires doivent maintenir la communication avec l'agent de sécurité de service au moyen de la radio fournie ou d'un téléphone cellulaire sur la passerelle.

Responsabilités du navire

- Fournir un rôle d'équipage à jour à l'agent de sécurité.
- Fournir une liste des entrepreneurs et des visiteurs attendus à l'agent de sécurité.
- Maintenir une communication avec l'agent de sécurité au sujet des visiteurs et des entrepreneurs attendus.
- Il est important que tous les entrepreneurs et visiteurs obtiennent l'autorisation de la passerelle avant d'entrer dans la zone réglementée; autrement, ils se verront refuser l'accès.

Responsabilités des agents de la sécurité portuaire

- Vérifier la pièce d'identité avec photo de **tous** les membres du personnel qui veulent accéder à la zone sécurisée.
- Demander à tous les membres d'équipage et entrepreneurs de signer le registre à leur entrée et à leur sortie.

- Remettre un laissez-passer de visiteur à tous les entrepreneurs et visiteurs. Les membres d'équipage des navires n'en ont pas besoin.
- Vérifier les pièces d'identité avec photo par rapport au rôle d'équipage et à la liste des visiteurs et des entrepreneurs attendus qui ont été fournis.
- Établir une communication avec un navire au moyen de la radio de sécurité ou d'un téléphone cellulaire afin de vérifier si le navire attend TOUTE PERSONNE qui veut obtenir l'autorisation de monter à bord.

ALIMENTATION À QUAI

L'alimentation à quai est disponible aux jetées 6 et 7, à des courants de 110/220 volts et de 30/50 ampères. Communiquer avec la Sécurité portuaire au (709) 682-5196.

L'alimentation à quai est disponible à la jetée 17 ou au quai longitudinal est (jetée 11). Communiquer avec Pennecon Energy Technical Services au (709) 726-5888.

PROGRAMME D'HABILITATION DE SÉCURITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT MARITIME (PHSTM)

Le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM) a été lancé au Port de St. John's en décembre 2008 avec l'engagement de procéder à des vérifications des antécédents de ceux qui travaillent dans les installations maritimes. Le PHSTM vise à réduire le risque de menaces pour la sûreté et à prévenir les interventions illicites dans le réseau de transport maritime grâce à des vérifications des antécédents des travailleurs du secteur maritime qui remplissent certaines fonctions ou ont accès à certaines zones réglementées. Le PHSTM accroîtra la sûreté du réseau de transport maritime, ce qui profitera au public, aux passagers, aux travailleurs du secteur maritime et aux exploitants des bâtiments, des ports et des installations maritimes. Le PHSTM n'est pas un nouveau programme, mais plutôt une extension du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport, qui existe dans les aéroports du Canada depuis 1985.

Demandes concernant le PHSTM

Le formulaire de demande se trouve en ligne au www.tc.gc.ca/tsc et dans le site Web de l'APSJ au www.sjpa.com.

Protection de la zone réglementée deux

Les jetées 9 à 11 ainsi que les jetées 17 et 18 sont considérées en tant que zone réglementée deux.

La zone réglementée deux est une zone protégée qui vise à assurer que le bien est protégé contre les interventions illicites. Elle vise aussi à réduire l'occasion d'interventions illicites par l'utilisation de ces biens de sûreté clés. Celles-ci pourraient être causées par des

personnes, véhicules et/ou équipements, soit comme menace ou comme mécanisme de livraison de la menace.

DÉFENSES

Il y a quatre défenses remplies de mousse Ocean Cushion qu'il est possible de louer auprès de l'APSJ. Chacune a un diamètre de 2,1 mètres et une longueur de 3,6 mètres et est enveloppée de chaînes et de pneus.

Afin de louer ces défenses, le client doit signer une convention de location avec l'APSJ. Une fois la convention de location signée, les défenses sont remises par les Services aux navires, que l'on peut joindre au (709) 727-3730.

ANNEXE A – COORDONNÉES

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE ST. JOHN'S

Organisation	Numéro
Administration portuaire de St. John's	(709) 738-4782
Bureau du capitaine de port	(709) 682-5197 / (709) 738-4777
Sécurité portuaire	(709) 682-5196 / (709) 738-4775
Agent de la sécurité des installations maritimes/agent de la sécurité portuaire/remplaçant	(709) 682-5197

MANIPULATION DES CORDAGES/APPROVISIONNEMENT DES NAVIRES EN EAU

Organisation	Numéro
Services portuaires	(709) 682-8761
Services aux navires	(709) 727-3730

SÉCURITÉ DES JETÉES

Organisation	Numéro
Barrière/guérîte de la jetée 9	(709) 330-5196
Barrière/guérîte de la jetée 17	(709) 725-2404

COMMUNICATIONS MARITIMES

Organisation	Numéro
Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne (GCC)	(709) 772-2084 ou voie VHF 11
Navires au Port	(709) 772-5066
Intervention en cas de déversement d'hydrocarbures de la GCC	(709) 772-2083

AUTRES

Organisation	Numéro
Force constabulaire royale de Terre-Neuve	(709) 729-8000 ou 911
Ambulance	(709) 777-6320
Société d'intervention maritime, Est du Canada Limitée (SIMEC)	(709) 364-6600
Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)	(800) 772-8544
Irving Oil Limited (quai de ravitaillement en combustibles)	(709) 758-3003
Service d'incendie	(709) 722-1234 ou 911

Contrôle par l'État du port/Transports Canada	(709) 772-5166
Atelier de construction navale/NewDock	(709) 690-9877
Centre de répartition de l'Administration de pilotage de l'Atlantique	(877) 272-3477
Sûreté maritime de Transports Canada	(888) 857-4003
Santé Canada	(800) 545-7661

