



PORT
OF ST. JOHN'S



Guide d'information du Port

Décembre 2020

INTRODUCTION GÉNÉRALE

COORDONNÉES ET AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ RELATIVEMENT AUX RÈGLEMENTS

L'Administration portuaire de St. John's met tout en œuvre pour garantir que le contenu du présent document est à jour, accessible, sans erreur et aussi complet que possible; cependant, elle ne peut garantir l'exactitude et l'exhaustivité des informations. L'Administration portuaire n'assume aucune responsabilité pour les événements et les conséquences découlant d'erreurs, de fautes ou de données incomplètes ou de toute autre omission en relation avec les renseignements fournis dans le présent document. En cas de divergences ou d'incohérences entre le présent document et la législation applicable, y compris les règlements portuaires, cette dernière prévaudra.

COORDONNÉES DU PORT

L'Administration portuaire de St. John's est une administration portuaire établie en vertu de la Loi maritime du Canada (L.C. 1998, ch. 10) telle que modifiée. Elle est inscrite dans le système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) de l'Organisation maritime internationale (OMI) sous le numéro d'identification du port 221514 et le code de localisation des Nations Unies CASJF.

COORDONNÉES – INFORMATION CONCERNANT LE PORT

Heures normales de travail (de 8 h à 16 h) : 709-738-4782

Sécurité portuaire (tous les jours, 24 heures sur 24) : 709-682-5196

Opérations maritimes (tous les jours, 24 heures sur 24) : 709-682-5197

Courriel (renseignements généraux) : info@sjpa.com

Courriel (Opérations maritimes) : ops@sjpa.com

Site Web : www.sjpa.com


TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION GÉNÉRALE	i
1 AVANT-PROPOS.....	1
1.1 GÉNÉRALITÉS	1
2 COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS.....	2
2.1 GÉNÉRALITÉS	2
2.2 COORDONNÉES DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE ST. JOHN'S	3
2.3 POLITIQUE RELATIVE À L'AUTORITÉ PERMANENTE	4
2.4 SERVICES DE COMMUNICATION ET DE TRAFIC MARTITIMES.....	4
2.5 RÈGLEMENTS	4
2.6 POLITIQUE EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT, INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE DU PORT, ORGANISATION ET AUTORITÉ	5
2.7 DÉROGATIONS ET PERMIS.....	6
3 DÉCLARATION	7
3.1 GÉNÉRALITÉS	7
3.2 QUESTIONS DE SANTÉ EN CAS D'URGENCE.....	7
3.3 IMMIGRATION	7
3.4 PASSAGERS.....	8
3.5 DOUANES	8
3.6 SÉCURITÉ	9
3.7 MARCHANDISES DANGEREUSES	9
3.7.1 Définitions	9
3.7.2 Caractéristiques des catégories de dangers.....	9
3.7.3 Consignes générales de sécurité	10
3.7.4 Mesures de précaution à respecter lors de la manipulation d'explosifs	10
3.7.5 Marchandises dangereuses de classe 1 (explosifs)	12
3.7.6 Postes à quai individuels (en plus des sections 3.7.5 et 3.7.7).....	13
3.7.7 Explosifs destinés à des opérations en mer.....	14
3.7.8 Permis/formulaires pour les marchandises dangereuses.....	15
3.7.9 Séparation des conteneurs.....	15
3.8 MÉLANGES	16
3.8.1 Fonctions générales des représentants	16
3.8.2 Déchets	16
3.8.3 Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.....	16

4	DOCUMENTATION.....	17
4.1	GÉNÉRALITÉS	17
4.2	DOCUMENTATION REQUISE QUI DOIT ÊTRE DISPONIBLE EN TOUT TEMPS	17
4.3	DEMANDE D'AUTORISATION POUR DES ACTIVITÉS.....	18
4.4	DRAGAGE.....	19
4.5	CONSTRUCTION, TRAVAUX ET DÉVELOPPEMENT	19
5	DESCRIPTION DU PORT	20
5.1	DESCRIPTION DU PORT	20
5.2	LIGNES DE CHARGE	21
5.3	NAVIRES DE TAILLE MAXIMALE.....	21
5.4	FUSEAU HORAIRE	21
5.5	HEURES DE TRAVAIL.....	21
5.6	TRAFIC.....	21
5.7	CARGAISONS.....	22
5.8	CARTES ET DOCUMENTS	22
5.9	AVIS À LA NAVIGATION POUR LA ZONE PORTUAIRE.....	22
5.10	STATION DES PILOTES.....	23
5.11	INSTALLATIONS PORTUAIRES ET POSTES À QUAI.....	23
5.12	INFORMATION SUR LA MÉTÉO ET LES MARÉES.....	23
5.13	CHARGES MAXIMALES AUTORISÉES POUR LES BITTES/POSTES À QUAI.....	23
5.14	ARMEMENT EN ÉQUIPAGE	24
6	NAVIGATION DANS LE PORT.....	25
6.1	GÉNÉRALITÉS	25
6.2	VITESSE.....	25
6.3	DÉGAGEMENT SOUS LA QUILLE.....	25
6.4	DROIT DE PASSAGE	25
6.5	ENTENTES DE DÉPASSEMENT	26
6.6	ACTIVITÉS RESTREINTES.....	26
6.7	NAVIRES SANS AGENTS	26
6.8	DÉPLACEMENTS AVEC LES AMARRES.....	26
6.9	PETITES EMBARCATIONS	27
6.10	PETITS NAVIRES COMMERCIAUX.....	27
6.11	OPÉRATIONS AVEC DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE NON CONVENTIONNELLES	28
6.12	NAVIRES ABANDONNÉS, ILLÉGALEMENT ANCRÉS OU AMARRÉS.....	29
6.13	DÉPLACEMENT DE NAVIRES PRIVÉS D'ÉNERGIE	29
6.14	OPÉRATIONS DE PLONGÉE (COMMERCIALES).....	29
6.15	TRAVAIL À CHAUD.....	30

6.16	NAVIRES SANS ÉQUIPAGE.....	31
7	SÉCURITÉ PORTUAIRE	32
7.1	GÉNÉRALITÉS	32
7.2	PERSONNES-RESSOURCES EN CAS D'URGENCE.....	32
7.3	PROCÉDURES D'URGENCE ET EXIGENCES DE RAPPORT	32
7.4	MESURES EXTRAORDINAIRES	33
7.5	NAVIRE DÉTENU PAR UN INSPECTEUR DE SÉCURITÉ/SÛRETÉ MARITIME	344
7.6	NAVIRE DÉTENU PAR UN AGENT DE L'AUTORITÉ DE L'APSJ.....	34
7.7	NAVIRES SAISIS.....	34
8	SÛRETÉ PORTUAIRE	35
8.1	GÉNÉRALITÉS	35
8.2	INFORMATION SUR LES NIVEAUX DE SÛRETÉ AU TITRE DU RÈGLEMENT	36
8.3	DÉCLARATION AUX INSTALLATIONS PORTUAIRES.....	36
8.4	CONFORMITÉ ET APPLICATION	36
8.5	VÉHICULES AÉRIENS SANS PILOTE	37
9	SERVICES MARITIMES	38
9.1	GÉNÉRALITÉS	38
9.2	SERVICES DE TRAFIC MARITIME (STM).....	38
9.3	PILOTAGE (ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE).....	38
9.4	PROCÉDURES DE SÉCURITÉ À L'AMARRAGE	40
10	COMMUNICATIONS MARITIMES	42
10.1	GÉNÉRALITÉS	42
10.2	VOIES VHF POUR LES COMMUNICATIONS MARITIMES.....	42
10.3	COMMUNICATIONS AVEC LA GARDE CÔTIÈRE/LA DIRECTION DU PORT	42
11	OPÉRATIONS DE MANUTENTION DE FRET	43
11.1	GÉNÉRALITÉS	43
11.2	OPÉRATIONS DE TRANSFERT DE NAVIRE À NAVIRE (VRAC SOLIDE OU LIQUIDE).....	43
11.3	TRANSPORT, CHARGEMENT, DÉCHARGEMENT OU TRANSBORDEMENT D'EXPLOSIFS, DE SOURCES DE RAYONNEMENT ET D'AUTRES MARCHANDISES DANGEREUSES, DE DÉCHETS INDUSTRIELS OU DE POLLUANTS	43
11.4	DÉCHARGES À LA MER.....	43
11.5	PERTE DE FRET, D'ÉQUIPEMENT OU DE MARCHANDISES PAR-DESSUS BORD.....	44
11.6	PROCÉDURES DE NETTOYAGE : DIRECTIVES GÉNÉRALES.....	45
12	OPÉRATIONS DES NAVIRES	46
12.1	GÉNÉRALITÉS	46
12.2	NAVIRES EFFECTUANT DES OPÉRATIONS SPÉCIALES.....	46
12.3	ÉQUIPEMENT SAILLANT AU-DELÀ DU CÔTÉ EXTÉRIEUR D'UN NAVIRE À QUAI.....	46

12.4	NAVIRE DÉPASSANT D'UNE JETÉE OU D'UN QUAI	47
12.5	ENTRETIEN ET RÉPARATIONS	47
12.6	AUTRES ACTIVITÉS NÉCESSITANT UNE AUTORISATION.....	48
12.7	POMPAGE DE LEST DANS LE PORT DE ST. JOHN'S.....	51
12.8	ACCOSTAGE DE NAVIRES À COUPLE	52
13	INSPECTIONS PORTUAIRES	53
13.1	GÉNÉRALITÉS	53
13.2	INSPECTIONS DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT	53
13.3	INSPECTIONS D'AUTRES ORGANISMES	53
14	SERVICES PORTUAIRES	55
14.1	GÉNÉRALITÉS	55
14.2	CARBURANT ET HUILE DE LUBRIFICATION	56
14.3	EAU DOUCE	56
14.4	PROVISIONS DE BORD	56
14.5	ALIMENTATION À QUAI.....	56
14.6	DÉCHETS	56
14.7	RÉPARATIONS.....	56
14.8	DÉRATISATION	56

A decorative graphic featuring a yellow ring at the top, two blue triangular shapes below it, and a light blue horizontal bar at the bottom. The text "1. AVANT-PROPOS" is centered over the yellow ring.

1. AVANT-PROPOS

PARTIE I | AVANT-PROPOS

1.1 GÉNÉRALITÉS

Le présent document intitulé *Guide d'information du Port*, qui comprend les pratiques et procédures de l'Administration portuaire de St. John's (APSJ), a été créé en conformité avec l'article 56 de la *Loi maritime du Canada* et aligné sur les normes de l'International Harbour Masters Association. Il contient un ensemble de pratiques et procédures localisées élaborées pour assurer une navigation sûre et efficace dans les eaux du Port et appuyer les efforts de protection du milieu marin. Les pratiques et procédures comprises dans le présent guide s'appliquent à tous les navires dans le Port, y compris les embarcations et les navires de plaisance, ainsi qu'aux autres usagers du Port, dont les locataires. Elles peuvent être modifiées de temps à autre par l'Administration portuaire.

Pour obtenir de plus amples renseignements ou d'autres détails techniques, veuillez visiter le www.sjpa.com.



2. COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS

PARTIE II | COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS

2.1 GÉNÉRALITÉS

Administration portuaire de St. John's

Adresse postale : Case postale 6178
St. John's (T.-N.-L.)
Canada A1C 5X8

Adresse municipale : 1, rue Water, St. John's (T.-N.-L.), Canada A1C 1A1

Le présent document est conçu pour fournir aux usagers du Port un point de référence unique en ce qui concerne les pratiques et les procédures opérationnelles portuaires. Le Guide d'information du Port s'applique à tous les navires naviguant dans les eaux juridiques du Port de St. John's. Sauf en cas d'urgence, aucun élément contenu dans ce guide ne doit remplacer les exigences de la *Loi maritime du Canada*, de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur le pilotage*, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* et les règlements établis en application de ces lois.

Le Guide d'information du Port a été élaboré afin de promouvoir la gérance de l'environnement ainsi qu'une utilisation et une navigation sûres et efficaces dans les eaux du Port de St. John's. Il doit être suivi par tous les usagers du Port, y compris tous les navires qui entrent, font des manœuvres, accostent, jettent l'ancre dans les eaux du Port, ou qui les quittent.

Il est interdit de faire, ou de permettre de faire, par action ou omission, quoi que ce soit dans le Port de St. John's qui entraîne, ou est susceptible d'entraîner, l'une des conséquences suivantes :

1. menacer la sécurité ou la santé des personnes;
2. causer des dommages aux biens;
3. nuire à l'environnement (par exemple la qualité des sédiments, du sol, de l'air ou de l'eau);
4. gêner la navigation;
5. nuire aux opérations portuaires;
6. obstruer ou menacer une partie du port;
7. nuire à toute activité autorisée;
8. occasionner une nuisance;
9. endommager un navire;
10. endommager des bateaux et des embarcations de propriété privée;
11. détourner le cours d'une rivière ou d'un ruisseau, produire ou modifier des courants, provoquer un envasement ou l'accumulation de matériaux ou diminuer de quelque autre façon la profondeur des eaux.

Conformément à l'article 59 de la *Loi maritime du Canada*, alinéa (1)a), le non-respect de ces pratiques et procédures portuaires par une personne ou un navire constitue une infraction, passible d'une sanction financière.

L'APSJ a autorité sur tous les navires (commerciaux et de plaisance), qui font route, ont de l'erre, font des manœuvres et jettent l'ancre dans les eaux juridiques du Port, et sur tous les navires amarrés aux installations louées et exploitées par l'APSJ.

PARTIE II | COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS

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'APSJ. L'Administration portuaire a désigné le capitaine de port et ses représentants 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 (GCC), « Centre de trafic de St. John's » sur la voie VHF 11.

Le Guide d'information du Port se veut un document dynamique sur les opérations pour tous les usagers du Port et est mis à jour périodiquement pour refléter le développement continu dans le Port. Subséquemment, de temps à autre, lorsque les circonstances le justifient, des modifications en cas d'urgence peuvent être apportées au présent document sans préavis. Toutefois, en temps normal, un préavis d'au moins trente (30) jours est donné en cas de modification.

2.2 COORDONNÉES DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE ST. JOHN'S

Pour les questions relatives à la sécurité portuaire, aux opérations maritimes, aux exercices, aux demandes, aux permis, aux messages, aux rapports d'incident et aux réparations et pour les avis tels que l'heure d'arrivée prévue (ETA) et l'heure de départ prévue (ETD) des navires, les rapports concernant la sécurité portuaire, les déversements dans l'environnement, les urgences, etc., veuillez communiquer avec le bureau du capitaine de port.

