

PRATIQUES ET PROCÉDURES COMMUNES POUR LES NAVIRES TRANSITANT DANS LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT – TABLE DES MATIÈRES

Partie I – Conditions relatives aux navires

Amarres.....	8
Ancres de croupiat	12
Bômes de débarquement.....	7
Ancres, Bouées d’ancre	12
Chaumards.....	9
Défenses	7
Dimensions maximales des navires	6
Équipement requis	6
Exigences relatives aux eaux de la Voie maritime du Saint-Laurent situées aux États-Unis.....	15
Feux de gouverne	13
Indicateurs de marche de l’hélice	12
Indicateurs de pas et alarmes	13
Interprétation	4
Lignes d’attrape.....	12
Longueur et poids minimaux	6
Marques	6
Prescriptions minimales – Amarres et chaumards.....	10
Radiotéléphonie	8
Système d’évacuation et de déversement des eaux usées.....	13
Système d’identification automatique	14
Titre abrégé.....	4

Partie II – Congé préalable et garantie du paiement des droits

Approbation du congé préalable.....	16
Assurance-responsabilité	15
Congé préalable des navires.....	15
Demande de congé préalable	16
Garantie du paiement des droits.....	16

Partie III – Navigation dans la Voie maritime

Aides à la navigation	27
Aires de mouillage.....	26
Amarrage dans les écluses	25
Amarrage aux murs d’approche	22
Bassins de virage	26
Conformité aux instructions	17
Débarquement ou embarquement	28
Domages ou dégradation causés à la propriété de la Voie maritime.....	27
Éclusage en tandem.....	23
Entrave à la navigation	27
Entrée, sortie ou mise en position dans une écluse	23
Instructions spéciales	21
Lancement des lignes d’attrape.....	23
Lest et assiette	19
Levée des défenses	23
Limite d’approche d’une écluse.....	23
Limite d’approche d’un pont	27
Manoeuvre d’urgence.....	25

Mâts de charge – Pontée	21
Mouillage ou amarrage à la berge d'un canal.....	26
Navigation en marche	22
Navires à la remorque	22
Notification de l'arrivée d'un navire près d'un pont	27
Ordre d'éclusage.....	22
Ordre d'éclusage des embarcations de plaisance.....	28
Pollution.....	28
Préparation des amarres en vue de l'éclusage.....	23
Projecteurs	27
Rencontres et dépassements.....	21
Sortie de l'écluse	25
Surveillance des amarres.....	25
Tableau d'amarrage	24
Tirant d'eau maximal.....	18
Vitesse maximale	17

Partie IV – Radiocommunications

Appel.....	31
Communications – Ports, bassins et mouillages	32
Fréquences assignées	29
Procédures radio.....	31
Stations de la Voie maritime.....	30
Veille d'écoute et avis d'arrivée	29

Partie V – Cargaisons dangereuses

Communication des renseignements – Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse	35
Défenses – Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse.....	34
Exigences particulières pour les navires-citernes qui effectuent un travail à chaud.....	37
Lettre d'autorisation de transport d'explosifs	33
Lois applicables.....	32
Navires à cargaison dangereuse.....	34
Navires porteurs d'explosifs	33
Nettoyage des citernes – Navires à cargaison dangereuse	37
Permission de travaux à chaud	37
Signaux – Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse	35

Partie VI – Fixation et perception des droits

Cargaisons en transit.....	39
Déclaration de transit.....	37
Païement des droits.....	38

Partie VII – Renseignements et rapports

Avis d'arrivée – Navires qui doivent être inspectés.....	39
Déclaration de cargaison dangereuse.....	40
Déclaration de la hauteur du mât.....	41
Notification du mouillage, de l'amarrage à quai, etc.	41
Rapports d'accidents ou d'événements dangereux.....	41
Rapport de problèmes techniques ou d'autres dangers par les navires ayant l'intention de transiter dans la Voie maritime.....	4
Rapport de problèmes techniques ou d'autres dangers par les navires transitant dans la Voie maritime	41

Renseignements requis.....	39
Partie VIII – Détention et vente dans les eaux des États-Unis	
Détention pour arrérages des droits ou infractions	42
Garantie pour dommages ou blessures	42
Pouvoir de vente pour arrérages de droits.....	43
Partie IX – Généralités	
Accès à la propriété de la Voie maritime	45
Conformité aux Pratiques et procédures	45
Déplacement des obstacles	44
Exemplaires de documents	45
Hivernage et séjour	45
Inspection à bord.....	44
Refus de transiter	43
Partie X – Procédures de fermeture de la navigation	
Annexe I – Navires transitant dans les eaux des États-Unis	48
Annexe II – Tableau des vitesses.....	51
Annexe III – Tableau relatif aux appels.....	52
Appendice I – Dimensions des navires.....	59
Avertissement.....	50
Procédures de fermeture et navigation dans les glaces	46

PRATIQUES ET PROCÉDURES COMMUNES POUR LES NAVIRES TRANSITANT DANS LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

(Articles 401.1 à 401.97 du code de réglementation fédérale des États-Unis)

Titre abrégé

1. Les présentes Pratiques et procédures peuvent être citées sous le titre : **Pratiques et procédures de la Voie maritime.**

Interprétation

2. Dans les présentes Pratiques et procédures :

« **amarrage mains libres** » (AML) est un système qui utilise des ventouses montées sur des rails verticaux à l'intérieur de la paroi de la chambre d'écluse pour sécuriser un navire pendant le processus d'éclusage.

L'application « **e-business** » est disponible sur le site Internet de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent; elle donne des informations en ligne pour remplir des formulaires de demande et soumettre des données sur les transits.

« **congé préalable** » signifie l'autorisation de transiter que le gestionnaire ou la Corporation donne à un navire; (*preclearance*)

« **contrôleur du trafic maritime** » désigne l'agent qui contrôle le trafic maritime à partir d'une station de la Voie maritime; (*ship traffic controller*)

« **Corporation** » désigne la Saint Lawrence Seaway Development Corporation; (*Corporation*)

« **droits** » désigne les droits définis dans la *Loi maritime du Canada* et les droits pertinents appliqués aux États-Unis; (*fees*)

« **éclusage** » signifie le franchissement d'une écluse ou des eaux comprises entre les murs d'approche à l'une ou l'autre extrémité d'un sas d'écluse; (*passing through*)

« **embarcation de plaisance** » désigne un bateau, quel qu'en soit le mode de propulsion, qui est utilisé exclusivement à des fins d'agrément et qui ne transporte pas de passagers ayant payé un prix de passage; (*pleasure craft*)

« **agent** » désigne une personne employée par le gestionnaire ou la Corporation pour diriger une phase quelconque de l'exploitation ou de l'utilisation de la Voie maritime; (*officer*)

« **gestionnaire** » désigne la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent; (*Manager*)

« **Loi** » au Canada signifie la *Loi maritime du Canada*; aux États-Unis signifie la *Saint Lawrence Seaway Act*; (*Act*)

« **navire** » désigne tout genre de bâtiment, bateau ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, autpropulsé ou non et indépendamment du mode de propulsion; la présente définition vise également les hydravions et les estacades de billes ou de bois de construction; (*ship*)

« **navire-citerne** » désigne un navire construit spécialement pour le transport en vrac de produits pétroliers liquides, de produits chimiques liquides, d'huiles comestibles et de gaz liquéfié dans des réservoirs qui font partie intégrante du navire et représentent sa capacité totale de chargement; (*tanker*)

« **point d'éclair** » désigne la plus basse température d'un liquide inflammable, déterminée selon la méthode dite à creuset fermé, à laquelle sa vapeur forme avec l'air un mélange inflammable; (*flashpoint*)

« **remorqué** » signifie poussé ou tiré sur l'eau; (*towed*)

« **représentant** » désigne le propriétaire ou l'affréteur d'un navire, ou un agent de l'un ou l'autre, et comprend toute personne qui, dans une demande de congé préalable à l'égard d'un navire, assume la responsabilité du paiement des droits exigibles pour le navire; (*representative*)

« **saison de navigation** » désigne la période annuelle que déterminent le gestionnaire et la Corporation pour la navigation sur la Voie maritime, compte tenu des conditions météorologiques et de l'état des glaces ou des exigences du trafic maritime; (*navigation season*)

« **station de la Voie maritime** » désigne une station radio exploitée par le gestionnaire ou la Corporation; (*Seaway station*) (Voir l'article 62 – Stations de la Voie maritime)

« **transiter** » signifie utiliser la Voie maritime sur toute sa longueur ou sur une partie, en remontant ou en descendant; (*transit*)

« **voie maritime** » désigne la voie en eau profonde qui relie le port de Montréal au lac Érié et comprend l'ensemble des écluses, canaux et eaux adjacentes qui font partie de la voie en eau profonde et tous les autres canaux et ouvrages, où qu'ils soient situés, dont la gestion, l'administration et la surveillance ont été confiées au gestionnaire ou à la Corporation. (*Seaway*)

PARTIE I – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES

Dimensions maximales des navires

3. (1) Sous réserve du paragraphe (5) du présent article, il est interdit de transiter à tout navire dont la longueur hors tout dépasse 222,5 m ou dont la largeur au fort dépasse 23,2 m.
- (2) Il est interdit de transiter à tout navire dont une partie ou toute chose qui se trouve à son bord est à plus de 35,5 m au-dessus du niveau de l'eau.
- (3) Il est interdit à un navire de transiter si une partie de ses passerelles ou toute chose qui se trouve à son bord fait saillie sur sa coque.
- (4) La coque ou la superstructure d'un navire se trouvant le long d'un bajoyer ne doit pas dépasser les limites de ce bajoyer, comme le démontre l'appendice 1.
- (5) Un navire dont la largeur dépasse 23,2 m mais ne dépasse pas 23,8 m et dont les dimensions ne dépassent pas les limites du schéma de l'appendice 1 ou dont la longueur hors tout excède 222,5 m mais ne dépasse pas 225,5 m. peut, sur demande faite au gestionnaire ou à la Corporation, être autorisé à transiter après un examen des dessins du navire et, s'il est autorisé, transite selon les instructions du gestionnaire et de la Corporation.
- (6) Les navires d'une largeur supérieure à 23,20 m peuvent être assujettis à des restrictions au transit et à des délais pendant les périodes de gel.

Longueur et poids minimaux

4. Il est interdit à tout navire dont la longueur hors tout est inférieure à 6 m ou dont le poids est inférieur à 900 kg de transiter dans les écluses de la Voie maritime.

Équipement requis

5. Il est interdit à tout navire de transiter à moins :
 - a) d'être propulsé par une force motrice qu'un agent aura jugée adéquate;
 - b) d'être marqué et équipé selon les prescriptions des articles 6 à 21.