- *Téléphone du bureau principal : 709-738-4782*
- *Courriel : ops@sjpa.com*
- *Heures normales de travail (de 8 h à 16 h) : 709-738-4782*
- *Sécurité portuaire (tous les jours, 24 heures sur 24) : 709-682-5196*
- *Opérations maritimes (tous les jours, 24 heures sur 24) : 709-682-5197*

La principale responsabilité du Service des opérations maritimes de l'APSJ est d'assurer la sécurité, la sûreté et l'efficacité des opérations liées au trafic maritime dans le Port de St. John's. Pour ce faire, des postes à quai sont attribués dans la zone portuaire, les règlements sont appliqués, des patrouilles sont effectuées dans la zone portuaire, les voies de circulation commerciale sont dégagées et les informations sur les mouvements de la circulation sont coordonnées. L'APSJ applique le Guide d'information du Port conformément à la *Loi maritime du Canada*.

En collaboration avec l'APSJ, les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne (GCC) (Trafic St. John's) diffusent tous les renseignements nécessaires en ce qui concerne la position des navires et les mouvements de la circulation sur la voie VHF 11 ou 16.

PARTIE II | COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS

2.3 POLITIQUE RELATIVE À L'AUTORITÉ PERMANENTE

L'un des principaux mécanismes de sécurité portuaire est la confirmation d'un certificat de conformité pour les navires enregistrés dans la Convention SOLAS qui sont vérifiés par Transports Canada et signalés aux SCTM de la GCC au moyen du système d'information sur les navires ECAREG. En cas d'absence de confirmation de ce certificat pour un navire assujéti à cette obligation qui planifie d'entrer dans le Port de St. John's, les SCTM de la GCC doivent informer la Sûreté maritime de Transports Canada qui mettra au courant l'Administration portuaire de la situation. Les SCTM informeront les pilotes dépêchés pour retarder l'entrée jusqu'à ce que l'autorisation portuaire appropriée ait été confirmée. Dans le même ordre d'idées, si un navire communique avec les SCTM de la GCC et signale l'absence d'un agent ou d'un pilote programmé, le navire sera informé des moyens d'obtenir les services requis.

2.4 SERVICES DE COMMUNICATION ET DE TRAFIC MARITIMES

Les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne (GCC) (Trafic St. John's) assurent la coordination des navires, ce qui est fondamental pour la sûreté des opérations portuaires dans le Port de St. John's. La cohérence de ces services est essentielle pour assurer la sécurité maritime et pour faciliter la fluidité de la circulation maritime commerciale dans le Port. Pour communiquer avec les SCTM :

- *Radio maritime* : (voie VHF 11 ou 16)
- *Téléphone* : 709-227-2181

Les SCTM (Centre de trafic de St. John's) tiennent à jour les informations sur les activités portuaires actuelles et prévues et entretiennent une relation de travail étroite avec l'APSJ. Les informations sont conservées pendant la durée de leur validité et comprennent ce qui suit :

- les mouvements des navires prévus;
- les engagements concernant l'amarrage et le mouillage;
- les activités de soutage et de déballastage;
- les opérations ou instructions spéciales;
- les événements maritimes;
- les plans des mesures d'urgence en vigueur;
- les déplacements prévus;
- le service de diffusion (par exemple les Avis aux navigateurs).

2.5 RÈGLEMENTS

Les règlements en vigueur dans le Port contribuent à une gestion sûre, efficace et respectueuse de l'environnement du trafic maritime. Les règlements canadiens qui sont en vigueur dans le Port tels que la *Loi maritime du Canada*, le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* ainsi que les pratiques et procédures en conformité avec l'article 56 de la *Loi maritime du Canada* sont alignés sur les règles et les normes internationales comme la Convention SOLAS telle que modifiée et sur les codes en vigueur (par exemple le Code IMDG et le Recueil IBC). Le présent Guide d'information du Port s'applique à tous les navires dans le Port et à tous les responsables de la planification, des opérations, de la conduite et de la navigation sûre concernant ces navires.

PARTIE II | COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS

Les Avis aux navigateurs (NOTMAR) de la Garde côtière canadienne (GCC) fournissent les informations nécessaires pour mettre à jour toutes les cartes et publications nautiques. Vous y trouverez les nouvelles initiatives, les nouveaux services et aussi des annonces importantes concernant la communauté maritime.

Conformément à la *Loi maritime du Canada* et au *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, l'Administration portuaire dirigera l'entrée, le départ, le mouillage, l'accostage et le mouvement des navires.

(A) RÈGLEMENTS EN VIGUEUR :

- *Loi maritime du Canada* (L.C. 1998, ch. 10)
- *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (2001, ch. 26)
- *Loi sur les transports au Canada* (L.C. 1996, ch. 10)
- *Loi sur le cabotage* (L.C. 1992, ch. 31)
- *Loi sur la sûreté du transport maritime* (L.C. 1994, ch. 40)
- *Loi sur les douanes* (L.R.C. 1985, ch. 1 (2^e suppl.))
- *Loi sur la protection de la navigation* (L.R.C. 1985, ch. N-22)
- *Loi sur le pilotage* (L.R.C. 1985, ch. P-14)
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (ch. 34)
- *Règlement sur la sûreté du transport maritime*
- *Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement* (DORS/2007-128)
- *Règlement sur la gestion des administrations portuaires* (DORS/99-101)
- *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* (DORS/2000-55)
- *Règlement sur les abordages* (C.R.C., ch. 1416)
- *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*

(B) TARIFS PORTUAIRES

Les renseignements concernant les tarifs portuaires se trouvent à l'adresse <https://sjpa.com/fr/formulaires-et-tarifs/>.

2.6 POLITIQUE EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT, INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE DU PORT, ORGANISATION ET AUTORITÉ

L'APSJ reconnaît qu'une exploitation respectueuse de l'environnement constitue une partie importante de son mandat général. L'APSJ a à cœur le développement durable, la protection de l'environnement ainsi que la santé et la sécurité des membres de la collectivité locale et de ses employés.

Les agents d'Environnement Canada ne sont actuellement pas désignés comme agents de prévention de la pollution selon la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Les agents d'application de la loi d'Environnement Canada sont habilités à agir aux termes de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, de l'article 23 (Interdictions générales) de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* (LCOM). En cas de pollution causée par les navires, Environnement Canada travaille en collaboration avec Transports Canada, et comme la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* comporte des dispositions précises concernant les rejets de navires,

PARTIE II | COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS

Transports Canada dirigera normalement l'application de toute mesure réglementaire nécessaire contre un contrevenant.

Dans certains cas, Environnement Canada peut faire enquête et prendre des mesures punitives contre les contrevenants en collaboration avec Transports Canada en vertu de la LCOM ou du paragraphe 23(3) de la *Loi sur les pêches*. En outre, les mesures adoptées par Transports Canada ne limitent pas forcément les mesures supplémentaires ou complémentaires prises par Environnement Canada dans certaines circonstances particulières.

2.7 DÉROGATIONS ET PERMIS

Le Port peut accorder une dérogation aux pratiques et procédures au cas par cas ou en cas d'urgence. Toute demande de dérogation doit être envoyée par écrit à l'adresse : ops@sjpa.com.

A decorative graphic featuring a yellow arch at the top, two blue triangular shapes pointing towards each other in the middle, and a light blue horizontal bar at the bottom. The text "3. DÉCLARATION" is centered over the arch.

3. DÉCLARATION

PARTIE III | DÉCLARATION

3.1 GÉNÉRALITÉS

Les capitaines de navires de haute mer qui arrivent au Port de St. John's, qui y demeurent ou qui le quittent sont tenus de faire une déclaration préalable sur divers sujets tel qu'il est décrit dans la présente section.

3.2 QUESTIONS DE SANTÉ EN CAS D'URGENCE

La procédure établie dans le protocole maritime pour signaler aux services de quarantaine une maladie et un décès à bord d'un navire n'a pas changé. Veuillez consulter le protocole en vigueur ainsi que la *Loi sur la mise en quarantaine* (Véhicules).

Dans le cas où un navire ou un intervenant du transport maritime cerne un problème de santé potentiel à bord lié à des maladies infectieuses (ou toute situation médicale pouvant nécessiter une enquête et une évaluation par les agents de quarantaine), il convient de communiquer avec le service de quarantaine de l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC). L'ASPC déterminera alors si une mesure de suivi est requise.

En ce qui concerne les maladies de nature gastro-intestinale, l'Agence de la santé publique du Canada est l'organisme responsable. Dans le cas où des membres de l'équipage ou des passagers à bord d'un bâtiment éprouvent des symptômes de ce type, le bâtiment ou son agent doit communiquer avec :

- l'agent de quarantaine de service (tous les jours, 24 heures sur 24) de l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) au 514-229-2561 pour les questions liées à la quarantaine.

Note (APA) : Si un pilote doit être dépêché sur un navire identifié par l'ASPC comme ayant un problème de santé publique, la répartition de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) doit être avisée par la partie appropriée (par exemple le capitaine, l'ASPC, l'agent, l'APSJ, etc.) bien à l'avance. Un préavis doit être donné pour s'assurer que l'APA est informée de la situation et que toutes les mesures de sécurité appropriées peuvent être prises, au besoin, avant que le pilote monte à bord du bâtiment.

3.3 IMMIGRATION

Depuis décembre 2013, les citoyens de certains pays ou territoires doivent fournir cinq données biométriques (empreintes digitales et photo) lorsqu'ils présentent une demande pour un visa. Selon leur nationalité, les personnes qui ont l'intention de passer par le Canada sans s'arrêter ou celles qui sont en visite pour 48 heures ou moins peuvent avoir besoin d'un visa de transit. Un visa de transit peut ne pas être requis si le voyage s'effectue au départ des États-Unis.

Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez le Programme de transit sans visa ou le Programme sur le transit des Chinois, à l'adresse <https://www.canada.ca/fr/immigration-refugies-citoyennete/services/visiter-canada/transiter/sans-visa.html>.

PARTIE III | DÉCLARATION

3.4 PASSAGERS

Tout passager à bord devra passer la douane par l'intermédiaire de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) en même temps que le reste de l'équipage. Les passagers peuvent se rendre à terre sous réserve des mêmes restrictions que celles visant l'équipage.

3.5 DOUANES

St. John's est un premier port d'entrée canadien désigné et, à ce titre, possède des installations douanières exploitées par l'ASFC (<https://www.cbsa-asfc.gc.ca/menu-fra.html>). Selon le programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/prog/aci-manif-ipecc/menu-fra.html>, les transporteurs maritimes doivent transmettre par voie électronique les renseignements sur les navires et les cargaisons avant leur arrivée au premier port du Canada. Les délais de soumission, qui varient en fonction du type de cargaisons et de l'origine, sont énoncés dans le lien indiqué. Les plaisanciers peuvent composer le 888-CANPASS (888-226-7277).

(A) RAPPORT SUR LES RENSEIGNEMENTS EXIGÉS AU PRÉALABLE (RREP)

Note : Conformément au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, l'exigence de présenter des informations préalables à l'arrivée ne s'applique pas aux navires de pêche, aux embarcations de plaisance ni aux navires appartenant à l'État.

Le capitaine d'un bâtiment figurant dans la liste ci-dessous, qui effectue un voyage à partir d'un port d'un pays à destination d'un port d'un autre pays, doit veiller à ce que son bâtiment n'entre pas dans les eaux canadiennes, sauf s'il transmet son rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP) à la Sûreté maritime de Transports Canada pour l'est (marsec@tc.gc.ca) avant d'entrer les eaux canadiennes.

Un RREP doit être envoyé à Transports Canada pour les bâtiments suivants :

- Bâtiment ressortissant à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux ou qui transporte plus de 12 passagers;
- Bâtiment non ressortissant à la Convention SOLAS d'une jauge brute supérieure à 100 tonneaux, mais qui n'est pas un bâtiment remorqueur;
- Bâtiment non ressortissant à la Convention SOLAS qui transporte plus de 12 passagers;
- Bâtiment non ressortissant à la Convention SOLAS qui est un bâtiment remorqueur utilisé pour remorquer un chaland à l'arrière ou le long de son bord ou pour pousser un chaland, si le chaland transporte certaines cargaisons dangereuses.

ZONES MARITIMES DU CANADA

Le Canada mesure ses eaux territoriales à partir de la ligne de base (laisse de basse mer).

La mer territoriale canadienne est la zone maritime qui s'étend sur 12 milles marins à partir de la laisse de basse mer (ligne de base) le long de la côte du Canada.

La zone contiguë du Canada est la zone maritime comprise entre le point « 12 milles marins » et une limite extérieure de 24 milles marins de la laisse de basse mer (ligne de base). Les responsables de l'application

PARTIE III | DÉCLARATION

de la loi fédérale peuvent empêcher une personne d'entrer dans la zone contiguë du Canada s'il existe des motifs raisonnables de croire qu'une infraction pourrait être commise.

La zone économique exclusive du Canada est la zone maritime située au-delà de la mer territoriale du Canada et adjacente à celle-ci, qui s'étend sur 200 milles marins à partir de la laisse de basse mer le long de la côte du Canada.

3.6 SÉCURITÉ

Tous les bâtiments commerciaux de plus de 350 tonneaux de jauge brute et tous les bateaux de plaisance de plus de 500 tonneaux de jauge brute (assujettis au pilotage obligatoire), qui se rendent à un terminal directement géré par l'APSJ et se trouvant dans les limites portuaires doivent se préparer à fournir aux responsables du Port une copie des documents suivants :

- certificat international de sûreté du navire (ISSC);
- liste des membres d'équipage et des passagers;
- liste des visiteurs;
- liste des matières dangereuses et de certaines cargaisons dangereuses à bord du bâtiment.

Pour obtenir de plus amples renseignements, consultez la section 10.

3.7 MARCHANDISES DANGEREUSES

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

3.7.1 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) « quantité nette d'explosifs » désigne le poids total en kilogrammes de la quantité réelle de substance explosive contenue;
- (iii) « quantité maximale » désigne la quantité nette d'explosifs dans chaque division qui peut être déplacée 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.

3.7.2 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.

PARTIE III | DÉCLARATION

- (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) Les 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.

3.7.3 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 portuaires. 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 classes 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 une quantité nette 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.

3.7.4 Mesures de précaution à respecter lors de la manipulation d'explosifs

- (i) Les explosifs doivent être manipulés selon la méthode du dernier 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.

PARTIE III | DÉCLARATION

(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 portuaire 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 dans les zones prévues à cet effet;

(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 doivent être 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, et 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 des explosifs.

(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.

PARTIE III | DÉCLARATION

(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 superviser toutes les phases, veiller au respect de toutes les instructions du capitaine de port et s'assurer qu'il y a du matériel d'extinction d'incendie convenable et prêt à être utilisé immédiatement 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 port.

(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.

3.7.5 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

PARTIE III | DÉCLARATION

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.

3.7.6 Postes à quai individuels (en plus des sections 3.7.5 et 3.7.7)

(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) Postes à quai 2 et 3

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

PARTIE III | DÉCLARATION

3.7.7 Explosifs destinés à des opérations en mer

- (A) Des formulaires pour les marchandises dangereuses sont exigés, tel que l'indique la sous-section 3.7.8 (iii).
- (i) Dans le cas d'une quantité nette d'explosifs de classe 1 et de division 1.1/1.5 qui est supérieure 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 une quantité nette d'explosifs de classe 1.1 ou 1.5 de plus de 64 grammes.
 - (v) Le poids total des explosifs ne doit pas dépasser une quantité nette d'explosifs 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 une quantité nette d'explosifs de classe 1 inférieure 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 de haute mer peut être effectué seulement après le déchargement des explosifs de classe 1 ou avant leur chargement.
 - (iii) La section 3.7.3, *Consignes générales de sécurité*, s'applique également aux opérations en mer.

PARTIE III | DÉCLARATION

3.7.8 Permis/formulaires pour les marchandises dangereuses

(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 port. 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, au moins 30 jours avant 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 communiquée par courriel à l'adresse ops@sjpa.com.

(iii) Les sociétés d'exploitation pétrolière en mer qui sont établies à St. John's doivent remettre chaque année au bureau du capitaine de port, au moins 30 jours avant le 1^{er} janvier, deux formulaires de marchandises dangereuses pour une approbation.

(iv) Le premier formulaire vise l'autorisation de chargement et de déchargement d'une quantité nette 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.

(v) 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.

(vi) Toute quantité nette d'explosifs de classe 1 supérieure à 25 kg doit être traitée selon la procédure habituelle de demande d'un permis de marchandises dangereuses.

(vii) 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.

(viii) Tout autre envoi unique nécessitera l'obtention d'un permis de marchandises dangereuses avant l'arrivée ou le chargement du navire.

3.7.9 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 à une distance fixe conformément au Code IMDG.

PARTIE III | DÉCLARATION

3.8 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) 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.

3.8.1 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 pouvant être exigés par le capitaine de port.

(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, le capitaine de port doit interrompre les opérations immédiatement, et il ne doit pas permettre leur reprise jusqu'à ce que les conditions soient redevenues acceptables.

(iii) Le capitaine du navire doit s'assurer que tous les règlements de sécurité visant le navire et son personnel sont pleinement respectés.

3.8.2 Déchets

L'enlèvement de tous les déchets doit être coordonné par l'intermédiaire des agents des navires, y compris les ordures, l'eau huileuse, les liquides de cale, les eaux grises, les eaux noires et les matières dangereuses.

3.8.3 Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures

Tous les navires qui doivent avoir un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures doivent s'assurer qu'une copie valide est disponible à la demande d'un représentant de la Sécurité maritime de Transports Canada ou de l'APSJ.



4. DOCUMENTATION

PARTIE IV | DOCUMENTATION

4.1 GÉNÉRALITÉS

L'APSJ accorde beaucoup d'importance au respect par les navires des règlements internationaux et canadiens qui régissent le transport des marchandises. En outre, tous les navires dans le Port de St. John's sont assujettis au contrôle par l'État du port et aux inspections de la Sécurité maritime et la Sûreté maritime de Transports Canada, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et de l'APSJ. Pour assurer le bon déroulement des opérations, nous conseillons aux navires de conserver en tout temps les documents (section 4.2) et les certificats (ou des copies certifiées des certificats) ci-dessous.

Conformément au *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, tous les navires de charge sont tenus de fournir à l'APSJ un manifeste complet des marchandises et l'information concernant le voyage au moins 24 heures avant l'arrivée par l'intermédiaire de l'agent du navire, par document sur papier, par télécopieur ou par échange de données informatisé (EDI).

4.2 DOCUMENTATION REQUISE QUI DOIT ÊTRE DISPONIBLE EN TOUT TEMPS

(A) POUR LES NAVIRES DE MARCHANDISES GÉNÉRALES/VRAQUIERS

- Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (IOPP)
- Certificat international de sûreté du navire (ISSC)
- Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (SOPEP)
- Registre des ordures
- Plan de sûreté du navire (SSP)
- Registre des hydrocarbures, partie 1
- Document de conformité (pour les marchandises dangereuses)
- Permis de marchandises dangereuses
- Documentation concernant le fumigant utilisé pour la fumigation des cargaisons en vrac
- Certificat international de prévention de la pollution de l'air
- Reçu de soutage
- Gestion de l'eau de ballast : Transports Canada
- Carte n° 4846 mise à jour
- Avis aux capitaines
- Informations sur l'arrivée du navire (fournies par l'agent)
- Plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)
- Registres de maintenance de la coque et de l'hélice
- Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées

(B) POUR LES NAVIRES PORTEURS D'HUILE/LES CHIMIQUIERS/ LES TRANSPORTEURS DE GAZ

- Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (IOPP)
- Certificat international de sûreté du navire (ISSC)
- Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (SOPEP)
- Plan de sûreté du navire (SSP)
- Registre des ordures
- Registre des hydrocarbures, parties 1 et 2
- Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques/de gaz, y compris la liste des produits
- Manuel sur les méthodes et dispositifs de rejet

PARTIE IV | DOCUMENTATION

- Registre de la cargaison
- Fiches de données de sécurité sur les matières
- Connaissance
- Document de transport des cargaisons de vrac liquide

4.3 DEMANDE D'AUTORISATION POUR DES ACTIVITÉS

Dans le Port de St. John's, certaines opérations des navires doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation avant de pouvoir être entreprises. Dans certains cas, des exigences supplémentaires peuvent être imposées avant le début des travaux. Pour informer l'Administration portuaire et demander la permission d'entreprendre certains travaux, vous devez envoyer les demandes par voie électronique à l'adresse ops@sjpa.com (à l'attention du capitaine de port).

Les opérations/activités suivantes doivent faire l'objet d'une autorisation/permission de l'APSJ :

- Effectuer l'amarrage à une installation maritime gérée par l'APSJ;
- Procéder au mouillage;
- Effectuer une opération de plongée (commerciale) – Un permis annuel est requis;
- Ravitailler en carburant ou effectuer le mazoutage;
- Effectuer des opérations de récupération;
- Transporter des marchandises dangereuses et certaines cargaisons dangereuses;
- Effectuer le transbordement d'hydrocarbures, de produits chimiques ou de gaz naturel liquéfié entre deux navires;
- Effectuer l'inspection de la cale à marchandise;
- Laisser aller à la dérive un navire, une bille de bois ou quelque autre objet;
- Construire, placer, reconstruire, réparer, modifier, déplacer ou enlever tout bâtiment ou ouvrage sur, dans, sous le terrain ou l'eau, au-dessus ou à travers de ceux-ci;
- Rejeter ou transborder des rebuts ou tout autre matériau ou substance similaire;
- Allumer des fusées éclairantes ou autres dispositifs de signalisation;
- Immobiliser le moteur;
- Effectuer du travail à chaud le long d'un quai (www.sjpa.com) – Un permis de travail à chaud est requis;
- Effectuer des opérations de grutage sur les installations gérées par l'APSJ – Un permis de grutage est requis;
- Effectuer un exercice de bateau de sauvetage;
- Causer un incendie ou une explosion, dynamiter ou lancer des pièces pyrotechniques;
- Placer ou utiliser des repères lumineux ou des marques de jour;
- Placer, modifier, enlever ou déplacer des aides à la navigation, bouées, dispositifs d'amarrage, flotteurs, pieux, repères ou panneaux;
- Effectuer des travaux de peinture le long d'un navire (qu'il soit amarré ou ancré);
- Installer des placards, affiches, panneaux ou dispositifs;
- Conduire un véhicule aérien sans pilote (drone) dans l'espace aérien du Port de St. John's (commercial ou récréatif);
- Traiter d'autres demandes de services (y compris les demandes commerciales);
- Effectuer des travaux d'excavation ou d'enlèvement de matériaux ou de substances;
- Effectuer des travaux de dragage;
- Tenir une course, une régata, un concours, une manifestation, un événement organisé ou toute autre activité similaire;
- Les événements sont examinés pour veiller à ce qu'il n'y ait aucun impact sur la navigation commerciale et que le mouvement des navires ne soit pas gêné pendant l'événement.

PARTIE IV | DOCUMENTATION

4.4 DRAGAGE

Tout doit être mis en œuvre afin que les opérations n'entraient pas l'arrivée d'un navire à un poste à quai, son départ d'un poste à quai ou son transit en toute sécurité dans les eaux du Port. Les navires qui croisent ces opérations doivent ralentir, laisser autant de mer libre que possible et respecter toute condition de faible sillage énoncée par les SCTM. Les avertissements de navigation feront état de ces activités, et les SCTM enverront des avis à propos des secteurs et des navires concernés.

(A) EFFECTUER UNE OPÉRATION DE DRAGAGE

- Les travaux de dragage amélioreront l'utilisation du port;
- Les effets sur la circulation maritime et l'utilisation du port sont réduits au minimum;
- Des mesures sont prises pour protéger l'environnement;
- Une évaluation environnementale est effectuée et approuvée.

(B) EFFECTUER DES TRAVAUX D'EXCAVATION OU D'ENLÈVEMENT DE MATÉRIAUX OU DE SUBSTANCES

- Les travaux d'excavation ou d'enlèvement amélioreront l'utilisation du port;
- Les effets sur l'utilisation du port sont réduits au minimum;
- Des mesures sont prises pour protéger l'environnement;
- Les travaux sont coordonnés avec les activités menées sur les propriétés terrestres;
- Une évaluation environnementale est effectuée et approuvée.

4.5 CONSTRUCTION, TRAVAUX ET DÉVELOPPEMENT

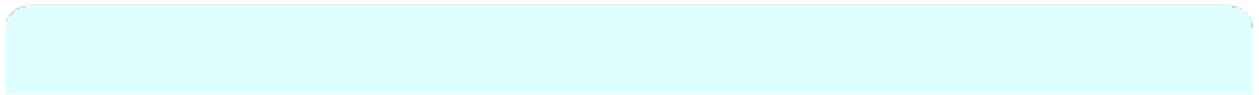
Toutes les demandes de construction doivent être traitées par le Programme de protection de la navigation (PPN) de Transports Canada, qui assurera la liaison avec l'APSJ pour déterminer si l'activité ou l'opération demandée (par exemple le plan d'eau) relève de la compétence de l'APSJ. L'APSJ déterminera alors si une approbation est donnée ou non pour lesdits plans d'eau. Les plans d'eau qui relèvent d'autres compétences seront régis par le PPN de Transports Canada.

Les demandes pour des opérations de construction et de dragage doivent être envoyées à l'Administration portuaire et faire l'objet d'une approbation avant le début des travaux.

- Les travaux de ce type amélioreront l'utilisation du port;
- Les effets sur la circulation maritime et l'utilisation du port sont réduits au minimum;
- Des mesures sont prises pour protéger l'environnement;
- Les travaux sont coordonnés avec les activités menées sur les propriétés terrestres;
- Une évaluation environnementale est effectuée et approuvée.



5. DESCRIPTION DU PORT



PARTIE V | DESCRIPTION DU PORT

5.1 DESCRIPTION DU PORT

Le Port de St. John's, l'un des plus anciens ports naturels dans le monde, possède une longue histoire dans le transport maritime et constitue un atout économique significatif pour la région et la province de Terre-Neuve-et-Labrador. Il est naturellement profond et libre de glace, fournit un accès facile à la route orthodromique et est accessible toute l'année.

- **Port** : St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador, Canada
- **Emplacement** : côte est de Terre-Neuve-et-Labrador, Canada
Lat 47° 34' 03" N. Long 52° 42' 41" O
- **Service hydrographique du Canada** : carte n° L/C 4846
- **Population de la zone métropolitaine** : environ 170 000 habitants
- **Fuseau horaire** : UTC-3:30
- **Variation des marées** : 1,38 mètre (printemps)
- **Vents dominants** : sud-ouest
- **Restrictions liées à l'entrée dans le Port** : Les navires entrent dans le Port par un chenal (91 mètres) en suivant des feux d'alignement verts; la profondeur de 11,8 mètres est réduite au niveau de la marée normale la plus basse.
- **Note** : Les navires dont le tirant d'eau excède 10 mètres doivent communiquer avec le capitaine de port pour obtenir de plus amples renseignements.
- **Densité de l'eau** : 1 026 kg par mètre cube
- **Pilotage** : Le pilotage est obligatoire et il est assuré par l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA). La station d'embarquement des pilotes se trouve à environ deux milles marins (3,7 km) à l'est de l'entrée du Port (North Head/South Head). Voir la carte de port n° L/C 4846.
- **Communication**
 - (a) Les services de trafic maritime de la Garde côtière canadienne (service du trafic maritime), Port de St. John's
 - (i) Voie 6 – 156.30 MHz
 - (ii) Voie 11 – 156.55 MHz
 - (iii) Voie 12 – 156.50 MHz
 - (iv) Voie 14 – 156.70 MHz
 - (v) Voie 16 – 156.80 MHz

(b) Garde côtière canadienne, radio de St. John's

PARTIE V | DESCRIPTION DU PORT

- **Indicatif d'appel :** VON R/T - 2182 VHF - Voie 16

Note : La voie 11 (156.55) a été désignée pour réguler le trafic maritime, et tous les navires doivent assurer une veille radio permanente sur cette voie VHF.

- **Heures de travail**

24 heures (au besoin). Après les heures normales de travail, communiquez avec le service sur appel 24 heures sur 24 au 709-682-5197.

5.2 LIGNES DE CHARGE

Le *Règlement sur les lignes de charge* (DORS/2007-99) <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-99/> est régi par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

5.3 NAVIRES DE TAILLE MAXIMALE

Les navires dont le tirant d'eau excède 10 mètres doivent communiquer avec le capitaine de port pour obtenir de plus amples renseignements au 709-682-5197 ou à l'adresse ops@sjpa.com.

5.4 FUSEAU HORAIRE

Le fuseau horaire de Terre-Neuve correspond à trois heures trente minutes de moins que le temps universel coordonné au cours de l'heure normale (UTC-3:30) ou à deux heures trente minutes de moins que l'UTC pendant l'heure avancée.

Fuseau horaire : UTC-3:30

5.5 HEURES DE TRAVAIL

Les heures d'ouverture de l'APSJ sont généralement de 8 h à 16 h, du lundi au vendredi. Opérations maritimes (tous les jours, 24 heures sur 24) au 709-682-5197 ou à l'adresse ops@sjpa.com.

5.6 TRAFIC

Le trafic maritime dans le Port est varié, et les types de navires que l'on peut s'attendre à rencontrer vont des navires de charge de haute mer et des grands navires de croisière aux bateaux de plaisance, y compris les embarcations à rames. On peut aussi voir dans le Port des remorqueurs, des navires de pêches, des navires militaires, des barges, des caboteurs et des traversiers, des porte-conteneurs, des voiliers et des navires d'excursion.