Marques

6. (1) Les navires dont la longueur hors tout dépasse 20 m doivent porter des marques exactes et bien visibles et être munis d'une échelle de tirant d'eau sur chacun des côtés, à l'avant et à l'arrière.
- (2) En plus des marques exigées au paragraphe (1) du présent article, les navires dont la longueur hors tout dépasse 110 m doivent porter, au milieu des deux côtés, des marques de tirant d'eau.

- (3) Les navires dont le bulbe d'étrave dépasse l'étrave doivent porter au-dessus de la marque de la ligne de charge d'été un symbole d'étrave à bulbe ainsi que le symbole « + » suivi d'un nombre indiquant la longueur totale en mètres par laquelle le bulbe d'étrave dépasse l'étrave.

Défenses

7. (1) Lorsqu'une partie de la structure d'un navire fait saillie et risque d'endommager les installations de la Voie maritime, le navire doit être muni seulement de défenses permanentes horizontale :
- a) qui sont fabriquées d'acier, de bois dur, de téflon ou d'une combinaison quelconque de ces matériaux, qui sont d'une épaisseur n'excédant pas 15 cm, qui sont fixées le long de la coque à la hauteur du pont principal et dont les extrémités sont bien effilées;
 - b) sur demande spéciale, des défenses mobiles, sauf pour les filins en haussière, peuvent être autorisées pour un transit unique si elles sont à la fois :
 - (i) faites d'une matière flottante,
 - (ii) solidement fixées au navire et retenues en position horizontale par des câbles d'acier ou des cordes en fibre de manière à pouvoir être levées ou baissées sans endommager les installations de la Voie maritime.
- (2) Des pneus ne doivent pas servir de défenses.
- (3) Sur demande spéciale, des navires d'une conception inhabituelle peuvent être autorisés à utiliser des défenses permanentes d'une épaisseur maximale de 30 cm.

Bômes de débarquement

8. (1) Les navires dont la longueur hors tout dépasse 50 m doivent être munis, sur chaque côté, d'au moins une bôme de débarquement convenable qui doit être conforme à la réglementation applicable.
- Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement, Section 20.**
- (2) Les membres de l'équipage des navires doivent être formés adéquatement à l'utilisation des bômes de débarquement aux fins de débarquement de l'équipage à terre.
- (3) Les navires dont le franc-bord est inférieur à 2 mètres ne sont pas tenus d'être équipés de bômes de débarquement.

- (4) Les navires non équipés de bômes de débarquement doivent prendre des dispositions avec un fournisseur de « service d'amarrage » pour l'amarrage et le largage des amarres aux murs d'approche de la Voie maritime avant de commencer le transit de la Voie maritime.
- (5) Ayez à bord pour inspection une copie du certificat d'essai pour chacune des bômes de débarquement.

Voir à ce sujet : Aller sur le site de Voie maritime

<https://grandslacs-voiemaritime.com/fr/navigation-commerciale/transit-dans-la-voie-maritime/service-damarrage/>

Radiotéléphonie

- 9. (1) Les navires automoteurs, autres que les embarcations de plaisance dont la longueur hors tout est inférieure à 20 m, doivent être munis d'un équipement radiotéléphonique VHF (très haute fréquence).
- (2) Les émetteurs radio d'un navire doivent :
 - a) avoir une puissance de sortie suffisante pour permettre au navire de communiquer avec les stations de la Voie maritime à une distance de 48 km;
 - b) pouvoir être commandés de la timonerie et fonctionner sur les voies 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 66a, 75, 76 et 77.
- (3) Les erreurs de compas gyroscopique de plus de 2 degrés doivent être corrigées avant le passage dans la Voie maritime, si elles sont constatées pendant le passage dans la Voie maritime, elles doivent être signalées à la station de la Voie maritime la plus proche et le compas gyroscopique doit être réparé dès que possible.

« Pour plus de détails sur la section 9. (2) (b) référez aux sections 60 à 64 »

Amarres

- 10. (1) Les amarres doivent être :
 - a) uniformes sur toute leur longueur;
 - b) d'un diamètre maximum de 28 mm pour les câbles d'acier et de 64 mm pour les amarres synthétiques approuvées;
 - c) munies d'un œil épissé à la main ou d'un œil épissé mécaniquement de type flamand d'au moins 2,4 m de longueur pour les amarres en aciers et un œil épissé à la main d'au moins 1.8 mètres pour les amarres synthétiques approuvés;
 - d) assez solides pour retenir le navire;

- e) disposées de façon à pouvoir être passées, au besoin, sur l'un ou l'autre bord du navire;
 - f) homologuées, un certificat d'homologation de chaque amarre devant être présent à bord pour inspection ayant les informations sur la charge de rupture, matériel, élongation et le diamètre.
- (2) Sauf autorisation expresse d'un agent, les navires plus grands que 200 mètres devront seulement utiliser des amarres métalliques qui ont une résistance à la rupture satisfaisant aux normes minimales prescrites dans le tableau du présent article pour attacher le navire dans des sas d'écluse.

Voir l'article 8.3 pour les navires non équipés de mâts de débarquement.

- (3) Nonobstant ce qui précède, les amarres en nylon ne sont pas autorisées.
- (4) Les amarres synthétiques tenues à la main, si elles sont permises par le gestionnaire ou par la Corporation, devront respecter les critères énoncés à la section (1) et devront avoir une longueur d'au moins 65 mètres.

TABLEAU		
LONGUEUR HORS TOUT DU NAVIRE	LONGUEUR DE L'AMARRE	RÉSISTANCE À LA RUPTURE
40 m ou plus sans excéder 60 m	110 m	10 tm
Plus de 60 m sans excéder 90 m	110 m	15 tm
Plus de 90 m sans excéder 120 m	110 m	20 tm
Plus de 120 m sans excéder 180 m	110 m	28 tm
Plus de 180 m sans excéder 225,5 m	110 m	35 tm
L'élongation des amarres synthétiques ne devra pas être supérieure à 20%		

Chaumards

11. (1) Les amarres permises doivent :
- a) être dirigées vers le flanc du navire par un type de chaumard à rouleaux ou fermé acceptable au gestionnaire et à la Corporation;
 - b) ne pas passer par plus de trois rouleaux intérieurs fixes dotés de supports empêchant que les amarres puissent en glisser lorsqu'on leur donne du mou et munis de réas mobiles ou de rouleaux;
 - c) Les chaumards à rouleaux ou fermés doivent être protégées par des défenses métalliques de façon à empêcher les amarres de se coincer entre le navire et un mur d'écluse si elles sont montées à ras la coque.

- d) Lorsque des amarres synthétiques passent par des chaumards à rouleaux ou des chaumards fermés, acceptables pour le gestionnaire et pour la Voie maritime, toutes les arêtes coupantes/tranchantes des chaumards fermés, des chaumards à rouleaux ou de la balustrade devraient être arrondies afin d'empêcher les amarres de frotter et de se couper.
- (2) Les amarres métalliques doivent être utilisées seulement avec des chaumards à rouleaux approuvés.

Prescriptions minimales – Amarres et chaumards

12. (1) Sauf indication contraire donnée par un agent, les prescriptions minimales concernant les amarres qui doivent être disponibles de chaque côté du navire pour l'amarrage, les treuils et l'emplacement des chaumards sur les navires sont les suivantes :
- a) les navires dont la longueur hors tout est de 100 m ou moins doivent avoir au moins trois amarres – câbles d'amarrage d'acier ou haussières synthétiques, dont deux devant être manœuvrées mécaniquement de façon indépendante et une pouvant être tenue à la main si l'amarre est synthétique :
 - (i) une amarre doit appeler vers l'avant à partir de la partie la plus en arrière du gaillard avant et une amarre doit appeler vers l'arrière à partir de la hanche et être manœuvrée mécaniquement de façon indépendante par des treuils, cabestans ou guindeaux et passer par des chaumards fermés acceptables au gestionnaire et à la Corporation,
 - (ii) une haussière synthétique peut être tenue à la main, toutefois si des câbles d'acier sont utilisés ils doivent être manœuvrés mécaniquement. L'amarre doit appeler vers l'arrière du coin du gaillard avant en passant par des bollards et en sortant par un chaumard fermé, dans le cas d'amarres synthétiques, ou doit appeler d'un tambour de treuil vers un chaumard à rouleaux dans le cas d'un câble d'acier.
 - b) les navires dont la longueur hors tout dépasse 100 m et est inférieure à 150 m doivent avoir trois amarres – câbles d'amarrage d'acier ou haussières synthétiques, devant être manœuvrées mécaniquement de façon indépendante au moyen de treuils, de cabestans ou de guindeaux. Les amarres doivent passer par un type de chaumard fermé acceptable au gestionnaire et à la Corporation :
 - (i) l'une doit appeler vers l'avant et l'une doit appeler vers l'arrière à partir de la partie la plus en arrière du gaillard avant, et la troisième doit appeler vers l'arrière à partir de la hanche.
 - c) les navires dont la longueur hors tout dépasse 150 m sans excéder 200 m doivent avoir quatre amarres – câbles d'amarrage d'acier ou haussières synthétiques – doivent être manœuvrées mécaniquement de façon indépendante au moyen de treuils dont la puissance est adéquate :

- (i) l'une doit appeler vers l'avant et l'une doit appeler vers l'arrière à partir de la partie la plus arrière du gaillard avant,
 - (ii) l'une doit appeler vers l'avant et l'une doit appeler vers l'arrière à partir de la hanche,
 - (iii) toutes doivent passer par un type de chaumard fermé ou par un type de chaumard acceptable au gestionnaire et à la Corporation;
- d) les navires dont la longueur hors tout dépasse 200 m doivent avoir quatre amarres – câbles d'amarrage d'acier – devant être manœuvrées mécaniquement de façon indépendante au moyen de treuils dont la puissance est adéquate :
- (i) l'une doit appeler vers l'avant et l'une doit appeler vers l'arrière à partir de la partie la plus arrière du gaillard avant,
 - (ii) l'une doit appeler vers l'avant et l'une doit appeler vers l'arrière à partir de la hanche,
 - (iii) toutes doivent passer par un type de chaumard acceptable au gestionnaire et à la Corporation;
- e) tous les navires doivent être munis d'au moins deux amarres de rechange disponibles et prêtes pour usage immédiat.
- (2) À moins d'une permission par un gestionnaire de la Corporation le tableau suivant indique la position des chaumards à rouleaux ou fermés pour les navires de 100 mètres et plus en longueur hors tout :

TABLEAU		
LONGUEUR HORS TOUT DU NAVIRE	POUR LES AMARRES N^{OS} 1 ET 2	POUR LES AMARRES N^{OS} 3 ET 4
100 m ou plus sans excéder 180 m	Devront être installé à un endroit le long de la coque ou la largeur du navire est au moins 90 % de la largeur total du navire.	Devront être installé à un endroit le long de la coque ou la largeur du navire est au moins 90 % de la largeur total du navire.
Plus de 180 m sans excéder 222,5m	Entre 20 m et 50 m de l'avant	Entre 20 m et 50 m de l'arrière

Lignes d'attrape

13. Les lignes d'attrape doivent :
- a) être en une matière acceptable au gestionnaire et à la Corporation;
 - b) avoir un diamètre d'au moins 12 mm et d'au plus 18 mm, une longueur minimale de 30 m et une épaisseur uniforme. Les bouts des lignes doivent être épissés ou munis d'une surliure;
 - c) ne pas être lestées ou porter des nœuds.