PARTIE V | DESCRIPTION DU PORT

5.7 CARGAISONS

Le Port de St. John's a des capacités de fret diversifiées et offre une grande variété de services. Le Port mène ses activités dans six principaux secteurs : conteneurs, croisières, vrac, marchandises diverses, automobiles ainsi qu'approvisionnement et services au large des côtes.

5.8 CARTES ET DOCUMENTS

Tous les navires dans les eaux canadiennes doivent avoir à bord et utiliser les cartes marines et les publications nautiques connexes conformément à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et au *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques* <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-95-149/>, qui sont émises par le Service hydrographique du Canada (SHC) ou avec l'approbation de celui-ci (<http://www.charts.gc.ca/index-fra.html>). Les cartes papier du SHC répondent aux exigences des règlements sur la présence à bord de cartes. Toutefois, les cartes électroniques ne répondent à ces exigences que dans certains cas. Les cartes électroniques de navigation (CEN) du SHC satisfont aux exigences, à condition d'être utilisées avec un système de visualisation des cartes électroniques et d'information (SVCEI). Les cartes marines matricielles du SHC ne répondent aux dispositions que dans la mesure où des cartes papier sont présentes à bord et peuvent être utilisées en tant qu'exemplaire de secours.

La plupart des cartes papier peuvent être achetées sur place à St. John's et certaines peuvent être téléchargées en ligne.

- **CARTES DU SHC / N° 4846**

5.9 AVIS À LA NAVIGATION POUR LA ZONE PORTUAIRE

(A) AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION

La Garde côtière canadienne (GCC) diffuse les avertissements de navigation (AVNAV) pour informer les navigateurs des dangers et pour leur communiquer toute autre information importante. Les avertissements verbaux sont diffusés par radio par les SCTM, et les avertissements écrits de la GCC sont publiés lorsque le danger est situé en dehors du rayon de diffusion radio ou lorsque l'avis reste en vigueur pour une durée prolongée. Un résumé des avertissements écrits en vigueur est disponible dans le site Web des avertissements de navigation (AVNAV) de la Garde côtière canadienne.

(B) AVIS AUX NAVIGATEURS

Les avis aux navigateurs (NOTMAR) <https://www.notmar.gc.ca/index-fr.php>, publiés conjointement par la GCC et le SHC, fournissent les informations nécessaires pour mettre à jour toutes les cartes et publications nautiques (telles que les Instructions nautiques, le Livre des feux, l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs et les Aides radio à la navigation maritime). Les avis aux navigateurs fournissent également les informations concernant les règlements et les procédures qui régissent l'entrée et le transit des navires dans les eaux canadiennes.

PARTIE V | DESCRIPTION DU PORT

5.10 STATION DES PILOTES

- Station d'embarquement des pilotes : 47° 33' 42" N / 52° 37' 54" O
- Le pilotage est obligatoire. La station d'embarquement des pilotes se trouve à environ deux milles marins (3,7 km) à l'est de l'entrée du Port (North Head/South Head). Voir la carte de port n° L/C 4846.

5.11 INSTALLATIONS PORTUAIRES ET POSTES À QUAI

Consultez la carte du Port à l'adresse <https://sjpa.com/fr/le-port-de-st-johns/carte-du-port/>.

5.12 INFORMATION SUR LA MÉTÉO ET LES MARÉES

L'information sur la météo et les marées ainsi que les prévisions peuvent être consultées en ligne dans les sites d'Environnement Canada et du ministère des Pêches et des Océans.

Météo marine pour l'Atlantique – Terre-Neuve :

https://meteo.gc.ca/marine/region_f.html?mapID=14

Bouée SmartAtlantic à St. John's : https://www.smartatlantic.ca/station_alt.html?id=stjohns

5.13 CHARGES MAXIMALES AUTORISÉES POUR LES BITTES/POSTES À QUAI

- Bittes à terre à la jetée 18 – 60 tonnes courtes avec un coefficient de sécurité de 4,0
- Toutes les bittes à la jetée 17 – 100 tonnes
- Taquets aux jetées 19/20/21 – 11,5 tonnes
- Bittes d'amarrage à la jetée 20 – 50 tonnes courtes
- Bitte de la jetée 2 à la rampe à manutention horizontale – 50 tonnes courtes
- Bitte au coin des jetées 3 et 4 – 25 tonnes courtes avec un coefficient de sécurité de 2,0
- Tablier du quai longitudinal en béton – charge de 500 lb par pi² distribuée uniformément et capacité portante d'autoroute H20-S16
- Taille maximale de la grue du quai longitudinal – 75 tonnes courtes avec une plateforme en bois de 4 pi sur 6 pi sur 6 po.
- Tablier en béton à la jetée 17 – charge de 1 000 lb par pi² distribuée uniformément et charge de pont-route CS600
- Taille maximale de la grue à la jetée 17 – 150 tonnes courtes à n'importe quel endroit; des grues de plus grande taille peuvent être acceptées avec un plan de levage mis au point. Note : La charge maximale du vérin de stabilité est de 1 000 kPa pour une zone de 800 mm sur 800 mm
- Taille maximale de la grue à l'épi de quai de la jetée 17 – 180 tonnes courtes avec une charge maximale du vérin de stabilité de 329 kPa
- Tablier en béton à la jetée 20 – charge de 500 lb par pi² distribuée uniformément et charge de camion CL-525
- Zone de charge lourde à la jetée 20 – charge maximale du vérin de stabilité de grue de 650 kN pour une zone de 900 mm sur 900 mm; généralement une grue de 150 tonnes courtes.
- Sections en bois des jetées 20 et 21 – Des restrictions de poids sont en vigueur.
- Aucun levage dans la zone du quai à la jetée 19 ni sur les sections en bois des jetées 20 et 21.

PARTIE V | DESCRIPTION DU PORT

Notes : 1 kPa = 1 kN par mètre carré

Tonne courte = 2 000 lb

Tonne = 2 200 lb ou 1 000 kg

lb par pi² = livre par pied carré

kN = kilonewton

kPa = kilopascal

5.14 ARMEMENT EN ÉQUIPAGE

Tous les navires naviguant dans les eaux juridiques du Port de St. John's doivent disposer d'un nombre suffisant de membres d'équipage à bord pour manœuvrer le navire en toute sécurité le long d'une installation portuaire ou pour quitter une telle installation lorsqu'un responsable du Port demande à un navire de le faire. Les membres d'équipage en nombre suffisant doivent être présents en tout temps pour surveiller le navire à des fins de sécurité, pour vérifier si les lignes d'amarre et les passerelles sont bien disposées et pour intervenir en cas d'urgence.



6. NAVIGATION DANS LE PORT

PARTIE VI | NAVIGATION DANS LE PORT

6.1 GÉNÉRALITÉS

La présente section porte sur la navigation dans le Port. Les pratiques et procédures de la présente section visent à assurer le mouvement sécuritaire et efficace des cargaisons et des navires dans le Port.

6.2 VITESSE

On rappelle aux capitaines que les navires doivent se déplacer à une vitesse sécuritaire, en conformité avec le *Règlement sur les abordages*.

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 avertissements de navigation et les avis aux navigateurs indiqueront les travaux en cours, et les navires devront circuler à la vitesse minimale leur permettant de maintenir leur cap, conformément au *Règlement sur les abordages*.

Les petits bâtiments d'une longueur hors tout inférieure à 100 pi circulant dans les eaux du Port doivent respecter une vitesse maximale de 8 nœuds sur l'eau lorsqu'ils se trouvent à 100 mètres ou moins (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 pour prévenir les abordages* en ce qui touche la vitesse de sécurité.

6.3 DÉGAGEMENT SOUS LA QUILLE

Dégagement sous la quille et tirant d'eau maximal pour les manœuvres

- Un navire manœuvrant aux abords 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.
- Les navires d'un tirant d'eau supérieur à 10 mètres doivent déclarer leur tirant d'eau à l'APSJ au moins 48 heures avant leur arrivée.
- 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 sera prise en consultation avec le capitaine, le pilote, l'agent et l'APSJ lorsque le dégagement sous la quille est inférieur à 10 %.
- Les navires d'un tirant d'eau maximal supérieur à 10 mètres qui souhaitent entrer dans le Port de St. John's sont évalués au cas par cas.

6.4 DROIT DE PASSAGE

Le *Règlement sur les abordages* s'applique dans le Port de St. John's.

PARTIE VI | NAVIGATION DANS LE PORT

Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires de pêche ne doivent pas gêner le passage des navires de taille plus importante à l'intérieur d'un chenal étroit, tel qu'il est indiqué dans la règle 9 du *Règlement sur les abordages*, ni entraver les mouvements des navires commerciaux, qui nécessitent un espace maritime supplémentaire lorsqu'ils se déplacent dans les limites du Port en raison de leur taille ou des conditions météorologiques du moment.

6.5 ENTENTES DE DÉPASSEMENT

Les ententes de dépassement seront normalement prises par radio et conformément au *Règlement sur les abordages*.

6.6 ACTIVITÉS RESTREINTES

- Pour des raisons de sécurité, tout genre d'activité nautique récréative doit faire l'objet d'une approbation de l'APSJ.
- Laisser aller à la dérive un navire, une bille de bois ou quelque autre objet.
- Se baigner.
- La pêche est interdite.

6.7 NAVIRES SANS AGENTS

Pour tous les navires étrangers, la présence d'un agent doit être assurée avant l'arrivée.

6.8 DÉPLACEMENTS AVEC LES AMARRES

Un navire accosté à un quai de l'APSJ et devant se déplacer le long de la façade de ce dernier peut, après avoir reçu l'autorisation de l'Administration portuaire, procéder au déplacement à l'aide de ses amarres seulement, à condition que le navire n'applique aucun système de propulsion et que trois (3) amarres soient attachées à la jetée en tout temps. Le navire obtiendra l'autorisation sous réserve des conditions météorologiques du moment, de la présence d'autres navires dans les environs et de toute condition spéciale relative au navire et à la sécurité de l'opération.

Lorsqu'un navire est tenu de se servir de son moteur principal ou des propulseurs (d'étrave ou de poupe) et d'avoir recours aux services d'un remorqueur pour se déplacer, le capitaine doit utiliser les services d'un pilote de port conformément au *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*.

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, de la présence d'autres navires 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.

PARTIE VI | NAVIGATION DANS LE PORT

6.9 PETITES EMBARCATIONS

Les petites embarcations circulant dans les eaux du Port doivent se conformer au *Règlement sur les petits bâtiments* établi en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Les embarcations de plaisance, à moteur ou à voile, ne doivent pas entraver le passage de gros navires commerciaux ou de navires militaires dans les eaux du Port. Ces navires sont considérés comme ayant une capacité de manœuvre restreinte, et les petites embarcations doivent leur laisser suffisamment de place pour permettre leur passage.

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. L'utilisation des embarcations de plaisance est régie par les Services techniques de Transports Canada.

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

6.10 PETITS NAVIRES COMMERCIAUX

Les petits bâtiments commerciaux sont considérés comme des navires d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux, mais supérieure à 15 tonneaux. Les navires d'une jauge brute de 15 tonneaux ou moins et transportant 12 passagers ou moins ainsi que les bateaux de travail ne sont pas tenus d'être inspectés annuellement, mais doivent faire l'objet d'une auto-inspection conformément au Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) de la Sécurité maritime de Transports Canada.

Les propriétaires de ces navires doivent s'assurer que les navires respectent toutes les exigences applicables conformément à *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Le PCPB est un outil qui peut être utilisé par le propriétaire du navire pour satisfaire à ces exigences. Un rapport de conformité détaillé (liste de vérification) est rempli et envoyé au bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada le plus proche pour examen. Une fois que le rapport est jugé complet, le navire et le propriétaire reçoivent une lettre de confirmation de participation qui identifie le navire et le propriétaire comme participants au programme et qui décrit toutes les restrictions d'exploitation liées au navire et à son exploitation. Le navire reçoit également une vignette bleue qui doit être affichée à bord. Ces documents aident les autorités chargées de l'application des lois à vérifier le niveau de conformité des navires. Tous les navires d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux (tant les bateaux à passagers que les bateaux de travail) reçoivent une lettre et une vignette.

Conformément au *Règlement sur les certificats de bâtiment*, les navires d'une jauge brute supérieure au seuil de 15 tonneaux doivent être inspectés annuellement (à l'exception des bateaux de pêche qui sont inspectés tous les quatre [4] ans) et doivent afficher un certificat d'inspection valide émis par la Sécurité maritime de Transports Canada. Cela concerne tous les navires qui ne sont pas considérés comme des navires de plaisance.

L'article 106 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* décrit la responsabilité du propriétaire de s'assurer que le navire et les membres d'équipage répondent aux exigences des règlements et des normes établis en vertu de cette loi. L'article énonce également les conséquences du non-respect de ces exigences.

PARTIE VI | NAVIGATION DANS LE PORT

(A) 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 militaires dans les eaux du Port.

(B) 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 pour circuler 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 une partie ou la totalité des éléments suivants :

- a) les compétences des exploitants;
- b) les heures d'exploitation et les conditions météorologiques;
- c) l'emplacement des activités et la vitesse;
- d) l'équipement de sécurité et de sauvetage devant être apporté ou porté;
- e) les veilles radio;
- f) l'assurance et l'indemnité;
- g) l'avis aux passagers concernant le lieu de l'excursion;
- h) les mesures de sécurité dans le cadre d'une intervention d'urgence;
- i) toute exigence particulière reliée à l'âge, à la taille ou à la déficience physique des passagers;
- j) toute autre restriction applicable en raison d'autres opérations ou activités.

(C) RADIO

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

6.11 OPÉRATIONS AVEC DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE NON CONVENTIONNELLES

Ces mesures visent 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 :

PARTIE VI | NAVIGATION DANS LE PORT

- navire sans déplacement;
- navire tirant une personne à la surface de l'eau ou au-dessus de celle-ci (par exemple le ski nautique);
- navire semi-submersible ou submersible;
- embarcation nautique personnelle (kayak, voilier, motomarine, planche à pagaie, canot, etc.);
- navire à propulsion ou de conception expérimentale;
- hydravion.

Bien qu'on prenne tout en considération pour permettre l'exploitation des embarcations non conventionnelles dans les eaux du Port, l'APSJ pourrait restreindre les zones d'exploitation de ces embarcations dans les limites portuaires afin que ces embarcations ne soulèvent aucune préoccupation en matière de sécurité pour les autres utilisateurs du port ou les hautes terres adjacentes. On tiendra également compte de critères comme les risques pour l'exploitant et les préoccupations liées aux services 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 l'APSJ de toute responsabilité. Les conditions d'exploitation établies pour ces embarcations peuvent varier selon le risque et la compétence de l'exploitant.

6.12 NAVIRES ABANDONNÉS, ILLÉGALEMENT ANCRÉS OU AMARRÉS

Lorsque le propriétaire ou la personne responsable d'un navire qui se trouve dans le Port n'est pas disponible ou refuse ou néglige d'obéir à un ordre pour déplacer le navire, l'Administration portuaire peut, aux risques et aux frais du propriétaire du navire :

- accoster ou amarrer le navire à tout endroit désigné qui ne nuit pas à l'utilisation et au trafic du port;
- prendre possession du navire;
- utiliser tous les moyens et une force raisonnablement nécessaires pour déplacer le navire;
- accoster, ancrer ou amarrer le navire à tout endroit satisfaisant pour l'Administration portuaire;
- disposer du navire par toute méthode satisfaisante pour l'Administration portuaire;
- s'assurer que des mesures à bord sont prises pour réduire ou atténuer les risques (y compris la protection de l'environnement);
- s'assurer que les ressources d'intervention d'urgence sont informées.

6.13 DÉPLACEMENT DE NAVIRES PRIVÉS D'ÉNERGIE

- Une autorisation préalable est requise de la part du capitaine de port de l'APSJ.
- Les SCTM doivent être informés des intentions, de l'approbation et du plan.

6.14 OPÉRATIONS DE PLONGÉE (COMMERCIALES)

Les demandes d'autorisation de plongée se trouvent dans le site Web de l'APSJ au www.sjpa.com.

Avant d'entamer des opérations de plongée, il faut obtenir une autorisation à cet effet en remplissant la demande d'autorisation de plongée en ligne au www.sjpa.com et en communiquant avec les SCTM au 709-227-2181. Le permis de plongée annuel ne décharge pas l'entreprise de plongée de sa responsabilité de s'assurer qu'un permis d'autorisation est obtenu avant chaque opération de plongée et que toutes les

PARTIE VI | NAVIGATION DANS LE PORT

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 et systèmes connexes*;
- *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* et pratiques et procédures de l'APSJ;
- 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 achevés 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 709-227-2181 et avec le bureau du capitaine de port au 709-682-5197.

6.15 TRAVAIL À CHAUD

Travail à chaud

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

Il faut soumettre un formulaire en ligne afin d'obtenir l'autorisation d'effectuer des opérations de soudage ou de brûlage (travail à chaud) avant d'entamer tout travail à chaud. Un permis doit être signé par un représentant désigné de l'APSJ; il sera envoyé par courriel après le traitement de la demande soumise.

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;

PARTIE VI | NAVIGATION DANS LE PORT

- *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.

6.16 NAVIRES SANS ÉQUIPAGE

Un responsable de port n'autorisera à mettre un navire sans équipage en place dans le périmètre du Port de St. John's ou le long d'une installation louée ou d'un poste à quai géré par l'APSJ que s'il est convaincu que le capitaine du navire a pris des dispositions suffisantes pour l'arrimage sur le navire et l'amarrage à l'installation portuaire, pour l'installation adéquate des amarres et que des dispositions ont été prises pour placer le navire ailleurs dans le Port ou lui faire quitter le Port à la suite de directives à cet égard. Comme il faut plus de temps pour préparer un navire sans équipage à être déplacé que dans le cas d'un navire disposant d'un équipage complet, il faudra convenir de la longueur de la période de préavis avant que cette autorisation ne soit donnée. Si la situation l'exige, des dispositions doivent être prises pour qu'une équipe de surveillance des risques d'incendie effectue des rondes de routine sur le navire.

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 désigner une personne ou une compagnie responsable des dispositions de sécurité, laquelle doit être disponible dans un bref délai. Les numéros de téléphone doivent être fournis au bureau de la sécurité de l'Administration portuaire et au service de sécurité du terminal où le navire est amarré.

Tout navire qui doit être désarmé pendant une période prolongée doit faire l'objet d'une inspection de sécurité et s'engager à respecter une déclaration de sécurité pour la durée du désarmement auprès de l'exploitant de l'installation.



7. SÉCURITÉ PORTUAIRE

PARTIE VII | SÉCURITÉ PORTUAIRE

7.1 GÉNÉRALITÉS

Dans le cas d'un incendie ou de toute autre situation d'urgence à bord de navires se trouvant dans le port, le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire doit immédiatement communiquer avec le service du trafic maritime sur la voie 11 ou 16 ou par téléphone au 709-227-2181 (trafic) et avec le 911. Aucun feu ne peut être utilisé à bord d'un navire dans le port, si ce n'est dans des récipients appropriés et sous une surveillance constante.

Le propriétaire, le capitaine ou la personne responsable d'un navire impliqué dans le port soit dans un accident ayant occasionné la mort ou des blessures ou causé la perte ou l'endommagement de biens, soit dans un abordage ou dans un échouement, doit remettre immédiatement à l'Administration portuaire un rapport écrit exposant toutes les circonstances.

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire ou d'une propriété flottante qui risque de couler ou de faire naufrage en raison du mauvais temps ou de toute autre cause doit prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que le navire ou la propriété flottante ne nuit pas à la navigation ni aux opérations dans le port.

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire ou d'une installation maritime impliqué dans un incident ayant occasionné l'endommagement d'un autre navire ou d'une autre propriété dans le port doit remettre immédiatement à l'Administration portuaire un rapport écrit exposant toutes les circonstances.

7.2 PERSONNES-RESSOURCES EN CAS D'URGENCE

- Opérations maritimes de l'APSJ (tous les jours, 24 heures sur 24) : 709-682-5197
- Ambulance : 709-777-6320 ou 911
- Répartition de l'APA : 877-272-3477
- Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) : 800-772-8544 ou 709-772-5544 ou 709-772-5545
- Atelier de construction navale/NewDock : 709-690-9877 ou 709-758-6800
- Société d'intervention maritime, Est du Canada Limitée (SIMEC) : 709-364-6600
- Service d'incendie : 709-722-1234 ou 911
- Santé Canada : 800-545-7661
- Irving Oil Limited (quai de ravitaillement en combustibles) : 709-758-3003
- SCTM (Trafic St. John's) : 709-227-2181
- Contrôle par l'État du port/Transports Canada : 709-772-5166
- Force constabulaire royale de Terre-Neuve : 709-729-8000 ou 911
- Sûreté maritime de Transports Canada : 888-857-4003

7.3 PROCÉDURES D'URGENCE ET EXIGENCES DE RAPPORT

En plus de devoir respecter les exigences obligatoires conformément à la *Loi maritime du Canada*, au plan de sûreté de l'installation maritime, à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* et à la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, un navire impliqué dans

PARTIE VII | SÉCURITÉ PORTUAIRE

l'un des incidents énumérés plus bas doit le signaler aux SCTM et à l'APSJ 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;
- contact avec les quais ou les structures;
- abordage;
- incident terroriste;
- échouement;
- décharge de matières délétères;
- perte d'équipement, d'appareillage ou de fret par-dessus bord;
- incident lié à des marchandises dangereuses;
- incident où l'on est témoin d'un éventuel saut;
- navire, bille de bois ou autre débris à la dérive dans le port.

Les premiers intervenants d'urgence qui agissent par suite d'un incident doivent recevoir tout le soutien nécessaire de la part du capitaine et des membres d'équipage, ce qui comprend, sans s'y restreindre, les informations reliées aux marchandises et aux matières dangereuses à bord.

Lorsque la sécurité du navire est une source de préoccupation, le capitaine ou l'officier désigné doit communiquer avec l'autorité compétente pour fournir les renseignements nécessaires au sujet de la stabilité, de l'accès, des liaisons internationales, etc.

Le personnel de sécurité de l'APSJ et l'agent de service fourniront, dans la mesure du possible, une assistance pour remédier à la situation. On peut communiquer avec le personnel de sécurité de l'APSJ en composant le 709-682-5197. Les navires peuvent signaler un incident d'une des manières suivantes :

- sonnerie continue du sifflet ou de la sirène du navire;
- voie VHF 11 ou 16;
- téléphone : 911 (service d'incendie, police, ambulance);
- téléphone : 709-227-2181 (SCTM)
- téléphone : 709-682-5197 (sécurité de l'APSJ)

7.4 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. Les mouvements de ce type seront dirigés par l'Administration portuaire et doivent être respectés. Dans ces circonstances, l'Administration portuaire peut ordonner le recours à un pilote, à des remorqueurs ou à d'autres services nécessaires au déplacement sécuritaire d'un navire.

PARTIE VII | SÉCURITÉ PORTUAIRE

7.5 NAVIRE DÉTENU PAR UN INSPECTEUR DE SÉCURITÉ/SÛRETÉ MARITIME

Un inspecteur de la Sécurité maritime ou de la Sûreté maritime de Transports Canada qui détient un navire est responsable de communiquer les circonstances et ses actions aux autorités suivantes :

- Agence des services frontaliers du Canada (ASFC);
- APSJ;
- APA;
- SCTM (le cas échéant).

Le placement d'un navire détenu est la responsabilité de l'agent du navire et doit être négocié avec l'APSJ en ce qui concerne le mouillage ou les postes à quai ou l'accès à une autre installation. Aucune installation n'est tenue de fournir un poste à quai commercial pour les navires détenus.

7.6 NAVIRE DÉTENU PAR UN AGENT DE L'AUTORITÉ DE L'APSJ

Paragraphe 115(1) de la *Loi maritime du Canada* : L'agent de l'autorité peut ordonner la rétention d'un navire ou des marchandises à bord si, à leur propos, il a des motifs raisonnables de croire qu'il y a eu, selon le cas :

- A) contravention par le navire, ou le propriétaire ou le responsable du navire ou des marchandises, à une disposition de la présente loi ou des règlements qui s'applique au navire ou aux marchandises;
- B) non-acquittement des droits ou des intérêts imposés sous le régime de la présente loi;
- C) des dommages causés aux biens dont la gestion est confiée à l'autorité portuaire, au ministre ou à une personne qui a conclu une entente avec le ministre en vertu du paragraphe 80(5), si les dommages sont attribuables au navire ou à la faute ou à la négligence d'un membre d'équipage agissant dans l'exercice de ses fonctions ou en exécution d'un ordre de son supérieur.

7.7 NAVIRES SAISIS

Les navires saisis dans le territoire de compétence du Port de St. John's ou dans les abords du Port sont de la responsabilité de l'organisme d'application de la loi qui procède à la saisie. L'organisme doit, dès que possible, informer l'APSJ, l'APA et les SCTM de la saisie et de la levée de la saisie du navire. L'organisme doit fournir le nom d'une personne-ressource et un numéro à composer 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 au personnel de service de l'APSJ, de l'APA et des SCTM. Les pilotes ne seront pas dépêchés sur les lieux d'un navire saisi et le navire ne sera pas autorisé à se déplacer ni à partir tant que l'organisme désigné n'aura pas donné son approbation à l'APSJ.



**8. SÛRETÉ
PORTUAIRE**

PARTIE VIII | SÛRETÉ PORTUAIRE

8.1 GÉNÉRALITÉS

En décembre 2002, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Par conséquent, tous les gouvernements contractants de l'OMI, y compris le Canada, ont été tenus d'adopter le Code ISPS et de mettre en place les règlements d'application nécessaires avant le 1^{er} juillet 2004. Cela a été fait avec succès au Canada par l'adoption du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, qui a permis la mise en application des mesures obligatoires de la partie A du Code ISPS ainsi que de la majorité des mesures volontaires de la partie B. Le plan directeur de sûreté de l'APSJ décrit les politiques en matière de sûreté à respecter dans le Port de St. John's. Chaque installation dispose d'un plan de sûreté approuvé propre à chaque terminal, qui expose les exigences de conformité à la réglementation. À l'échelle nationale, les niveaux de menace sont attribués par la Sûreté maritime de Transports Canada.

(A) SÛRETÉ MARITIME (MARSEC)

Les niveaux MARSEC doivent permettre de communiquer facilement les mesures prévues en présence de niveaux accrus de menace. À l'échelle nationale, les niveaux MARSEC sont attribués par la Sécurité maritime et la Sûreté maritime de Transports Canada.

- **NIVEAU MARSEC 1 :** mesures de sûreté appropriées dans des conditions normales d'exploitation
- **NIVEAU MARSEC 2 :** mesures de sûreté accrues maintenues en raison d'un risque accru de menace contre la sûreté ou d'incident de sûreté pendant une période limitée
- **NIVEAU MARSEC 3 :** mesures de sûreté supplémentaires en raison d'une menace contre la sûreté ou d'un incident de sûreté qui est probable ou imminent

Le Port de St. John's mène actuellement ses activités au niveau MARSEC 1 (normal).

(B) DÉCLARATION DE SÛRETÉ

L'objectif d'une déclaration de sûreté (DS) est d'assurer qu'une entente est conclue entre le bâtiment et l'installation maritime ou d'autres bâtiments avec lesquels il y a interface. L'agent de sûreté de l'installation maritime est chargé de veiller à ce qu'une déclaration de sûreté soit remplie lorsqu'un bâtiment se trouvant dans le port a une interface avec son installation.

Conformément au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, une DS doit être remplie dans les cas suivants :

- l'installation maritime et le bâtiment sont exploités à des niveaux MARSEC différents;
- l'installation maritime ou le bâtiment n'a pas de plan de sûreté approuvé par un gouvernement contractant;
- l'interface vise un navire de croisière, un bâtiment transportant certaines cargaisons dangereuses ou le chargement ou le transfert de certaines cargaisons dangereuses;
- l'agent de sûreté de l'installation maritime ou l'agent de sûreté du navire relève des préoccupations en matière de sûreté à l'égard de l'interface et demande qu'une DS soit remplie.

PARTIE VIII | SÛRETÉ PORTUAIRE

8.2 INFORMATION SUR LES NIVEAUX DE SÛRETÉ AU TITRE DU RÈGLEMENT

Les niveaux de sûreté au titre du Code ISPS décrivent les scénarios actuels liés aux menaces contre la sûreté touchant un pays et ses zones côtières, y compris les bâtiments qui visitent ce pays. Les niveaux de sûreté sont déterminés dans le cadre d'une collaboration entre le bâtiment et l'Administration portuaire, compte tenu de l'état actuel de la sûreté à l'échelle nationale et internationale. Le gouvernement local détermine le niveau de sûreté et s'assure d'en informer l'État du port et les bâtiments avant l'entrée des navires dans le port ou lorsque les navires y sont accostés.

Une DS sert à garantir la conclusion d'une entente entre le bâtiment et l'installation portuaire ou d'autres bâtiments avec lesquels il y a interface, en ce qui concerne les mesures de sûreté que chaque partie doit adopter conformément aux dispositions de son plan de sûreté.