Ancres, Bouées d'ancre

14. a) Avant que les navires entrent dans la Voie maritime, les ancres de tous les navires doivent être parées au largage et les bouées d'ancre parées à quitter le navire (attachées avec un cordon faible pour maintenir la bouée à bord) et les cordes de bouée doivent être solidement attachées à chaque ancre et parées au largage.
- b) Tous les navires devront déployer une bouée d'ancre quand une ancre sera utilisée dans les eaux de la Voie maritime (à l'exception des ancrages désignés par la Voie maritime).
- c) Tous les navires devront être équipés avec une ou des ancre(s) opérationnelles(s) parées au largage, retenue et récupération immédiats. Tous les navires sont responsables de la localisation et de la récupération de toute ancre qu'ils déploient et doivent le faire en temps opportun sans engendrer des délais aux autres transits de navires.

Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement, section 19.

Ancres de croupiat

15. Tout navire dont la longueur hors tout est supérieure à 125 m et dont la quille a été posée après le 1^{er} janvier 1975 doit être muni d'une ancre de croupiat.

Chaque unité composite remorqueur-chaland intégré ou articulé et chaque ensemble pousseur-chaland faisant plus de 125 m de longueur hors tout et dont la construction date d'après le 1^{er} janvier 2003 sera dotée d'une ancre de croupiat.

Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement, section 17.

Indicateurs de marche de l'hélice

16. Tout navire dont la jauge brute au registre est de 1 600 tonneaux ou toute unité composite remorqueur-chaland ou ensemble remorqueur-chaland articulé dont la jauge brute combinée est de 1 600 tonneaux ou plus doit être muni :
- a) d'indicateurs de sens de rotation des hélices et de compte-tours d'arbre, situés dans la timonerie et dans le compartiment des machines;

- b) d'indicateurs visuels et sonores de marche contraire des hélices, ayant un délai n'excédant pas 8 secondes, situés dans la timonerie et dans la chambre des machines, à moins que le navire ne soit muni d'un dispositif empêchant le fonctionnement des moteurs contrairement aux ordres reçus du télégraphe de passerelle.

Indicateurs de pas et alarmes

17. Tout navire dont la jauge brute au registre est de 1 600 tonneaux ou toute unité composite remorqueur-chaland ou ensemble remorqueur-chaland articulé dont la jauge brute combinée est de 1 600 tonneaux ou plus et qui est muni d'une hélice à pas variable doit être doté :
- a) d'un indicateur de pas dans la timonerie et dans le compartiment des machines;
 - b) alarmes de pas visuelles et sonores, ayant un délai n'excédant pas 8 secondes, dans la timonerie et dans le compartiment des machines pour indiquer tout mauvais pas.

Feux de gouverne

18. Tout navire doit être muni :
- a) soit d'un feu de gouverne situé sur la ligne du centre à l'étrave du navire ou près de celle-ci et qui est clairement visible à partir du gouvernail;
 - b) soit de deux feux de gouverne qui sont situés à égale distance de part et d'autre de la ligne du centre sur la partie avant du navire et qui sont clairement visibles à partir de la passerelle le long d'une ligne parallèle à la quille.

Système d'évacuation et de déversement des eaux usées

19. (1) Tout navire non muni de récipients destinés à recevoir les eaux usées doit être doté d'un système de traitement des eaux usées qui assure le respect du *Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures* du Canada, du *Règlement sur la Pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux (Canada)* et des lois des États-Unis intitulées *Clean Water Act* et *River and Harbor Act* et les modifications qui y ont été apportées.
- (2) Les déchets à bord d'un navire doivent :
- a) soit être détruits dans un incinérateur ou un autre appareil;
 - b) soit être gardés à bord dans des récipients couverts et étanches jusqu'à ce qu'il soit possible de s'en débarrasser conformément au *Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures* du Canada, du *Règlement sur la Pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux (Canada)* et des lois des États-Unis intitulées *Clean Water Act* et *River and Harbor Act* et les modifications qui y ont été apportées.

- (3) Il est interdit de vidanger ou de déverser des substances sur un bajoyer ou un mur d'amarrage par quelque moyen que ce soit, y compris des tuyaux de déversement.
- (3) L'incinération d'ordures à bord des navires est interdite entre le point d'appel 2 et Cardinal ainsi qu'entre les points d'appel 15 et 16.

Système d'identification automatique

20. (1) Chacun des navires suivants doit utiliser un transpondeur de système d'identification automatique (SIA) pour transiter dans la Voie maritime :
- a) tout navire commercial qui est tenu d'obtenir un congé préalable en vertu de l'article 22 et dont la jauge brute est de 300 tonneaux ou plus, dont la longueur hors tout dépasse 20 m ou qui transporte plus de 50 passagers ayant payé un prix de passage;
 - b) tout dragueur, usine flottante ou remorqueur dont la longueur dépasse 8 m, sauf dans le cas d'unités multiples (remorqueur et unités remorquées) où seule la première unité est visée.
- (2) Tout navire visé par le paragraphe (1) du présent article doit respecter les exigences suivantes pour transiter dans la Voie maritime :
- a) la résolution de l'Organisation maritime internationale (OMI) MSC.74(69), annexe 3, Recommandation relative aux normes de rendement en matière de système universel automatisé d'identification à bord des navires (SIA), telle que modifiée;
 - b) la recommandation RM.1371-1 :2000 de l'Union internationale des télécommunications, Caractéristiques techniques d'un système universel d'identification automatique de bord utilisant l'accès multiple par répartition dans le temps dans la bande mobile maritime VHF, telle que modifiée;
 - c) la norme 61993-2 Ed.1 de la Commission électrotechnique internationale, « Maritime Navigation and Radio Communication Equipment and Systems – AIS – Part 2 : Class A Shipborne Equipment of the Universal AIS – Operational and Performance Requirements, Methods of Test and Required Test Results » (Équipement et systèmes de navigation et de radiocommunications maritimes – SIA, partie 2 : Équipement de bord du système SIA de classe A – Méthodes d'essai et résultats exigés à l'égard des exigences opérationnelles), telle que modifiée;
 - d) les lignes directrices pour la disposition d'équipement SIA de bord, NAV 48/18, datées du 6 janvier 2003, de l'Organisation maritime internationale (OMI), telles que modifiées, ainsi que, uniquement dans le cas des navires océaniques, la présence d'une prise à l'usage du pilote conformément à la disposition 3.2 de ces lignes directrices, près du principal poste de direction sur la passerelle de navigation, et d'une prise de courant régulière 120 volts ca à trois sorties pour l'ordinateur portatif du pilote; et

- e) l'affichage minimum sur le clavier sera situé aussi près que possible du poste de direction de la manœuvre et sera visible;
- f) calcul des rapports de position SIA à l'aide des corrections GPS différentielles des services de radiophares du système de positionnement global différentiel maritime (DGPS) de la Garde côtière canadienne ou du système d'augmentation par satellite (SBAS); ou
- g) étant entendu que l'utilisation d'un dispositif temporaire respectant les alinéas (2)a) à e) ci-dessus est permise; ou
- h) pour chaque navire dont la longueur hors tout ne dépasse pas 30 m, que l'utilisation d'un dispositif SIA portatif compatible avec les exigences des alinéas (2)a) à c) ainsi que de l'alinéa e) du présent article est permise.

**Exigences relatives aux eaux de la Voie
maritime du Saint-Laurent situées aux États-Unis**

21. Outre les exigences prévues dans les présentes Pratiques et procédures, les navires en transit dans les eaux de la Voie maritime du Saint-Laurent situées aux États-Unis doivent se conformer aux exigences établies à l'annexe 1.

PARTIE II – CONGÉ PRÉALABLE ET GARANTIE DU PAIEMENT DES DROITS

Congé préalable des navires

22. (1) À l'exception des embarcations de plaisance dont la jauge brute au registre est d'au plus 300 tonneaux, aucun navire ne peut transiter avant que son représentant ait présenté au gestionnaire une demande de congé préalable conformément à l'article 24 et que cette demande ait été approuvée par le gestionnaire et par la Corporation conformément à l'article 25.
- (2) Aucun navire ne doit transiter lorsque son congé préalable est suspendu ou expiré pour une des raisons suivantes :
- a) l'expiration de la garantie de paiement des droits du représentant;
 - b) changement du représentant du navire;
 - c) une modification importante des caractéristiques physiques du navire, jusqu'à ce qu'une autre demande de congé préalable ait été présentée et approuvée ou,
 - d) factures en souffrance du représentant, de la façon décrite au paragraphe 75 (1).
- (3) Sauf indication contraire donnée par un agent, un navire non commercial dont la jauge brute au registre est d'au plus 300 tonneaux ne peut demander un congé préalable et doit transiter comme embarcation de plaisance.

Assurance-responsabilité

23. (1) Pour que la demande de congé préalable soit approuvée, le navire doit être couvert par une assurance-responsabilité d'au moins 100 \$ par tonneau de jauge brute au registre.
- (2) Aucun navire ne peut transiter si son assurance-responsabilité n'est pas en vigueur.

Demande de congé préalable

24. (1) Le représentant d'un navire doit présenter une demande de congé préalable en complétant et soumettant le formulaire ebusiness de congé préalable sur le site Web de la Voie maritime du Saint-Laurent (www.grandslacs-voiemaritime.com), en donnant des renseignements sur le propriétaire, l'assurance-responsabilité et les caractéristiques physiques du navire, et en garantissant le paiement des droits exigibles.

La demande de congé préalable doit être soumise à la Voie maritime par l'application ebusiness au moins 24 heures avant l'arrivée du navire. La demande de congé sera revue et approuvée entre 08h00 et 16h00 du lundi au vendredi sans tenir compte des jours fériés.

- (2) Pour les représentants qui bénéficient de l'exemption des Garanties de paiement des droits, de la façon décrite aux paragraphes 26(3) et 26(4) un statut de congé préalable continu peut être octroyé à tous les navires sous leur responsabilité. La validation du congé préalable continu sera requise tous les 5 ans.
- (3) Pour les représentants offrant une garantie de paiement des droits valide et jouissant d'un bon historique de paiement, de la façon décrite aux paragraphes 26(3) et 26(4), un statut de congé préalable continu peut être octroyé pour tous les navires sous leur responsabilité. La validation du congé préalable continu doit être renouvelée tous les ans.
- (4) Si un navire sous la responsabilité de l'argent est modifié ou amélioré, un formulaire de demande de congé préalable sera requis pour modifier les données sur le navire et pour réinitialiser le statut de congé préalable du navire.