L'agent de sûreté de l'installation maritime est chargé de veiller à ce qu'une déclaration de sûreté soit remplie lorsqu'un bâtiment se trouvant dans le port a une interface avec son installation. Chaque installation ou organisation portuaire a comme mandat de désigner et de former un agent de sûreté conformément à la réglementation de Transports Canada.

8.3 DÉCLARATION AUX INSTALLATIONS PORTUAIRES

Conformément au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, l'agent de sûreté du port est le principal point de contact pour toutes les questions de sûreté portuaire dans le Port de St. John's.

(A) AGENT DE SÛRETÉ DU PORT

Melissa Williams, gestionnaire, Opérations maritimes et capitaine de port/agente de sûreté du port/de l'installation maritime
Téléphone : 709-682-5197
Courriel : mwilliams@sjpa.com ou ops@sjpa.com

(B) AGENT DE SERVICE CHARGÉ DES OPÉRATIONS

L'APSJ maintient une liste d'agents de service chargés des opérations « sur appel » après les heures normales de bureau, durant la fin de semaine et lors des jours fériés. Pour parler avec un agent de service de l'APSJ, veuillez communiquer avec le service sur appel de l'APSJ, au 709-682-5197.

8.4 CONFORMITÉ ET APPLICATION

Toute personne pénétrant dans une zone d'accès contrôlé ou quittant celle-ci doit, à la demande d'un agent de sécurité, se soumettre à une fouille de sa personne ou de toute propriété ou chose sous son contrôle. Lorsqu'une personne refuse de se soumettre à une telle fouille :

1. si ladite personne cherche à pénétrer dans la zone d'accès contrôlé, l'accès pourrait lui être refusé;

PARTIE VIII | SÛRETÉ PORTUAIRE

2. si ladite personne quitte la zone, cette personne ou toute propriété ou chose sous son contrôle pourrait être fouillée par un agent de sécurité, fouille qui ne sera réalisée qu'au moyen de la force nécessaire à cette fin.

Un agent de sécurité peut fouiller sans mandat toute propriété ou chose dans une zone d'accès contrôlé s'il a des motifs raisonnables de croire que cette propriété ou chose constitue ou peut contenir quoi que ce soit qui est susceptible de menacer la sûreté ou la sécurité d'une personne ou de l'installation maritime.

Toute personne présente dans une zone d'accès contrôlé avec permission doit se conformer à toute condition d'accès établie pour cette zone et à toute directive émise par un agent de sécurité, et ladite personne ou toute propriété ou chose sous son contrôle peut être expulsée ou retirée de la zone par un agent de sécurité si cette personne ne se conforme pas à ces conditions ou directives.

Toute personne présente sans permission dans une zone d'accès contrôlé doit se conformer à toute directive émise par un agent de sécurité, et ladite personne ou toute propriété ou chose sous son contrôle peut être expulsée ou retirée de la zone par un agent de sécurité si cette personne ne se conforme pas à ces directives.

8.5 VÉHICULES AÉRIENS SANS PILOTE

Il est interdit d'utiliser un véhicule aérien sans pilote ou un modèle réduit d'aéronef à des fins récréatives ou de loisirs sur les terres et dans les eaux du Port sans avoir d'abord obtenu l'autorisation de l'Administration portuaire. Pour ce faire, vous devez communiquer avec le service sur appel en composant le 709-682-5197 ou en envoyant un courriel à l'adresse ops@sjpa.com.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur la façon d'utiliser un drone de façon sécuritaire et légale, consultez la page <https://tc.canada.ca/fr/aviation/securite-drones/utiliser-votre-drone-facon-securitaire-legale>.

(A) CERTIFICAT D'OPÉRATIONS AÉRIENNES SPÉCIALISÉES

Il est nécessaire d'obtenir une autorisation préalable pour tous les travaux commerciaux ou de recherche nécessitant l'utilisation d'un véhicule aérien sans pilote sur la propriété de l'APSJ et au-dessus de celle-ci en communiquant avec le bureau régional de l'Aviation civile de Transports Canada.

Aviation civile, Transports Canada : 506-851-7439

Avant d'utiliser un véhicule aérien sans pilote dans le port, il est nécessaire de fournir à l'Administration portuaire une copie du certificat d'opérations aériennes spéciales ainsi que les détails du vol planifié (heure, date, zone et altitude). Note : Toute utilisation suspecte ou non prévue et non autorisée d'un véhicule aérien sans pilote au-dessus de la propriété de l'APSJ sera signalée à la Sécurité portuaire, à la police ou aux autorités compétentes.



**9. SERVICES
MARITIMES**

PARTIE IX | SERVICES MARITIMES

9.1 GÉNÉRALITÉS

Lorsque l'Administration portuaire exige qu'un navire ou une opération obtienne les services de remorqueurs, de pilotes, d'organismes ou d'autres services, ces services seront fournis aux dépens et aux risques du navire ou de l'opération.

9.2 SERVICES DE TRAFIC MARITIME (STM)

Les navires qui s'approchent du Port par la mer entreront dans les voies STM à l'entrée du Port de St. John's.

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 Vocabulaire normalisé de la navigation maritime.

Tous les navires qui se trouvent dans les eaux du Port, en route ou au mouillage, doivent surveiller les voies 11 et 16. Les pilotes, les remorqueurs et les préposés aux amarres utiliseront la voie désignée par le pilote à bord du navire.

Voici les voies VHF désignées pour les opérations dans le Port de St. John's :

- **Voie VHF 11 ou 16 (SCTM)**

9.3 PILOTAGE (ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE)

Le Port de St. John's est une zone de pilotage obligatoire, qui comprend toutes les eaux navigables du Port.

(A) STATION DES PILOTES

La station des pilotes de St. John's se trouve à l'emplacement suivant :

- **Station d'embarquement des pilotes : 47° 33' 42" N / 52° 37' 54" O**

(B) ARRIVÉES À LA STATION DES PILOTES

Pour obtenir des renseignements détaillés sur les arrivées des navires, vous pouvez consulter le site Web de l'Administration de pilotage de l'Atlantique à l'adresse <https://www.atlanticpilotage.com/fr/>.

(C) COORDONNÉES (CENTRE DE RÉPARTITION)

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) fournit des services de répartition 24 heures sur 24, 7 jours par semaine. Pour communiquer avec le centre de répartition de l'APA :

PARTIE IX | SERVICES MARITIMES

1. Télécopieur : 866-774-2477
2. Téléphone : 877-272-3477
3. Courriel : dispatch@atlanticpilotage.com
4. Site Web : <https://www.atlanticpilotage.com/fr/operations/zones-de-pilotage-obligatoire/st-johns/>
5. Inmarsat (téléphone) : 902-426-7610
6. Inmarsat (télécopieur) : 902-425-1746
7. Liste des signaux radio de l'Amirauté (Admiralty List of Radio Signals) : Volume 6(5) NP 286(5)
8. Pour les agents : <https://www.atlanticpilotage.com/fr/operations/zones-de-pilotage-obligatoire/st-johns/>

UTILISATEURS D'INMARSAT

Téléphone : 902-426-7610

Télécopieur : 902-426-7236

Télécopieur : 902-425-1746 (envoi direct à l'adresse courriel)

(D) DEMANDE DE PILOTE

Les demandes de pilote peuvent seulement être faites par les personnes suivantes :

1. capitaine du navire;
2. agent du navire ou ses représentants accrédités;
3. propriétaire du navire.

(E) POUR DEMANDER LES SERVICES D'UN PILOTE

Lorsque vous appelez le centre de répartition, il est très utile pour le répartiteur de savoir dès le début s'il s'agit d'une nouvelle demande ou d'une modification à une demande déjà faite. Pour faire une nouvelle demande, veuillez fournir les renseignements ci-dessous :

1. port;
2. nom du navire et indicatif d'appel;
3. date et heure de l'affectation;
4. type de demande (voyage, déplacement, voyage d'essai, etc.);
5. tirant d'eau;
6. longueur, largeur, creux sur quille;
7. jauge brute;
8. tirant d'air (le cas échéant);
9. numéro de certificat (le cas échéant);
10. nom de l'agent;
11. nom du demandeur;
12. instructions spéciales.

(F) POUR CONFIRMER UNE DEMANDE

1. nom du navire;
2. port;

PARTIE IX | SERVICES MARITIMES

3. date et heure de l'affectation;
4. le répartiteur confirmera les renseignements de la demande initiale;
5. nom du demandeur.

(G) POUR MODIFIER UNE DEMANDE

1. port;
2. indicatif d'appel du navire;
3. date de l'affectation initiale;
4. agent;
5. nom du demandeur;
6. information à modifier.

(H) TÉLÉCOPIEUR/COURRIEL

L'APA fournit un formulaire à envoyer par télécopieur à tous les agents pour que ces derniers puissent envoyer l'information nécessaire. On peut aussi se servir de ce formulaire pour faire une demande par courriel. Veuillez consulter le site Web de l'APA (<https://www.atlanticpilote.com/fr/>) pour obtenir une copie du formulaire.

(I) NAVIRE DANS LA ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE SANS PILOTE

Lorsqu'un navire assujéti au pilotage obligatoire tente d'entrer dans la zone de pilotage obligatoire du Port de St. John's sans faire monter un pilote à bord ou refuse de prendre les services d'un pilote, les SCTM doivent immédiatement en informer l'APA et l'agent de service de l'APSJ. Dans ce cas, le navire doit être dirigé vers une aire de stationnement sécuritaire ou une zone de mouillage à l'extérieur de la zone de pilotage obligatoire et recevoir le message suivant des SCTM :

« Votre navire doit avoir recours aux services d'un pilote breveté pour entrer ou naviguer dans la zone de pilotage obligatoire du Port de St. John's. Jusqu'à nouvel ordre, votre navire n'est pas autorisé à poursuivre sa route jusqu'à ce que les services d'un pilote soient obtenus et le pilote monte à bord. » [traduction]

Afin de faciliter la régulation du trafic, le centre de répartition de l'APA doit informer les SCTM à St. John's dès que possible lorsqu'un pilote est disponible pour assister le navire ainsi dérouté.

9.4 PROCÉDURES DE SÉCURITÉ À L'AMARRAGE

- Lorsque les navires sont le long du bord, les amarres doivent être constamment surveillées et bien fixées par l'équipage du navire.
- Il ne faut en aucun temps mollir les amarres ou permettre le mouvement excessif du navire.
- Lorsque des amarres supplémentaires doivent être installées pour maintenir le navire en place, le capitaine (ou la personne désignée) doit communiquer avec l'agent du navire pour faire venir une équipe à l'amarrage.
- En cas d'urgence, le navire peut être autorisé à utiliser son équipage pour installer des amarres supplémentaires sur les bittes en accord avec le personnel de l'APSJ. En situation d'urgence, le

PARTIE IX | SERVICES MARITIMES

navire peut également être autorisé à utiliser ses propulseurs d'étrave et de poupe aux fins d'assistance.

- Si l'APSJ détermine que le mouvement d'un navire n'est pas sécuritaire, elle demandera immédiatement au navire de corriger la situation dès que possible.
- En aucun cas, il n'est permis de dédoubler les amarres au moment de l'appareillage tant que la passerelle est attachée au navire. Lorsque l'enlèvement de la passerelle a été confirmé, le désamarrage peut débuter et les amarres peuvent être dédoublées.



**10. COMMUNICATIONS
MARITIMES**

PARTIE X | COMMUNICATIONS MARITIMES

10.1 GÉNÉRALITÉS

L'utilisation adéquate des fréquences radio et les procédures sont décrites dans les *Aides radio à la navigation maritime*. Tous les navires se trouvant dans les eaux de compétence canadienne doivent avoir à leur bord la plus récente édition de cette publication.

(A) DIRECTIVES POUR LE SYSTÈME D'IDENTIFICATION AUTOMATIQUE (AIS) DANS LE PORT DE ST. JOHN'S

Tous les navires de haute mer, les navires de pêche, les remorqueurs et les embarcations de plaisance doivent activer leurs transpondeurs AIS en tout temps dans la zone du Port de St. John's conformément à la réglementation sur la sécurité des navires de Transports Canada. Veuillez consulter le bulletin de la sécurité des navires de Transports Canada pour obtenir de plus amples renseignements sur les navires tenus d'utiliser des transpondeurs AIS (BSN n° 10/2016).

10.2 VOIES VHF POUR LES COMMUNICATIONS MARITIMES

Les voies VHF des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) au Port de St. John's sont les voies 11 et 16. Les navires doivent établir une communication avec le « centre de trafic de St. John's » en utilisant la voie VHF 11.

10.3 COMMUNICATIONS AVEC LA GARDE CÔTIÈRE/LA DIRECTION DU PORT

Les SCTM permettent aux exploitants de suivre les mouvements de la navigation dans leur zone de compétence 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'APSJ.

Lorsque les SCTM transmettent des instructions de l'APSJ concernant le mouvement ou l'exploitation de navires, les travaux ou les services dans les eaux du Port, les navires sont informés de la source. Les 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'avertissements de navigation, ou par l'intermédiaire de la radiodiffusion maritime continue. Le suivi et la régulation du trafic dans une zone de services de trafic maritime (STM) située à l'extérieur et à l'intérieur des limites portuaires sont de la responsabilité des SCTM.

Les instructions concernant l'entrée ou la circulation d'un navire dans le Port, ou son départ du Port, sont données à la discrétion de l'Administration portuaire et de l'APA conformément à la *Loi maritime du Canada*, à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, à la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et à la réglementation sur la prévention de la pollution.



**11. OPÉRATIONS DE
MANUTENTION DE
FRET**



PARTIE XI | OPÉRATIONS DE MANUTENTION DE FRET

11.1 GÉNÉRALITÉS

La présente section décrit les règlements concernant les opérations de manutention de cargaisons dans le Port de St. John's.

11.2 OPÉRATIONS DE TRANSFERT DE NAVIRE À NAVIRE (VRAC SOLIDE OU LIQUIDE)

Ces mesures s'appliquent à l'ensemble des navires, à l'exception des navires de pêches, procédant au transfert de toute marchandise en vrac, autres que le combustible de soute ou l'eau potable, 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 et d'assurer des opérations sécuritaires. Aucun transfert ne peut être effectué avant l'obtention d'une autorisation. Afin d'obtenir une autorisation, il faut fournir à l'Administration portuaire au moins 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 que l'opération se déroulera sous une constante supervision.

Les navires transférant des hydrocarbures persistants et autres liquides délétères doivent respecter les dispositions applicables du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* (DORS/2012-69) tel que modifié.