Approbation du congé préalable

25. Lorsque le gestionnaire ou la Corporation approuve une demande de congé préalable, il doit :
- a) donner son approbation par écrit;
- b) assigner un numéro de congé.

Garantie du paiement des droits

26. (1) Avant qu'un navire assujéti aux conditions de congé préalable ne transite, le représentant doit, conformément au *Tarif des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent*, fournir une garantie de paiement des droits, ainsi qu'une garantie de paiement de tous autres frais, sous l'une des formes suivantes :
- a) dépôt en espèces auprès du gestionnaire;
 - b) remise au gestionnaire d'une lettre de garantie émise par une institution financière approuvée par le gestionnaire;
 - c) remise au gestionnaire d'une lettre de garantie par une compagnie de cautionnement reconnue, si la compagnie de cautionnement :
 - (i) apparaît sur la liste des compagnies de cautionnement reconnues du Conseil du Trésor du Canada;
 - (ii) satisfait aux exigences en matière de solvabilité qui peuvent être définies par le gestionnaire (ou la Corporation) au moment de la demande.
- (2) La garantie du paiement des droits d'un navire doit être suffisante pour couvrir les droits tels qu'établis au *Tarif des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent* compte tenu de la jauge brute au registre de ce navire, de sa cargaison et des droits d'éclusage **ainsi que pour couvrir tous autres droits**, tels qu'estimés par le gestionnaire.
- (3) Lorsqu'un certain nombre de navires :
 - a) dont chacun fait l'objet d'un congé préalable;
 - b) sont la propriété ou sous le contrôle d'une même personne ou d'une même société;
 - c) ont le même représentant,
la garantie de paiement des droits peut ne pas être requise si la personne, la société ou le représentant a acquitté dans le délai prévu au paragraphe 75(1) toutes les factures de droits reçues au cours des cinq dernières années.
- (4) Pour qu'un navire bénéficie d'une exemption de garantie en vertu du paragraphe (3) du présent article, le représentant doit fournir au gestionnaire un état financier qui satisfait aux exigences établies par le gestionnaire. À la demande du gestionnaire, l'agent doit remettre au gestionnaire une déclaration financière qui répond aux exigences établies par le gestionnaire.
- (4) Lorsque le gestionnaire ou la Corporation estime que la garantie fournie par le représentant est insuffisante pour garantir le paiement des droits qui sont ou seront vraisemblablement exigibles, elle peut suspendre le congé préalable du navire.

PARTIE III – NAVIGATION DANS LA VOIE MARITIME

Conformité aux instructions

27. Tous les navires doivent se conformer sans délai aux instructions relatives au transit données par le contrôleur du trafic ou tout agent.

Vitesse maximale

28. (1) La vitesse-fond maximale d'un navire dont la longueur hors tout dépasse 12 m doit être réglée de façon à ne pas être préjudiciable à d'autres navires ou à des propriétés riveraines. Il est interdit à un tel navire circulant dans une zone comprise entre les endroits visés aux colonnes I et II de l'annexe II, de dépasser la vitesse mentionnée aux colonnes soit III ou IV selon les indications que donnent de temps à autre le gestionnaire et la Corporation dans un avis de la Voie maritime en tenant compte du niveau de l'eau.

(1.1) Lorsque le gestionnaire ou la Corporation fixe une vitesse inférieure aux vitesses maximales mentionnées à l'annexe II, cette vitesse doit être spécifiée dans les instructions relatives au transit, visées à l'article 27.

- (2) Tout navire doit se déplacer à une vitesse raisonnable afin de ne pas trop retarder les autres navires.
- (3) Tout navire qui passe à proximité d'un navire ou d'équipement amarré et affecté à des travaux dans un canal doit se déplacer à une vitesse qui ne risque pas de mettre en danger le navire ou l'équipement amarré, ou les personnes y prenant place.
- (4) Nonobstant les limites de vitesse ci-haut mentionnées, tout navire approchant d'un pont levant autoportant devrait le faire à une vitesse qui l'empêchera de dépasser l'indicateur de limite d'approche, au cas où la levée du pont serait retardée.

Tirant d'eau maximal

29. (1) Nonobstant toute autre disposition dans le présent manuel, il incombe au capitaine d'un navire qui transite d'en contrôler le chargement, le tirant d'eau et la vitesse en fonction des caractéristiques particulières du navire et de sa tendance à gîter ou à s'asseoir dans l'eau, de façon à éviter qu'il ne touche le fond. *(Les chenaux principaux entre le port de Montréal et le lac Érié ont une profondeur normalisée de 8,23 m.)*

Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement, Section 18.

- (2) Le tirant d'eau d'un navire doit respecter l'exigence de tirant d'eau minimal défini lors de l'inspection sur le rapport d'inspection élargi, et il ne doit jamais dépasser 79,2 dm ou le tirant d'eau maximal permis et fixé dans un avis de la Voie maritime, préparé par le gestionnaire et par la Corporation pour la partie de la Voie maritime dans laquelle le navire transite.

- (3) (a) un système d'information sur le tirant d'eau (SIT) opérationnel approuvé par un membre de l'Association internationale des sociétés de classification satisfaisant aux normes de mise en œuvre trouvées à www.grandslacs-voiemaritime.com et ayant à bord ;
- (i) un SAI opérationnel avec une précision approuvée par la Voie maritime
 - (ii) des cartes électroniques de navigation à jour;
 - (iii) des cartes contenant des données bathymétriques haute résolution à jour;
- (b) L'écran du système d'information sur le tirant d'eau doit être situé près du principal poste de direction de la manœuvre du navire, doit être visible et se lire facilement, et doit être équipé d'une prise à l'usage des pilotes qui utilisent un SIT portable.
- (i) Les documents de vérification de l'appareil SIT doivent être conservés à bord en tout temps et être disponibles pour une inspection.
 - (ii) Une lettre de la compagnie attestant la formation des officiers pour l'utilisation du SIT doit être conservée à bord et être disponible pour une inspection.
 - (iii) Tout navire qui souhaite utiliser le SIT doit en aviser par écrit le gestionnaire ou la Corporation au moins 24 heures avant le début de son premier transit dans le réseau avec le SIT.
 - (iv) À chaque saison de navigation, tout navire qui souhaite utiliser un SIT approuvé pour transiter le système doit remplir la liste de vérification qui peut être trouvée à www.grandslacs-voiemaritime.com et être envoyée au gestionnaire ou à la Corporation avant son premier transit de la saison.
 - (v) Si, pour une quelconque raison, l'appareil SIT ou le SAI devient hors service, ne fonctionne pas correctement ou n'est plus utilisé pendant que le navire transite avec un tirant d'eau supérieur au tirant d'eau maximum permis pendant cette période tel que prescrit au paragraphe 29(2), le personnel du navire doit en aviser immédiatement le gestionnaire ou la Corporation.

Lest et assiette

30. (1) Dans tous les cas :
- a) tout navire doit être convenablement lesté;
 - b) tout navire doit avoir une assiette convenable;

- c) aucun navire, sauf dans des circonstances exceptionnelles et avec une autorisation spéciale, ne sera autorisé à transiter si son assiette sur l'arrière dépasse 45,7 dm;
- d) le transit dans la Voie maritime peut être refusé ou retardé dans le cas de navires qui, de l'avis d'un agent, ne sont pas lestés convenablement ou ne présentent pas une assiette convenable;
- e) à titre de condition du transit dans la Voie maritime après avoir navigué à l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE), tout navire qui transporte seulement des quantités résiduelles d'eau de ballast ou de sédiments qui ont été puisées à l'extérieur (ZEE) doit :
 - i) avant d'entrer dans les eaux de la Voie maritime effectuer, dans une zone située à au moins 200 milles marins du rivage, le rinçage à l'eau salée des citernes d'eau de ballast qui contiennent les quantités résiduelles d'eau de ballast. Un rinçage à l'eau salée s'entend de l'ajout d'eau médio-océanique aux citernes d'eau de ballast, du mélange de l'eau de rinçage avec l'eau résiduelle et les sédiments dans les citernes par le mouvement du navire et du rejet de l'eau mélangée pour que la salinité de l'eau de ballast résiduelle des citernes qui en résulte dépasse 30 parties par mille ou s'en approche le plus possible.

Pour le rinçage à l'eau salé, le navire doit prendre autant d'eau médio-océanique dans chaque citerne que possible tout en respectant les normes de sécurité (pour le navire et l'équipage). Un rinçage adéquat peut exiger plus d'une séquence ajout-mélange-rejet, surtout s'il n'est possible de puiser que de faibles quantités d'eau à la fois en toute sécurité. Il incombe au capitaine du navire d'assurer la sécurité du navire, de l'équipage et des passagers.

Les navires qui ne signalent que de l'eau de ballast résiduelle à bord doivent veiller tout particulièrement à effectuer un rinçage à l'eau salée au cours de leur voyage vers les Grands Lacs afin d'éliminer les résidus d'eau fraîche ou saumâtre dans les citernes de ballast;
 - ii) posséder les moyens de mesurer le taux de salinité dans chaque citerne à bord du navire, pour s'assurer que les taux finaux sont d'au moins 30 parties par mille.
- f) Toute citerne non conforme aux exigences de l'alinéa 30 e) conservera à bord toute eau de ballast jusqu'à ce qu'il quitte la Voie maritime.
- g) Ces exigences ne s'appliquent pas aux bâtiments des forces armées au sens de la *Federal Water Pollution Control Act* ou aux bâtiments appartenant à un État et utilisés par cet État aux fins d'un service gouvernemental non commercial.

(2) Pour obtenir l'autorisation de transiter dans la Voie maritime :

- a) tout navire entrant dans la Voie maritime après avoir navigué au-delà de la zone économique exclusive doit accepter d'observer, en navigant où que ce soit sur les Grands Lacs ou dans la Voie maritime, le Code de pratiques exemplaires pour la gestion du lest d'eau, daté du 28 septembre 2000, de la Fédération maritime du Canada;
- b) tout autre navire entrant dans la Voie maritime qui a navigué exclusivement sur les Grands Lacs ou dans la Voie maritime doit accepter d'observer, en navigant où que ce soit sur les Grands Lacs ou dans la Voie maritime, le guide des pratiques de gestion volontaires visant à réduire le transfert des envahisseurs aquatiques dans les Grands Lacs par l'industrie maritime intérieure des États-Unis et du Canada daté du 26 janvier 2001, de la Lake Carriers' Association et de l'Association des armateurs canadiens.

Pour obtenir des copies du code de pratiques exemplaires pour la gestion du lest d'eau et du guide des pratiques de gestion volontaires visant à réduire le transfert des envahisseurs aquatiques dans les Grands Lacs par l'industrie maritime intérieure des États-Unis et du Canada, voir le site Web de la Voie maritime du Saint-Laurent, à www.grandslacs-voiemaritime.com.