11.3 TRANSPORT, CHARGEMENT, DÉCHARGEMENT OU TRANSBORDEMENT D'EXPLOSIFS, DE SOURCES DE RAYONNEMENT ET D'AUTRES MARCHANDISES DANGEREUSES, DE DÉCHETS INDUSTRIELS OU DE POLLUANTS

- *Non permis*

11.4 DÉCHARGES À LA MER

Les décharges à la mer de résidus de cargaison sont actuellement régies par la section 5 du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* (DORS/2012-69) tel que modifié. Le règlement peut être consulté à l'adresse suivante : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS->

PARTIE XI | OPÉRATIONS DE MANUTENTION DE FRET

2012-69/. Le règlement décrit les zones de décharge autorisées ainsi que les restrictions en matière de résidus de cargaison.

11.5 PERTE DE FRET, D'ÉQUIPEMENT OU DE MARCHANDISES PAR-DESSUS BORD

Lorsque des marchandises ont été perdues par-dessus bord, le propriétaire ou la personne responsable du navire doit tenter de les récupérer. Si la récupération des marchandises gêne la navigation, ou si les marchandises constituent ou peuvent constituer une source de contamination, le capitaine de port peut ordonner à la personne chargée de la récupération de cesser ou de modifier l'opération. Lorsque les marchandises perdues ne sont pas récupérées dans les 24 heures suivant leur perte, le propriétaire ou la personne responsable du navire doit, dans les plus brefs délais possible, présenter un rapport à l'APSJ qui comprend les éléments suivants :

- l'endroit où les marchandises ont été perdues;
- une description des marchandises perdues;
- toute autre information concernant les marchandises perdues qui pourrait être demandée par l'Administration.

Si le propriétaire ou la personne responsable du navire ne récupère pas les marchandises perdues dans les 24 heures suivant leur perte, le capitaine de port peut faire récupérer les marchandises perdues aux frais du propriétaire du navire, et le propriétaire doit payer à l'APSJ les coûts de la récupération sur demande.

En plus de devoir respecter les exigences obligatoires conformément à la *Loi maritime du Canada*, à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, un navire impliqué dans l'un des incidents énumérés plus bas doit le signaler aux SCTM et à l'APSJ 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;
- contact avec les quais ou les structures;
- abordage;
- échouement;
- décharge de matières délétères;
- perte d'équipement, d'appareillage ou de fret par-dessus bord
- incident lié à des marchandises dangereuses;
- incident où l'on est témoin d'un éventuel saut d'un pont.

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, ce qui comprend, sans s'y restreindre, les informations liées aux marchandises et aux matières dangereuses à bord. Lorsque la sécurité du navire est une source de préoccupation, 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.

PARTIE XI | OPÉRATIONS DE MANUTENTION DE FRET

Les navires doivent signaler un incident au service sur appel de l'APSJ en composant le 709-682-5197 et d'une des manières suivantes :

- sonnerie continue du sifflet ou de la sirène du navire;
- voies VHF 11 et 16;
- téléphone : 911 (service d'incendie, police, ambulance);
- téléphone : 709-227-2181 (SCTM).

Note : Le déversement de matières délétères nécessitera la présence de représentants de l'APSJ et d'autres services gouvernementaux.

11.6 PROCÉDURES DE NETTOYAGE : DIRECTIVES GÉNÉRALES

Conformément à la réglementation internationale et canadienne, les navires doivent respecter les directives ci-dessous lorsqu'ils sont dans les limites de compétence du Port de St. John's.

- Les navires doivent surveiller toutes les décharges pour veiller à ce que ces dernières n'enfreignent pas les exigences.
- Aux fins de la présente section, le terme « décharge à la mer » fait référence à la décharge à la mer de tout liquide, autre que l'eau de ballast. L'eau de ballast fait l'objet d'une procédure distincte.
- 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 tels déchets liquides ne doivent pas contenir d'autres substances pouvant avoir une incidence néfaste sur l'environnement.
- L'eau de cale ne contenant pas de fret, d'hydrocarbures ou d'autres résidus peut également être évacuée à la mer.
- Toute décharge de cale, y compris l'eau de nettoyage de soute et de cale et l'enlèvement de déchets huileux, doit être effectuée par des entrepreneurs locaux conformément à la réglementation applicable.
- Toutes les décharges, y compris les décharges accidentelles ou les déversements, doivent être signalées immédiatement aux SCTM (**voie VHF 11**) par téléphone, au 709-227-2181 (SCTM), et à l'APSJ, au **709-682-5197**.
- Après avoir été informés d'un déversement ou d'une décharge accidentelle, les SCTM ou l'APSJ informeront les autorités de réglementation canadiennes compétentes.
- Dans le cas d'un déversement ou d'une décharge accidentelle, des mesures correctives immédiates, approuvées par le ministère concerné, doivent être prises. Ces mesures doivent également comprendre l'arrêt immédiat du processus de décharge.



12. OPÉRATIONS DES NAVIRES

PARTIE XII | OPÉRATIONS DES NAVIRES

12.1 GÉNÉRALITÉS

La présente section comporte des renseignements sur les règlements qui s'appliquent aux opérations des navires dans le Port de St. John's. Certaines opérations de navires doivent faire l'objet d'une autorisation préalable et, dans certains cas, être soumises à des exigences supplémentaires avant leur exécution. Une demande d'autorisation auprès de l'APSJ peut être envoyée par voie électronique, à l'adresse ops@sjpa.com, avant le début des travaux.

Les opérations suivantes doivent faire l'objet d'une demande de services aux navires :

- immobilisation du moteur;
- repositionnement le long du bord sans pilote;
- autres demandes de services (y compris les demandes de plongée commerciale, de travail à chaud et d'opérations de grutage);
- transfert de vrac liquide ou de carburant entre navires.

Opérations non permises dans le Port de St. John's :

- évacuation des eaux noires (eaux usées) par-dessus bord;
- utilisation d'un incinérateur;
- nettoyage du fond au moyen de brosses;
- pêche au moyen de filets ou de pièges.

12.2 NAVIRES EFFECTUANT DES OPÉRATIONS SPÉCIALES

Dans le cas d'opérations spéciales, comme par exemple, mais sans s'y limiter, le levage de charges lourdes ou le carottage, qui engendrent une turbulence de sillage pouvant constituer un danger, les navires qui les effectuent doivent communiquer avec les SCTM et demander que les mouvements des navires soient restreints ou interrompus dans la zone concernée. De telles opérations spéciales dans les limites portuaires doivent être autorisées par l'APSJ. Lorsque les mouvements des navires ne peuvent pas être limités en raison des besoins opérationnels, les SCTM doivent informer les navires naviguant dans les eaux du Port des opérations en cours et leur demander de faire preuve de prudence dans la zone en question. Les navires qui transitent dans la zone touchée sont tenus au courant par les SCTM de manière individuelle.

12.3 ÉQUIPEMENT SAILLANT AU-DELÀ DU CÔTÉ EXTÉRIEUR D'UN NAVIRE À QUAI

Si l'équipement doit saillir au-delà des côtés du navire, ce dernier doit obtenir l'autorisation de l'APSJ. Aucun gréement, aucuns appareils de levage ni aucun autre équipement de navire se trouvant dans les eaux du Port ne doivent dépasser le côté extérieur du navire, ni être déployés au-delà du côté extérieur, d'une manière qui pourrait mettre en danger la vie des gens ou les biens ou poser un risque pour la navigation. Cette exigence s'applique également aux grues du navire.

Lorsque l'équipement est déployé, il peut nuire à d'autres navires qui manœuvrent dans les environs. Dans ce cas, les appareils extensibles doivent être ramenés à bord jusqu'à ce que ces autres navires soient passés en toute sécurité. L'agent ou le capitaine du navire qui manœuvre doit aviser le navire aux appareils

PARTIE XII | OPÉRATIONS DES NAVIRES

extensibles de ses intentions. Il doit donner cet avis le plus près possible de l'heure des manœuvres, mais 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.

12.4 NAVIRE DÉPASSANT D'UNE JETÉE OU D'UN QUAI

Les navires peuvent dépasser d'une jetée ou d'un quai seulement s'ils ont obtenu l'autorisation de l'Administration portuaire. Lorsqu'un navire dépasse l'extrémité d'une jetée ou d'un quai du Port après en avoir reçu l'autorisation, il doit au minimum s'assurer, du coucher au lever du soleil, que la partie du navire qui dépasse est illuminée adéquatement, de façon à être bien visible de toutes les directions. Dans le cas de navires dépassant d'une jetée ou d'un quai, la répartition de l'APA doit en être informée avant que le pilote monte à bord du navire lors de l'arrivée, du départ ou des déplacements.

12.5 ENTRETIEN ET RÉPARATIONS

(A) IMMOBILISER LES MOTEURS PRINCIPAUX ET ESSAYER LES SYSTÈMES DE PROPULSION

Aucun navire ne doit immobiliser ses moteurs principaux ni enclencher ou tester ses systèmes et machines de propulsion le long du bord sans avoir obtenu l'approbation de l'administration portuaire (ops@sjpa.com). Les éléments ci-dessous seront pris en compte :

- les conditions météorologiques du moment, la marée ou les courants;
- le type de poste à quai et d'opérations de manutention des cargaisons;
- la durée prévue de l'immobilisation des moteurs ou de l'essai des machines;
- les caractéristiques du navire.

Lorsque le navire reçoit l'approbation de l'APSJ, il doit :

- assurer une surveillance attentive et constante sur le pont;
- informer les SCTM au début et à la fin de l'immobilisation ou de l'essai des machines;
- assurer une veille permanente sur la voie VHF 11.

Dans certains cas, la présence d'un remorqueur peut être nécessaire à côté du navire. Un remorqueur doit se tenir à côté d'un navire devant immobiliser ses moteurs lorsqu'il est à l'ancre, comme cela est décrit dans les procédures sur l'ancrage de navires. Le remorqueur doit avoir une puissance de traction suffisante pour tenir le navire en place dans les conditions météorologiques prévues. Rien dans ces procédures ne dispense le capitaine du navire de s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité ou de suivre les précautions supplémentaires qui seraient requises selon la pratique habituelle des marins. Ces procédures doivent être considérées comme des exigences minimales. Les navires, à l'ancre ou amarrés aux installations louées ou exploitées par l'APSJ, qui prévoient procéder à des essais d'équipement ou de machines (autres que des essais de routine préalables à la navigation), à la démobilité 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 demander l'autorisation de l'APSJ par l'intermédiaire de leurs agents.

PARTIE XII | OPÉRATIONS DES NAVIRES

La puissance de propulsion doit être disponible après un préavis raisonnable lorsque l'APSJ exige que le navire soit déplacé. Il faut obtenir une autorisation de l'APSJ avant d'entreprendre des réparations, des travaux d'entretien ou d'autres travaux qui pourraient empêcher le navire de se déplacer le long d'une installation portuaire, de la quitter ou de quitter son mouillage. Quand des réparations urgentes sont entreprises sur un navire à une installation gérée par l'APSJ, le capitaine doit indiquer à l'APSJ la nature des réparations et leur effet sur la capacité du navire de se déplacer. Il doit aussi indiquer le moment où les réparations devraient être terminées et où le navire pourra être déplacé sans danger.

(B) TOURNER L'HÉLICE À QUAI

Lorsqu'un navire est accosté à une installation de l'APSJ ou à couple d'un autre navire à cette installation, il ne peut entreprendre d'essais d'équipement de manœuvres ou de machines ni d'autres opérations risquant d'endommager cette installation ou d'autres navires, à moins d'avoir obtenu l'autorisation de l'Administration portuaire.

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 nécessitent 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 essais, selon les exigences des travaux ou du navire adjacent.

(C) AMENER DES EMBARCATIONS OU DES RADEAUX

Les navires amarrés aux installations gérées par l'APSJ qui souhaitent amener leurs bateaux de sauvetage ou autres bateaux au niveau d'embarquement ou à la ligne de flottaison et les envoyer loin du navire doivent obtenir l'autorisation des SCTM (Trafic St. John's, voie 11). Le capitaine doit les informer lorsque l'équipement est déployé et lorsqu'il est ramené à bord et rangé. Les SCTM peuvent donner l'autorisation au nom de l'Administration portuaire et l'en informer par la suite. Si les embarcations sont mises à l'eau entre le coucher et le lever du soleil, elles doivent être illuminées.

(D) EFFECTUER DES TRAVAUX DE PEINTURE SUR L'EAU

Lorsqu'un navire le long du bord aimerait effectuer des retouches de peinture sur la coque, ce dernier doit envoyer une demande à ops@sjpa.com. Toutes les précautions doivent être prises pour qu'aucun débris ni peinture n'entre en contact avec l'eau. Aussi, d'autres précautions doivent être prises pour que l'équipage travaillant sur le côté ou en hauteur soit en sécurité et protégé en tout temps.

12.6 AUTRES ACTIVITÉS NÉCESSITANT UNE AUTORISATION

Tel qu'il est mandaté dans l'Annexe 1 (partie 13) du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, les activités ci-dessous peuvent nécessiter l'obtention d'une autorisation écrite de l'APSJ. L'exigence d'obtention de cette approbation s'applique aux activités suivantes, sans toutefois s'y limiter :

(A) EFFECTUER DES OPÉRATIONS DE RÉCUPÉRATION

- donner un avis aux usagers du Port pour qu'ils évitent la zone des opérations de récupération;
- prendre des mesures pour réduire ou atténuer les risques ou les dommages supplémentaires;

PARTIE XII | OPÉRATIONS DES NAVIRES

- informer les ressources d'intervention en cas d'urgence à l'avance ou assurer leur présence sur les lieux.

(B) OPÉRATIONS DE SOUTAGE

- mener l'opération à une installation de soutage désignée, entre des navires adjacents ou au moyen d'une barge de soutage amarrée à couple;
- prendre des mesures pour réduire ou atténuer les risques;
- informer les ressources d'intervention en cas d'urgence ou assurer leur présence sur les lieux;
- allumer un feu rouge rotatif ou déployer un pavillon Bravo;
- mener les opérations dans des secteurs où les ressources d'intervention en cas d'urgence peuvent intervenir à la suite d'un incident;
- obtenir une autorisation préalable pour les activités entre navires en communiquant avec le bureau du capitaine de port, à l'adresse ops@sjpa.com.

(C) OPÉRATIONS DE TRANSFERT D'HYDROCARBURES

- mener l'opération à une installation désignée, entre des navires adjacents ou au moyen d'une barge en utilisant un équipement de transbordement approprié;
- prendre des mesures pour réduire ou atténuer les risques;
- informer les ressources d'intervention en cas d'urgence ou assurer leur présence sur les lieux;
- mener les opérations dans des secteurs où les ressources d'intervention en cas d'urgence peuvent intervenir à la suite d'un incident;
- se conformer pleinement aux dispositions du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* (DORS/2012-69) tel que modifié et de la Convention MARPOL;
- obtenir une autorisation préalable en communiquant avec le bureau du capitaine de port, à l'adresse ops@sjpa.com.