Pour plus d'information veuillez consulter Le Transit des Navires et leur Équipements : Article #30 « Information sur les citernes d'eau de ballast »

Rencontres et dépassements

31. (1) La navigation à contre-bord et le dépassement sont assujettis au *Règlement sur les abordages* et au règlement des États-Unis intitulé *Inland Rules*.
- (2) Les rencontres de navires sont interdites à l'intérieur des limites indiquées par les signaux de mise en garde des ponts ou aux endroits signalisés par le gestionnaire ou la Corporation comme zones de rencontres interdites.
- (3) Sauf autorisation du contrôleur du trafic, un navire ne doit pas rattraper ou dépasser un autre navire ni tenter de le rattraper ou de le dépasser :
- a) dans un canal;
 - b) dans un rayon de 600 m de l'entrée d'un canal ou d'une écluse;
 - c) après que le contrôleur du trafic maritime ait établi l'ordre d'éclusage.

Mâts de charge – Pontée

32. (1) Les mâts de charge des navires doivent être fixés de façon à gêner le moins possible la vue de quiconque se trouve dans la timonerie.
- (2) La cargaison ou les conteneurs en pontée à l'avant ou à l'arrière doivent être arrimés de façon à :

- a) ne pas gêner la vue de quiconque se trouve dans la timonerie aux fins de la navigation;
 - b) ne pas nuire au matériel d'amarrage.
- (3) Le centre des opérations de la Voie maritime doit être avisé des hauteurs de la marchandise en pontée avant le transit d'un navire dans la Voie maritime ou avant son départ d'un port ou d'un quai.

Instructions spéciales

33. Il est interdit à un navire de conception inhabituelle, à un navire ou partie de navire remorqué ou à un navire de dimensions supérieures à celles prévues à l'article 3 de transiter dans la Voie maritime du Saint-Laurent, sauf sous réserve d'instructions spéciales du gestionnaire ou de la Corporation, données à la suite d'une demande faite par le représentant du navire.

Navires à la remorque

34. Un navire non automoteur (y compris, entre autres, un combiné remorqueur-remorqué ou remorqueur-navire inactif) ne doit pas faire route dans les eaux de la Voie maritime à moins d'être solidement attaché à un ou plusieurs remorqueurs adéquats, conformément aux instructions spéciales énoncées par le gestionnaire ou par la Corporation en vertu de l'article 33 et doit être équipé d'une ancre opérationnelle. **Voir l'article 49.**

Tout navire remorqué doit être inspecté avant chaque transit à moins qu'il ne possède un certificat d'inspection valide de la Voie maritime. Le propriétaire ou le capitaine doit donner un avis d'arrivée 24 heures à l'avance si une inspection est requise.

Pour plus d'information voir le paragraphe 79 2 (d).

Navigation en marche

35. Tout navire transitant entre le point d'appel 2 et la pointe Tibbetts et entre le point d'appel 15 et le point d'appel 16 doit :
- a) affecter du personnel au dispositif de propulsion du navire, y compris au poste de contrôle principal du moteur;
 - b) faire actionner le dispositif de propulsion de sorte qu'il réagisse immédiatement sur toute sa plage de fonctionnement;
 - c) affecter en tout temps à la timonerie du navire soit le capitaine ou un officier de quart breveté et un timonier;
 - d) disposer de membres d'équipage frais et dispos en nombre suffisant pour les opérations d'amarrage et autres fonctions essentielles.

Ordre d'éclusage

36. Les navires doivent avancer vers une écluse dans l'ordre indiqué par le contrôleur du trafic.

Amarrage aux murs d'approche

37. (1) Dès son arrivée à une écluse, un navire qui attend l'ordre d'avancer doit s'amarrer au mur d'approche tout près de la limite désignée par le signal d'approche ou de tout navire qui le précède, selon les instructions du contrôleur du trafic ou d'un agent.
- (2) Le port d'un vêtement de flottaison individuel personnel approuvé est obligatoire pour tous les membres de l'équipage qui débarquent sur des bômes d'accostage et manoeuvrent des amarres sur les murs des écluses.

Limite d'approche d'une écluse

38. Un navire qui approche d'une écluse doit obéir aux signaux lumineux propres à l'écluse, et son étrave ne doit en aucun cas dépasser la limite désignée par le signal d'approche tant que le feu est rouge ou qu'aucun feu n'est allumé.

Préparation des amarres en vue de l'éclusage

39. Avant l'entrée d'un navire dans une écluse :
- a) les treuils doivent pouvoir filer et défiler au moins 46 m à la minute;
- b) l'œil de chaque amarre doit être sorti en passant dans les chaumards sur le bordé.

Levée des défenses

- 39.1 Tout navire qui est muni de défenses non fixées à demeure doit lever ces défenses lorsqu'il passe une porte d'écluse dans les écluses Snell ou Eisenhower.

Entrée, sortie ou mise en position dans une écluse

40. (1) Les navires doivent avancer dans l'écluse de façon à ce que leur poupe ne dépasse pas le symbole d'arrêt figurant sur l'un des bajoyers et qui se trouve le plus proche des portes fermées, à moins d'avis contraire d'un gestionnaire et la Corporation.
- (2) Lors du largage des amarres dans une écluse, les navires ne doivent pas pouvoir reculer de façon à ce que leur poupe dépasse le symbole d'arrêt figurant sur l'un des bajoyers et qui se trouve le plus proche des portes fermées.
- (3) Tout navire qui entre dans une écluse doit être mis en position et amarré selon les indications du chef éclusier.
- (4) Il est interdit à un navire d'utiliser un propulseur à proximité d'une porte d'écluse.

Éclusage en tandem

41. Lorsque deux ou plusieurs navires sont éclusés simultanément, les navires se trouvant derrière le premier navire doivent :

- a) s'immobiliser suffisamment loin du navire qui les précède pour éviter tout abordage;
- b) être mis en position d'amarrage selon les indications du chef éclusier.

Lancement des lignes d'attrape

42. (1) Aux écluses, les lignes d'attrape doivent être fixées aux amarres et passées de la façon suivante :
- a) un navire descendant doit passer ses propres lignes d'attrape, fixées à l'œil situé à l'extrémité des amarres à l'aide d'un nœud de chaise, aux éclusiers de l'écluse dès que le navire franchit les portes;
 - b) les lignes d'attrape doivent être lancées aux navires remontants par les éclusiers dès que le navire franchit les portes et elles doivent être fixées aux amarres à 60 cm de l'épissure de l'œil au moyen d'une demi-clef à capeler;
 - c) à l'écluse d'Iroquois et à l'écluse 8 du canal Welland, les navires remontants et les navires descendants doivent utiliser leurs propres lignes d'attrape conformément à l'alinéa a);
 - d) dans les écluses 4 et 5 du canal Welland, tout navire remontant d'une longueur hors tout de plus de 218 m doit fixer la ligne d'attrape à l'œil du fil d'amarrage n° 1 à l'aide d'un nœud de chaise.
- (2) Il est interdit de lancer des amarres par-dessus bord d'une façon qui mettrait en danger les membres de l'équipe d'une écluse.

Tableau d'amarrage

43. À moins d'instructions contraires d'un agent, les navires qui franchissent les écluses doivent s'amarrer le long du mur d'approche ou dans l'écluse du côté indiqué dans le tableau du présent article.

DE MONTRÉAL À IROQUOIS								
	Rive sud		Beauharnois			Wiley-Dondero		Iroquois
	<i>Saint-Lambert</i>	<i>Côte Sainte-Catherine</i>	<i>Aval</i>	<i>Bief</i>	<i>Amont</i>	<i>Snell</i>	<i>Eisenhower</i>	
Écluses								
Remontant	B	B	T		T	T	T	B
Descendant	T	T	B		B	B	B	T
Murs d'approche								
Remontant	T	T	B	B		T	T	T
Descendant	B	B		T	T	B	B	B

CANAL WELLAND									
	1	2	3	4	5	6	7	<i>Tranchée de la porte de garde</i>	8
Écluses									
Remontant	T	T	B	B	B	B	B		T
Descendant	B	B	T	B	B	B	T		B
Murs d'approche									
Remontant	T	T	T	T			T	T	B ou T
Descendant	B	B	B			T	T	B	B ou T

NOTE : B = bâbord; T = tribord

Amarrage dans les écluses

44. (1) Les amarres ne doivent être placées sur les bollards que selon les indications de l'éclusier.
- (2) Il est interdit de faire fonctionner les treuils des amarres avant que le chef éclusier ou un éclusier n'ait signalé que l'amarre a été fixée sur le bollard.
- (3) Pendant l'amarrage dans une écluse, lorsque les amarres sont sur le bollard, elles doivent être maintenues desserrées, jusqu'à ce que le signal soit donné par l'éclusier. Quand le navire se prépare à quitter l'écluse, les amarres doivent être maintenues desserrées après que le signal de lâcher les amarres a été donné par l'éclusier.
- (4) Les navires amarrés par le système d'amarrage mains libres (HFM) doivent avoir au moins un (1) membre d'équipage bien reposé sur le pont pendant l'éclusage pour aider l'équipe du pont.

Manoeuvre d'urgence

45. Lorsque la vitesse d'un navire qui entre dans le sas d'une écluse doit être réduite, le commandant doit prendre toutes les mesures nécessaires pour immobiliser le navire de façon à éviter d'entrer en contact avec les structures de l'écluse. Les ancres ne peuvent en aucun cas être utilisées pour immobiliser le navire en entrant dans une écluse.

Surveillance des amarres

46. (1) Les membres de l'équipage d'un navire doivent tenir en vue et surveiller les amarres d'un navire lorsqu'il passe dans une écluse.
- (2) Au moins un membre de l'équipage doit s'occuper de chaque amarre lorsqu'il faut les tendre manuellement pendant que le navire est dans le sas de l'écluse.
- (3) Les amarres sur le pont doivent faire l'objet d'une surveillance individuelle, à moins que le navire ne soit équipé d'un dispositif de guidage latéral, et il faut assurer un contact visuel pour voir les signaux provenant des employés des écluses chargés d'attacher et de larguer les amarres.

Sortie de l'écluse

47. (1) Un navire ne doit larguer ses amarres que sur les instructions de l'éclusier.
- (2) Aucun navire ne doit quitter l'écluse tant que les portes de sortie, les défenses et le pont, le cas échéant, ne sont pas complètement ouverts.
- (3) Quand le système d' « amarrage mains libres » (AML) est utilisé, il est interdit aux navires d'utiliser leur(s) moteur(s) avant que l'éclusier en donne le signal.

Bassins de virage

48. Un navire ne doit pas faire demi-tour dans un canal, sauf :
- a) avec permission du contrôleur du trafic;
- b) aux endroits indiqués au tableau ci-après.