(D) PLACER OU UTILISER DES REPÈRES LUMINEUX OU DES MARQUES DE JOUR

- utiliser les appareils appropriés (il ne faut pas confondre le type et l'aspect avec les marques de jour standards qui ont une signification précise);
- réduire au minimum les effets sur la circulation maritime et l'utilisation du port;
- obtenir une autorisation en communiquant avec le bureau du capitaine de port, à l'adresse ops@sjpa.com.

(E) ENTRETIEN À LA MER

Les navires au mouillage ou le long d'une installation de l'APSJ qui ont l'intention de faire effectuer, par les membres d'équipage, des travaux d'entretien à bord qui nécessitent 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. 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 ou les revêtements de coque pénètrent les eaux du Port.

PARTIE XII | OPÉRATIONS DES NAVIRES

(F) INSPECTION OU NETTOYAGE DE LA CARÈNE

Tous les navires qui souhaitent effectuer une inspection de la carène ou un nettoyage de coque doivent obtenir l'autorisation préalable en communiquant avec le bureau du capitaine de port, à l'adresse ops@sipa.com, et en présentant une demande d'autorisation de plongée qui se trouve au <http://www.sipa.com>. Toutes les demandes doivent comprendre une copie du certificat de système antisalissure et un plan environnemental approuvé indiquant les méthodes de nettoyage qui seront utilisées.

Les navires sont également tenus de respecter les Directives de l'OMI pour le contrôle et la gestion de l'encrassement biologique des navires ainsi que tous les règlements en vigueur de Transports Canada concernant le nettoyage des coques des navires.

(G) OPÉRATIONS DE PLONGÉE (COMMERCIALES)

Les demandes d'autorisation de plongée se trouvent dans le site Web de l'APSJ au www.sipa.com.

Avant d'entamer des opérations de plongée, il faut obtenir une autorisation à cet effet en remplissant la demande d'autorisation de plongée qui se trouve au www.sipa.com et en communiquant avec les SCTM au 709-227-2181. Le permis de plongée annuel ne décharge pas l'entreprise de plongée de sa responsabilité de s'assurer qu'un permis d'autorisation est obtenu avant chaque opération de plongée et 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 et systèmes connexes*;
- *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* et pratiques et procédures de l'APSJ;
- 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 achevés 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.

PARTIE XII | OPÉRATIONS DES NAVIRES

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 709-227-2181 et avec le bureau du capitaine de port au 709-682-5197.

12.7 POMPAGE DE LEST DANS LE PORT DE ST. JOHN'S

Aux fins de la présente procédure :

- « eau de ballast » désigne l'eau et ses matières en suspension prises à bord d'un navire pour en contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité et les contraintes. La présente définition comprend les sédiments provenant de l'eau de ballast qui se sont déposés dans un navire;
- « système d'eau de ballast » désigne les citernes, les espaces ou les compartiments à bord d'un navire qui sont utilisés pour transporter, charger ou décharger l'eau de ballast, y compris, le cas échéant, les citernes, les espaces ou les compartiments polyvalents conçus pour permettre le transport d'eau de ballast, ainsi que la tuyauterie et les pompes;
- Il n'est pas nécessaire d'obtenir une permission pour « prendre » de l'eau de ballast ni pour décharger de l'eau de ballast conforme. Toutefois, les navires qui prévoient décharger de l'eau de ballast au Port de St. John's, ou « prendre » de l'eau de ballast au Port de St. John's avec l'intention de décharger cette eau de ballast dans un autre port au Canada, au cours du même voyage, doivent s'assurer de respecter intégralement le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* de Transports Canada. Ce règlement est en vigueur depuis le 8 juin 2006.
- Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast :
<http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-237/>
- TP 13617 F – Guide d'application du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* du Canada
 - « Recherche : TP 13617 »
<https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/gestion-eau-ballast>
- Formulaire de déclaration de l'eau de ballast canadien :
https://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/telecharger/85-0512A_BO_PX
https://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/telecharger/85-0512B_BO_PX
https://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/telecharger/85-0512C_BO_PX

Note : Les sédiments retirés lors du nettoyage régulier des citernes d'eau de ballast ne doivent pas être rejetés dans les eaux du Port ni dans les autres eaux de compétence canadienne. Le but du règlement et des directives est de s'assurer que les espèces allogènes, agents pathogènes et autres micro-organismes pouvant se trouver dans l'eau de ballast ne soient pas déchargés dans l'écosystème portuaire.

PARTIE XII | OPÉRATIONS DES NAVIRES

Pour toute demande de renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec le service d'information sur l'eau de ballast dans la région de l'Atlantique à l'adresse atlanticballastwater@tc.gc.ca ou par téléphone au 902-426-3214.

12.8 ACCOSTAGE DE NAVIRES À COUPLE

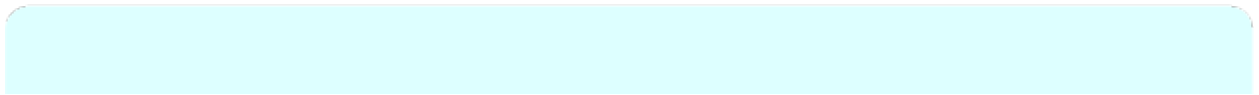
Un navire peut s'amarrer ou se fixer le long d'un autre navire à un poste à quai de l'APSJ, seulement avec l'autorisation de l'Administration portuaire. Chaque navire doit, s'il en reçoit l'ordre de l'Administration portuaire, permettre à un autre navire de s'amarrer à couple. Il faudra alors passer suffisamment d'amarres du navire extérieur à terre afin d'éviter qu'une tension excessive ne soit exercée sur celles du navire intérieur. Le navire du côté de la mer dans une série de navires imbriqués doit être illuminé adéquatement en tout temps.

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.



**13. INSPECTIONS
PORTUAIRES**



PARTIE XIII | INSPECTIONS PORTUAIRES

13.1 GÉNÉRALITÉS

La présente section décrit les inspections pertinentes auxquelles on peut s'attendre dans le Port de St. John's.

13.2 INSPECTIONS DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

Les protocoles d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port visent à mettre un terme à l'exploitation des navires inférieurs aux normes en veillant au respect des conventions internationales applicables. Le Canada a grandement contribué à la création du protocole d'entente de Tokyo, qui porte spécifiquement sur la région Asie-Pacifique. Il en est membre depuis sa création en décembre 1993. Les inspections de navires sont effectuées par des inspecteurs de la sécurité maritime de la direction Sécurité maritime de Transports Canada. Le groupe de l'Administration centrale de Transports Canada tient une base de données sur les inspections et une liste des navires immobilisés.

De plus amples renseignements à ce sujet se trouvent dans le site Web de Transports Canada sur le contrôle des navires par l'État du port.

COORDONNÉES

Transports Canada
Sécurité et sûreté maritimes (AMSEA)
330, rue Sparks, 10^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
Courriel : oepepe@tc.gc.ca
Téléphone : 855-859-3123 (sans frais) ou 613-991-3143
Téléimprimeur/ATS : 888-675-6863
Télécopieur : 613-993-8196

Transports Canada
Sécurité maritime et Services de sécurité
10, Barter's Hill, 9^e étage
St. John's (T.-N.-L.) A1C 6H8
Téléphone : 709-772-5166
Télécopieur : 709-772-0210

13.3 INSPECTIONS D'AUTRES ORGANISMES

(A) AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS

L'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) utilise une approche fondée sur les risques pour s'assurer que les produits fabriqués au Canada et ceux qui sont importés respectent les normes et la réglementation canadiennes. Les mesures de conformité et d'application de la loi de l'ACIA sont mises en œuvre dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et nécessitent la participation d'un grand nombre d'intervenants et d'administrations. Les navires arrivant à St. John's peuvent faire l'objet d'une inspection de l'ACIA. De plus amples renseignements se trouvent dans le site Web de l'ACIA.

PARTIE XIII | INSPECTIONS PORTUAIRES

COORDONNÉES :

Agence canadienne d'inspection des aliments
10, Barter's Hill
St. John's (T.-N.-L.) A1C 5X1
Téléphone : 709-772-4424
Télécopieur : 709-772-2282

(B) ADMINISTRATION PORTUAIRE DE ST. JOHN'S

Durant son séjour dans le Port de St. John's, le navire pourrait recevoir la visite de représentants du capitaine de port ou du service des Opérations qui procéderont à des inspections et à des vérifications de l'application des normes de manutention du fret et des règlements, comme les pratiques et procédures décrites dans le présent Guide d'information du Port. De plus, des inspections dans le cadre de la Convention MARPOL pourraient être réalisées au nom du Contrôle par l'État du port. La direction du navire est responsable de s'assurer qu'un tel représentant a accès en tout temps à tous les documents pertinents relatifs au navire. Consultez la section 4.2 pour connaître la documentation requise qui doit être disponible.

(C) AGENT DE L'AUTORITÉ

Un agent de l'autorité de l'APSJ, désigné au titre de l'article 108 de la *Loi maritime du Canada*, peut monter à bord de tout navire et procéder à des inspections pour déterminer si ce dernier respecte les dispositions des présentes pratiques et procédures. L'agent de l'autorité peut ordonner à tout navire de lui fournir des renseignements raisonnables sur l'état du navire, son équipement, la nature du carburant et sa quantité ainsi que la manière dont les cargaisons et le carburant sont stockés et leur emplacement, et tout autre renseignement qu'il juge approprié aux fins de l'administration des présentes pratiques et procédures. L'agent de l'autorité peut prendre des mesures ou rendre une ordonnance à bord d'un navire relativement à ce dernier s'il considère que cela est nécessaire ou raisonnable dans les circonstances pour :

- prévenir toute violation nouvelle ou répétée de la loi ou de toute autre loi ou réglementation applicable au titre du pouvoir, de la responsabilité ou de la compétence de l'autorité;
- rassembler des preuves, des informations, des documents ou des échantillons de toute substance ou matière pouvant être requis par l'autorité en ce qui concerne une violation ou une infraction commise relativement à toute autre loi ou réglementation applicable au titre du pouvoir, de la responsabilité ou de la compétence de l'autorité.

Le capitaine de navire et toutes les personnes à bord du navire doivent fournir à l'APSJ toute l'assistance raisonnable pour permettre à l'agent de l'autorité de s'acquitter de ses tâches et fonctions au titre de la présente section. Aucune personne ne doit gêner ni entraver l'agent de l'autorité dans l'accomplissement de ses tâches et fonctions ou fournir sciemment à l'autorité des renseignements faux ou trompeurs, oralement ou par écrit.

A stylized graphic featuring a yellow sun with a thick outline, positioned above two grey mountain peaks. The sun's outline is a thick yellow ring. The mountains are represented by two grey shapes: a smaller peak on the left and a larger peak on the right. The text "14. SERVICES PORTUAIRES" is centered over the sun.

14. SERVICES PORTUAIRES

PARTIE XIV | SERVICES PORTUAIRES

14.1 GÉNÉRALITÉS

(A) ADMINISTRATION PORTUAIRE DE ST. JOHN'S

- Bureau de l'Administration portuaire de St. John's : 709-738-4782
- Bureau du capitaine de port : 709-682-5197 ou 709-738-4777
- Sécurité portuaire : 709-682-5196 ou 709-738-4775
- Agent de sûreté de l'installation maritime/agent de sûreté du port/remplaçant : 709-682-5197

(B) MANIPULATION DES CORDAGES/APPROVISIONNEMENT DES NAVIRES EN EAU

- Services portuaires : 709-682-8761
- Services aux navires : 709-727-3730

(C) APSJ : BUREAUX DE LA SÉCURITÉ DES JETÉES 9 ET 17

- Barrière/guêrite de la jetée 9 : 709-330-5196
- Barrière/guêrite de la jetée 17 : 709-725-2404

(D) COMMUNICATIONS MARITIMES

- Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne (GCC)
709-227-2181 ou voie VHF 11

(E) INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENT D'HYDROCARBURES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

- Intervention en cas de déversement d'hydrocarbures de la GCC : 709-227-2181

(F) AUTRES

- Ambulance : 709-777-6320 ou 911
- Répartition de l'APA : 877-272-3477
- Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) : 800-772-8544
- Atelier de construction navale/NewDock : 709-690-9877
- Société d'intervention maritime, Est du Canada Limitée (SIMEC) : 709-364-6600
- Service d'incendie : 709-722-1234 ou 911
- Santé Canada : 800-545-7661
- Irving Oil Limited (quai de ravitaillement en combustibles) : 709-758-3003
- Contrôle par l'État du port/Transports Canada : 709-772-5166
- Force constabulaire royale de Terre-Neuve : 709-729-8000 ou 911
- Sûreté maritime de Transports Canada : 888-857-4003

PARTIE XIV | SERVICES PORTUAIRES

14.2 CARBURANT ET HUILE DE LUBRIFICATION

Divers combustibles de soute, y compris du carburant à très faible teneur en soufre, sont disponibles dans le Port. Les navires doivent prendre des dispositions pour la livraison par l'intermédiaire de leur agent.

14.3 EAU DOUCE

De l'eau douce est disponible à la plupart des installations. Les navires peuvent prendre des dispositions pour la livraison par l'intermédiaire de leur agent.

14.4 PROVISIONS DE BORD

Des dispositions pour les provisions de bord peuvent être prises par l'intermédiaire de l'agent du navire.

14.5 ALIMENTATION À QUAI

- Jetée 1 (110/220 volts, 50 ampères);
- Jetées 6 et 7 (110/220 volts, 30 ou 50 ampères);
- Jetée 11 (600/347 volts, 400 ampères);
- Jetée 17 (600/347 volts, 400 ampères);
- Épi de quai de la jetée 17 (600/347 volts, 400 ampères);
- Veuillez communiquer avec les Opérations maritimes au 709-682-5197 pour prendre des dispositions pour le branchement ou le débranchement.

14.6 DÉCHETS

La collecte des ordures et le rejet d'autres déchets aux installations d'accueil peuvent être coordonnés par l'intermédiaire de l'agent du navire.

14.7 RÉPARATIONS

Il existe de nombreux fournisseurs dans la région de St. John's qui peuvent fournir tout un éventail de services de réparation de navires et autres.

14.8 DÉRATISATION

Conformément au *Règlement sanitaire international* (2005) de l'Organisation mondiale de la Santé, tous les navires internationaux s'arrêtant au Canada doivent avoir un certificat de contrôle sanitaire de navire valide. Le certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire ou le certificat de contrôle sanitaire de navire (qui remplace le certificat de dératisation) doit être renouvelé tous les six mois. Au Canada, ces certificats sont délivrés par Santé Canada, et les inspections peuvent être demandées au moyen du formulaire approuvé par l'intermédiaire de l'agent du navire.