BASSINS DE VIRAGE	
Canal de la Rive sud :	
a) Bassin de virage n° 1	- en face de Brossard
b) Bassin de virage n° 2	- immédiatement en aval de l'écluse de la Côte Sainte-Catherine
Canal Welland :	
a) Bassin de virage n° 1	- entre l'écluse n° 7 et la tranchée de la porte de garde, pour les navires d'une longueur hors tout d'au plus 180 m
b) Bassin de virage n° 2	- immédiatement au sud de Port Robinson (mille 13)
c) Bassin de virage n° 3	- au nord de l'écluse n° 8, pour les navires d'une longueur hors tout d'au plus 170 m
d) Pour les navires d'une longueur hors tout d'au plus 80 m	
(i) à l'extrémité nord du quai n° 1	
(ii) au mur d'approche en amont de l'écluse n° 1	
(iii) au mur d'approche en aval de l'écluse n° 2	
(iv) au quai n° 9	
(v) entre les extrémités sud des quais n ^{os} 18-2 et 18-3	

Mouillage ou amarrage à la berge d'un canal

49. Sauf en cas d'urgence ou avec l'autorisation du contrôleur du trafic, aucun navire ne doit mouiller l'ancre dans un canal ni s'amarrer à la berge d'un canal.

Toutes les ancres du navire devront être conçues pour qu'il soit possible de les laisser aller rapidement, de les maintenir et de les remonter efficacement.

Aires de mouillage

50. Sauf en cas d'urgence ou avec l'autorisation du contrôleur du trafic, aucun navire ne doit jeter l'ancre dans la Voie maritime, sauf dans les aires de mouillage désignées ci-après :

- a) Pointe Fortier (lac Saint-Louis);
- b) Melocheville (canal de Beauharnois);
- c) Saint-Zotique, l'île Dickerson et Pointe Stonehouse (lac Saint-François);
- d) Île Wilson Hill et Morrisburg (fleuve Saint-Laurent);
- e) Prescott, Union Park et Île Carlton (fleuve Saint-Laurent);
- f) au large de Point Tibbetts (lac Ontario)
- g) au large de Port Weller (lac Ontario);
- h) au large de Port Colborne (lac Érié).

Notification de l'arrivée d'un navire près d'un pont

51. (1) Le capitaine d'un navire approchant d'un pont doit, si la présence de son navire n'a pas été reconnue par un feu de signalisation clignotant, aviser le pontier de son arrivée par radio VHF dès qu'il arrive à la hauteur de l'un des signaux ordonnant de siffler.
- (2) Les signaux visés au paragraphe (1) sont placés à une distance de 550 m à 2 990 m en amont et en aval des ponts levants, et à un endroit autre qu'aux abords d'une écluse.

Limite d'approche d'un pont

52. (1) Il est interdit à un navire de dépasser le panneau d'indication de la limite d'approche de tout pont levant avant que le pont ne soit complètement levé et que le feu ne passe au vert.
- (2) Nul navire ne peut dépasser le panneau d'indication de la limite d'approche se trouvant aux ponts 7A et 7B du CPR sur le canal de la Rive sud à Kahnawake avant que les deux ponts soient complètement levés et que les deux feux passent au vert.

Entrave à la navigation

53. Il est interdit à un navire de circuler, de jeter l'ancre ou de s'amarrer de manière à entraver ou gêner la navigation.

Aides à la navigation

54. (1) Il est interdit de déranger les aides à la navigation ou de s'y amarrer.
- (2) Il est interdit d'installer des bouées ou des marques de navigation dans la Voie maritime sans l'autorisation du gestionnaire ou de la Corporation.

Projecteurs

55. Il est interdit d'utiliser un projecteur de manière que ses rayons gênent la manœuvre d'un ouvrage de la Voie maritime ou d'un navire.

Dommages ou dégradation causés à la propriété de la Voie maritime

56. Tout capitaine de navire doit :
- a) conduire son navire de manière à ne pas endommager la propriété de la Voie maritime;
- b) empêcher les membres de son équipage de dégrader la propriété de la Voie maritime.

Débarquement ou embarquement

57. (1) Sauf autorisation d'un agent, aucune autre personne qu'un membre d'équipage ne doit ni monter à bord d'un navire en cours d'éclusage ni en débarquer.
- (2) Aucun membre d'équipage d'un navire en cours d'éclusage ne doit débarquer ou embarquer sauf en vue d'accomplir des fonctions essentielles sur instructions du capitaine.
- (3) Les personnes montant à bord d'un navire ou en débarquant doivent recevoir l'aide d'un membre de l'équipage en s'assurant que les conditions sont sécuritaires.

Ordre d'éclusage des embarcations de plaisance

58. (1) Le passage des embarcations de plaisance est programmé par le contrôleur du trafic ou par le chef éclusier et peut être retardé pour éviter de gêner la navigation d'autres navires.
- (2) Toute embarcation de plaisance voulant transiter dans une écluses canadiennes doit d'abord effectuer une réservation sur le site Web de la Voie maritime.

Pollution

59. (1) Aucun navire ne doit :
- a) ni émettre des étincelles ou dégager une fumée excessive;
 - b) ni ramoner à la vapeur des tubes de chaudières.
- (2) Aucun navire ne doit déverser dans les eaux de la Voie maritime des substances non autorisées par les règlements fédéraux des États-Unis et du Canada, ni de substances queltes qu'elles soient dans les eaux des deux zones suivantes du canal Welland :
- a) de l'écluse 7 (Thorold) au mille 17 (Welland);
 - b) de l'écluse 8 (Port Colborne) à l'extrémité des jetées de Port Colborne (lac Érié).
- (3) Les navires doivent inscrire dans un registre le nom de chaque endroit de la Voie maritime ou des eaux adjacentes où ils ont déversé des eaux de cale.
- (4) Sauf autorisation du gestionnaire ou de la Corporation, aucun navire ne doit déverser des ordures, des cendres, des déchets, des détritits ou d'autres matières.
- (5) Sauf s'il est autorisé à le faire par le gestionnaire ou par la Corporation, aucun navire ne peut exécuter des travaux de peinture par-dessus bord dans le Canal Welland.

PARTIE IV – RADIOCOMMUNICATIONS

Veille d'écoute et avis d'arrivée

60. (1) Les navires doivent assurer une veille d'écoute sur la fréquence radio qui leur est assignée lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur d'un secteur de contrôle du trafic de la Voie maritime indiqué sur le plan général de la Voie maritime et ils doivent donner un avis d'arrivée de la façon prescrite à l'article 64, lorsqu'ils arrivent à la hauteur d'un point d'appel.
- (2) L'avis d'arrivée est censé avoir été donné lorsqu'une station de la Voie maritime en a accusé réception.

Fréquences assignées

61. Les stations de la Voie maritime fonctionnent sur les fréquences VHF assignées qui suivent :
- | | | |
|----|----------------------|---|
| a) | 156,8 MHz (voie 16) | Détresse et appel; |
| b) | 156,7 MHz (voie 14) | Fréquence de travail (stations canadiennes du secteur 1 et du canal Welland); |
| c) | 156,65 MHz (voie 13) | Fréquence de travail (stations américaines du lac Ontario et du secteur 4 du fleuve); |
| d) | 156,6 MHz (voie 12) | Fréquence de travail (stations américaines du lac Ontario et du secteur 4 du fleuve); |
| e) | 156,6 MHz (voie 12) | Fréquence de travail (stations américaines du secteur 2 du fleuve); |
| f) | 156,55 MHz (voie 11) | Fréquence de travail (stations canadiennes du secteur 3 et des lacs Ontario et Érié). |

Stations de la Voie maritime

62. Les stations de la Voie maritime sont situées aux points suivants :

VDX20 (Beauharnois – Voie maritime)	Écluse en amont de Beauharnois Secteur de contrôle du trafic n° 1
KEF (Eisenhower – Voie maritime)	Écluse Eisenhower Secteur de contrôle du trafic n° 2
VDX21 (Iroquois – Voie maritime)	Écluse d'Iroquois Secteur de contrôle du trafic n° 3
WAG (Clayton – Voie maritime)	Clayton (New York) Secteur de contrôle du trafic n° 4
WAG (Sodus – Voie maritime)	Sodus (New York) Secteur de contrôle du trafic n° 4

VDX72 (Newcastle – Voie maritime)	Port Hope (Ontario) Secteur de contrôle du trafic n° 5
VDX70 (Newcastle – Voie maritime)	Port Weller (Ontario) Secteur de contrôle du trafic n° 5
VDX22 (Welland – Voie maritime)	St. Catharines (Ontario) Secteur de contrôle du trafic n° 6
VDX68 (Long Point – Voie maritime)	Port Colborne (Ontario) Secteur de contrôle du trafic n° 7

Procédures radio

63. Dans chaque secteur de contrôle, les navires doivent utiliser les voies de communication énumérées dans le tableau ci-après.

VOIES DE COMMUNICATION					
STATION	NUMÉRO DU SECTEUR DE CONTRÔLE	LIMITES DU SECTEUR	APPEL	TRAVAIL	VEILLE D'ÉCOUTE
Beauharnois – Voie maritime	1	Du point d'appel n° 2 aux points d'appel n° 6-7	Voie 14	Voie 14	Voie 14
Eisenhower – Voie maritime	2	Des points d'appel n° 6-7 aux points d'appel n° 10-11	Voie 12	Voie 12	Voie 12
Iroquois – Voie maritime	3	Des points d'appel n° 10-11 à l'île Crossover	Voie 11	Voie 11	Voie 11
Clayton – Voie maritime	4	De l'île Crossover à Cape Vincent	Voie 13	Voie 13	Voie 13
Sodus – Voie maritime	4	De Cape Vincent au milieu du lac Ontario	Voie 12	Voie 12	Voie 16
Newcastle – Voie maritime	5	Du milieu du lac Ontario au point d'appel n° 15	Voie 11	Voie 11	Voie 16
Welland – Voie maritime	6	Du point d'appel n° 15 au point d'appel n° 16	Voie 14	Voie 14	Voie 14
Long Point – Voie maritime	7	Du point d'appel n° 16 à Long Point	Voie 11	Voie 11	Voie 16

Appel

64. (1) Les navires qui désirent transiter dans la Voie maritime ou qui y transitent doivent communiquer avec la station désignée sur la fréquence assignée lorsqu'ils se trouvent à la hauteur d'un point d'appel ou d'un point de contrôle (indiqué sur le plan général de la Voie maritime) et donner à ce moment-là les renseignements requis à l'annexe III.
- (2) Doit être communiquée à la station appropriée de la Voie maritime toute modification à ces renseignements, et entre autres, toute variation de 30 minutes ou plus à l'heure prévue d'arrivée.
- (3) Un navire descendant qui se trouve dans l'écluse de Saint-Lambert doit utiliser la voie 10 (156,5 MHz) pour obtenir un rapport sur la circulation du centre de régulation de la circulation maritime du Québec.
- (4) Après avoir obtenu le rapport dont il est fait mention au paragraphe (3), le navire descendant doit reprendre la veille sur la voie 14 (156,7 MHz) avant de quitter l'écluse de Saint-Lambert.
- (5) Lorsque le navire descendant a dépassé l'extrémité aval du mur d'approche aval de l'écluse de Saint-Lambert, le capitaine doit appeler « Beauharnois – Voie maritime » et demander l'autorisation d'utiliser la voie 10 (156,5 MHz).
- (6) La station « Beauharnois – Voie maritime » doit accorder l'autorisation demandée conformément au paragraphe (5) et informer le navire descendant de tout trafic remontant autorisé à entrer dans la Voie maritime mais non encore arrivé au point d'appel n° 2.
- (7) Dans le cas d'une rencontre prévue de navires entre l'extrémité inférieure du mur d'approche d'aval et le point d'appel n° 2, le navire descendant doit garder l'écoute sur la voie 14 (156,7 MHz) jusqu'à ce que la rencontre soit terminée.
- (8) Après le passage à contre-bord, le navire descendant doit appeler « Beauharnois – Voie maritime » avant de passer à la voie 10 (156,5 MHz).

Communications – Ports, bassins et mouillages

65. (1) Tout navire avant d'entrer dans un port des lacs ou le quitter doit appeler la station de la Voie maritime appropriée aux points de contrôle suivants :
- a) pour les ports de Toronto et de Hamilton, à 1 mille marin des limites du port;
- b) pour les autres ports des lacs, à l'entrée du port.
- (2) Tout navire qui arrive à un port, à un quai ou à un mouillage doit appeler la station appropriée de la Voie maritime, donnant l'heure prévue de départ, si possible, et quatre heures au moins avant son départ, tout navire partant d'un port, d'un quai ou d'un mouillage doit appeler de la même façon en donnant sa destination et l'heure prévue d'arrivée au point de contrôle suivant.

- (3) Tout navire avant de partir d'un port, d'un quai ou d'un mouillage doit appeler la station appropriée de la Voie maritime en signalant sa destination et l'heure prévue d'arrivée au point de contrôle suivant.

PARTIE V – CARGAISONS DANGEREUSES

Lois applicables

66. a) Les navires portant une cargaison complète ou partielle de mazout, d'essence, de pétrole brut ou d'autres produits inflammables en vrac, y compris les navires-citernes vides non dégazés, ainsi que les navires transportant en cargaison générale ou en conteneurs des substances dangereuses visées par les règlements établis en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada (2001)*, de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* ou par les lois des États-Unis intitulées *Dangerous Cargo Act* ou *Hazardous Materials Transportation Act* ou leurs règlements d'application sont réputés transporter des substances dangereuses et ne doivent pas transiter sans avoir satisfait à toutes les exigences des lois et règlements susmentionnés et des présentes Pratiques et procédures.
- b) Tout navire transportant une cargaison dangereuse visée à la présente partie et tout navire-citerne transportant une cargaison liquide en vrac doivent déposer auprès du gestionnaire et de la Corporation une copie du plan de cargaison applicable visé au paragraphe 72(5).

Navires porteurs d'explosifs

67. Un navire transportant des matières explosibles, selon la définition qu'en donnent la loi des États-Unis dite *Dangerous Cargo Act* et le *Code maritime international des marchandises dangereuses*, classe 1, division 1.1 à 1.5 inclusivement, que ce soit à titre commercial ou à des fins gouvernementales, est réputé être un navire porteur d'explosifs aux fins des présentes Pratiques et procédures.

Lettre d'autorisation de transport d'explosifs

68. (1) Un navire porteur d'explosifs doit obtenir une lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime, dans chacun des cas suivants :
- a) s'il transporte jusqu'à 2 tonnes de matières explosibles comportant un danger d'explosion en masse (Code OMI, classe 1, division 1.1 et 1.5) :
- b) s'il transporte plus de 10 tonnes jusqu'à un maximum de 50 tonnes de matières explosibles ne comportant pas de danger d'explosion en masse (Code OMI, classe 1 division 1.2);
- c) s'il transporte plus de 100 tonnes jusqu'à un maximum de 500 tonnes de matières explosibles comportant un danger d'incendie sans effet explosif (Code OMI, classe 1, division 1.3);
- d) s'il transporte plus de 100 tonnes jusqu'à un maximum de 500 tonnes de matières explosibles sans risques notables ou très peu sensibles (Code OMI, classe 1, divisions 1.4).

- (2) Un navire porteur d'explosifs en quantités supérieures aux limites visées au paragraphe (1) ne peut pas obtenir une lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime, et il lui est interdit d'y transiter.
- (4) La demande de lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime, attestant que la cargaison a été emballée, marquée et arrimée conformément au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Canada)*, au règlement des États-Unis pris en vertu de la loi intitulée *Dangerous Cargo Act* et au *Code maritime international des marchandises dangereuses* est adressée par écrit à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, 202, rue Pitt, Cornwall (Ontario) K6J 3P7, ou à la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, P.O. Box 520, Massena, New York 13662.
- (4) Un exemplaire signé de la lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime ainsi qu'une copie conforme d'un certificat de chargement de marchandises dangereuses doivent être conservés à bord du navire porteur d'explosifs qui transite et présentés à tout agent qui en fait la demande.

Navires à cargaison dangereuse

69. Aux fins des présentes Pratiques et procédures, les navires suivants sont réputés être des navires à cargaison dangereuse :
- a) un navire-citerne transportant du mazout, de l'essence, du pétrole brut ou d'autres liquides inflammables ayant un point d'éclair inférieur à 61 °C, y compris un navire-citerne non dégazé dont la cargaison précédente avait un point d'éclair inférieur à 61 °C;
 - b) un navire-citerne transportant du gaz liquéfié comprimé, des acides en vrac ou des produits chimiques liquéfiés;
 - c) un navire transporteur de marchandises sèches qui transporte les substances dangereuses suivantes en vrac, en cargaison générale ou en conteneurs :
 - (i) plus de 50 tonnes de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression (Code OMI, classe 2),
 - (ii) plus de 50 tonnes de matières liquides inflammables ayant un point d'éclair inférieur à 61 °C (Code OMI, classe 3),
 - (iii) plus de 50 tonnes de matières solides inflammables, de matériaux sujets à combustion spontanée, ou de matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables (Code OMI, classe 4),
 - (iv) plus de 50 tonnes de matières oxydantes ou de peroxydes organiques (Code OMI, classe 5),
 - (v) toute quantité de matières toxiques ou infectieuses (Code OMI, classe 6),
 - (vi) toute quantité de matières radioactives (Code OMI, classe 7),

- (vii) plus de 50 tonnes de matières corrosives (Code OMI, classe 8),
- (viii) toute quantité de tournures, copeaux, coups ou rognures métalliques en vrac, ayant une température supérieure à 65,5 °C lors du chargement ou en transit,
- (ix) toute quantité de grain soumis à la fumigation au moyen d'un produit chimique nuisible à l'homme,
- (x) toute quantité de fer de réduction directe (DRI).

Défenses – Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse

70. Un navire porteur d'explosifs qui est tenu d'avoir une lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime selon l'article 68 et un navire-citerne transportant une cargaison ayant un point d'éclair de 61 °C ou moins, sauf s'il la transporte dans des citernes centrales et est équipé de citernes latérales dégazées, doivent être munis de chaque côté d'un nombre suffisant de défenses non métalliques pour empêcher toute partie métallique du navire de toucher la paroi d'un quai ou d'un bajoyer.

Signaux – Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse

71. Tout navire porteur d'explosifs et tout navire à cargaison dangereuse doivent arborer, à la tête du mât ou dans un autre endroit aussi bien en vue, le pavillon « B ».

Communication des renseignements – Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse

72. (1) Un navire porteur d'explosifs ou un navire à cargaison dangereuse doit, au moment de communiquer les renseignements exigés au paragraphe 64(1), faire connaître la nature et le tonnage de sa cargaison, ainsi que son point d'éclair, s'il y a lieu. Le navire porteur de grain soumis à la fumigation doit déclarer au centre de contrôle de la Voie maritime le plus proche la nature du fumigant utilisé, ses propriétés et les cales concernées.
- (2) Un navire porteur d'explosifs qui est tenu d'avoir une lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime doit, au moment de la communication, donner le numéro de cette lettre d'autorisation.
- (3) Un navire à cargaison dangereuse transportant des tournures, copeaux, coups ou rognures métalliques en vrac doit, au moment de communiquer les renseignements exigés au paragraphe 64(1), signaler la température la plus élevée de chaque compartiment à ce moment et celle à la fin du chargement.
- (4) Un navire transportant des matières radioactives doit, au moment de la communication, donner le numéro et la date de délivrance de tout certificat obligatoire délivré par la Commission Canadienne de Sécurité Nucléaire (CNSC) et/ou la Commission de Contrôle Nucléaire des États-Unis (USNRC) et autorisant ce transport.

- (5) Avant de transiter dans une partie de la Voie maritime, tout navire à cargaison dangereuse visé à l'article 66, tout navire-citerne porteur d'une cargaison liquide en vrac et tout navire transportant du grain soumis à la fumigation doivent déposer auprès du gestionnaire une copie du plan de cargaison applicable qui comprend ce qui suit :
- a) le nom de la cargaison, sa classification OMI et son numéro ONU, tels qu'ils figurent dans le *Code maritime international des marchandises dangereuses*, le cas échéant, ou, à défaut, la mention « NON CLASSÉ »;
 - b) la masse totale approximative en tonnes métriques ou le volume total en mètres cubes de chaque marchandise et son lieu d'arrimage;
 - c) la masse approximative en tonnes métriques ou le volume approximatif en mètres cubes contenu dans chaque cale ou réservoir;
 - d) le point d'éclair de la cargaison, le cas échéant;
 - e) la date prévue d'entrée dans la Voie maritime et les date et heure de l'établissement du plan de cargaison définitif ou de sa dernière modification;
 - f) dans le cas d'un navire-citerne en lest, la cargaison précédente de chaque cale sur un plan tel que ci-dessus.
- (6) Pour tout navire-citerne, les renseignements exigés par le présent article doivent paraître sur un plan indiquant la disposition générale des réservoirs et la coupe au maître montrant les réservoirs à double fond et les citernes à ballast latérales. Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement.
- (7) Si la fiche signalétique relative (SDS) à la cargaison dangereuse d'un navire ne se trouve pas dans un centre de contrôle de la Voie maritime, le navire doit produire tout renseignement nécessaire à la préparation d'une telle fiche SDS.
- (8) Tout navire doit soumettre son plan de cargaison au centre de contrôle de la Voie maritime le plus proche d'où il sera distribué à tous les autres centres de contrôle de la Voie maritime. En cas de tout changement de l'arrimage, y compris par suite d'un chargement ou d'un déchargement durant un transit, il doit soumettre un plan révisé avant de quitter tout port entre Saint-Lambert et Long Point.
- (9) Tout manquement à ces exigences peut entraîner des délais inutiles ou un refus de transit.

Nettoyage des citernes – Navires à cargaison dangereuse

73. (1) Le nettoyage et le dégazage des citernes ne doivent pas être effectués :
- a) dans un canal ou une écluse;

- b) à proximité d'autres navires ou structures;
- c) avant d'en avoir informé la plus proche station de la Voie maritime.

Permission de travaux à chaud

- (2) L'autorisation est accordée selon les conditions suivantes :
 - (a) Copie du « permis de travail à chaud » du navire fournie à la CGVMSL à (nrerie@seaway.ca et nrshipinspectors@seaway.ca) avant le début du soudage
 - (b) Nom de l'entreprise effectuant le travail à chaud
 - (c) Une surveillance incendie efficace est maintenue
 - (d) Les opérations de soudage doivent cesser temporairement pendant les rencontres de navires et les éclusages
 - (e) Les opérations de soudage doivent cesser sous la direction d'un contrôleur de la circulation, et
 - (f) Toutes les étincelles et/ou flammes doivent être contenues sur le navire

Exigences particulières pour les navires-citernes qui effectuent un travail à chaud

- (3) Avant d'arriver à un mur d'approche ou un quai de la CGVMSL, tout navire-citerne doit être exempt de gaz ou ses réservoirs doivent avoir été mis sous atmosphère inerte. Le certificat de dégazage doit être envoyé au centre de contrôle du trafic de la CGVMSL qui donnera l'autorisation de débiter le travail à chaud.

PARTIE VI – FIXATION ET PERCEPTION DES DROITS

Déclaration de transit

- 74. (1) Un formulaire ebusiness de déclaration de transit dans la Voie maritime (cargaison et passagers) doit être complété et soumis au Gestionnaire par le représentant d'un navire, pour chaque navire qui a fait l'objet d'un congé préalable sauf un navire qui n'est pas chargé, dans un délai de 14 jours après que le navire soit entré dans la Voie maritime pour tout trajet remontant ou descendant. Le formulaire ebusiness de déclaration de transit doit être complété directement sur le site de la Voie maritime à www.grandslacs-voiemaritime.com et soumis au moyen de l'application ebusiness.
- (2) L'utilisation du Système Harmonisé (HS Codes) et du Code de localisation des Nations Unies est obligatoire pour l'identification des cargaisons et des ports respectivement.
- (3) Le poids des marchandises embarquées ou inscrites au manifeste doit être indiqué sur la déclaration ebusiness de transit de la Voie maritime, sauf dans le cas des produits pétroliers pour lesquels il n'y a pas, au point de chargement, de compteurs indiquant le nombre de gallons chargés; dans ce cas, on pourra inscrire sur la déclaration les poids au déchargement.

- (4) Lorsqu'un navire transporte une cargaison à destination ou en provenance d'un port étranger, un exemplaire électronique certifié du manifeste de la cargaison doit être soumis en même temps que la déclaration ebusiness de transit dans la Voie maritime.
- (5) Un certificat de pesage ou autre document semblable délivré au lieu d'un manifeste de la cargaison peut tenir lieu de manifeste.
- (6) Si les renseignements donnés dans la déclaration ebusiness de transit dans la Voie maritime au sujet de la destination du navire, de la cargaison ou des passagers s'avèrent inexacts, le représentant doit envoyer sans tarder au gestionnaire une révision de la déclaration.
- (7) Les déclarations ebusiness de transit dans la Voie maritime doivent servir à l'établissement des droits conformément au *Tarif des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent*, et les factures des droits seront envoyées au représentant ou à l'agent qu'il aura désigné.
- (8) Dans les cas où une cargaison d'aide gouvernementale est déclarée, un formulaire approprié des douanes canadiennes ou américaines ou une lettre de certification signée et estampillée par les douanes canadiennes ou américaines doit accompagner la déclaration ebusiness de transit.

Paiement des droits

75. (1) Toute facture de droits est payable en devises canadiennes dans les 45 jours suivant la date d'entrée d'un navire dans la Voie maritime, et tout redressement paraîtra sur une facture ultérieure.
- (2) Les droits établis par une entente entre le Canada et les États-Unis et prévus dans le *Tarif des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent* doivent être acquittés par toute embarcation de plaisance pour le transit de chaque écluse canadienne en utilisant le système de réservation des embarcations de plaisance disponible sur le site Web de la Voie maritime. Aux écluses américaines, les droits doivent être acquittés en monnaie américaine, ou l'équivalent préétabli en monnaie canadienne, ou par paiement avec Pay.gov sur le site Internet de la Voie maritime.
- (3) Les frais pour les services d'agents de sécurité mis en place par la Voie maritime en conformité avec le règlement de Sûreté dans le Transport maritime sont payables dans les 30 jours suivant l'émission de la facture.
- (4) Les représentants des navires ayant des factures en souffrance toujours impayées après 45 jours, pourraient voir révoqué le congé préalable des navires qui l'ont obtenu, et se faire retirer immédiatement la dérogation de garantie du paiement des droits, décrite aux paragraphes 26(3) et 26(4).

Cargaisons en transit

76. Les cargaisons qui sont transportées en remontant et en descendant au cours d'un même voyage doivent être déclarées avec la déclaration ebusiness de transit dans la Voie maritime, mais ces cargaisons sont censées constituer du lest et ne sont pas assujetties aux droits.

77. (Réservé)

PARTIE VII – RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Renseignements requis

78. (1) Les documents probants, y compris les certificats d'inspection, les certificats de ligne de charge, les rôles d'équipage, les déclarations de cargaison dangereuse et le plan d'arrimage de la cargaison, doivent être placés à bord et mis à la disposition de l'agent qui en fait la demande.
- (2) Les documents probants, y compris les pièces justificatives de cargaison, les manifestes de cargaison, les déclarations de cargaison dangereuse et les connaissements, doivent être conservés par l'agent, le propriétaire ou l'exploitant pendant cinq ans ou jusqu'à ce que le gestionnaire ou la Corporation ait effectué une vérification, et ils doivent être mis à la disposition de l'agent qui en fait la demande.
- (3) Lorsqu'une Déclaration de sûreté est requise entre un navire et la voie maritime du Saint-Laurent, elle doit être remplie avant l'entrée dans la première écluse et restera en vigueur jusqu'à la sortie de la voie maritime du Saint-Laurent soit à Saint-Lambert ou soit à la sortie du canal Welland à Port Colborne.

Une copie de la Déclaration de sûreté peut être trouvée à <https://grandslacs-voiemaritime.com/fr/navigation-commerciale/securite-de-la-voie-maritime/>

Avis d'arrivée – Navires qui doivent être inspectés

79. Les navires doivent donner un avis d'arrivée au moins 96 heures d'avance à la plus proche station de la Voie maritime, avant tout transit ou lorsqu'une nouvelle inspection est requise.
- (1) **Avis d'arrivée** – Tous les navires battant pavillon étranger de 300 tonneaux ou plus ayant l'intention de transiter dans la Voie maritime doivent soumettre un formulaire électronique complet d'Avis d'arrivée (NOA) de la Garde côtière américaine (USCG) avant d'entrer au point d'appel n° 2 (CIP 2) en procédant comme suit:

Si avant d'arriver au point d'appel n° 2, la durée de voyage est de 96 heures ou plus, vous devez soumettre un avis d'entrée électronique **96 heures** avant d'entrer dans la Voie maritime.

Si avant d'arriver au Point d'appel n° 2, la durée de votre voyage est inférieure à 96 heures, vous devez soumettre un avis d'entrée électronique avant votre départ, mais au moins **24 heures** avant d'entrer dans la Voie maritime.

S'il y a des changements à l'avis d'entrée électronique, vous devez les soumettre aussitôt que possible, mais au moins 12 heures avant d'entrer dans la Voie maritime.

L'avis d'entrée doit être transmis **électroniquement** selon les procédures du Centre National des Mouvements de Navires de la Garde Côtière Américaine (NVMC) (<http://www.nvmc.uscg.gov>).

Afin de remplir l'avis d'entrée correctement, donnez les renseignements suivants :

- "CIP 2" comme Port d'arrivée,
- "Foreign to Saint Lawrence Seaway" comme Type de voyage, et
- "Saint Lawrence Seaway Transit" comme État d'arrivée, ville et installation de réception.

(2) **Navires nécessitant une inspection ou une réinspection. Tout navire nécessitant un congé préalable doit donner un avis de 24 heures avant l'inspection, en procédant comme suit :**

- (a) **Inspection améliorée:** Tous les navires battant pavillon étranger et les navires avec des structures inhabituelles sont assujettis à une inspection par la Voie maritime avant leur premier passage dans la Voie maritime, chaque saison.
- (b) **Auto Inspection des navires domestiques:** Les navires domestiques approuvés par la Voie maritime, qui possèdent un certificat ISM et qui ont un système de gestion de la qualité doivent soumettre un "Rapport d'Auto Inspection" toutes les deux saisons et, au pas plus tard, 30 jours après la mise en service.
- (c) **Navires domestiques qui ne participent pas au programme d'auto inspection:** Ils sont assujettis à l'inspection par la Voie maritime toutes les deux saisons de navigation.
- (d) **Les combinés remorqueur/barge qui ne sont pas sur la liste des remorquages approuvés par la Voie maritime:** sont assujettis à l'inspection par la Voie maritime à tous les transits, à moins d'être en possession d'un rapport approuvé pour un transit aller-retour.
- (e) **Un grand voilier ou un navire de conception inhabituelle :** est assujetti à une inspection annuelle.

Déclaration de cargaison dangereuse

80. (1) Le capitaine d'un navire porteur d'explosifs ou d'un navire à cargaison dangereuse doit signaler à une station de la Voie maritime, comme le prévoit l'annexe III, la nature, la quantité et la classification, selon le code OMI, de la cargaison dangereuse, ainsi que l'endroit où elle est arrimée à bord du navire.
- (2) Le capitaine d'un navire qui prend à bord une cargaison explosive ou dangereuse pendant qu'il est dans la Voie maritime doit signaler à la plus proche station de la Voie maritime, au moins quatre heures avant de quitter un port ou un quai, la nature, la quantité et la classification, selon le code OMI, de la cargaison dangereuse, ainsi que l'endroit où elle est arrimée à bord du navire.

- (3) Les navires transportant « certaines cargaisons dangereuses » telles que définies dans le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM) de Transports Canada et dans la *Marine Transportation Security Act* des États-Unis d'Amérique doivent signaler les cargaisons dangereuses à la station de la Voie maritime la plus proche avant un transit dans la Voie maritime.

Rapports d'accidents ou d'événements dangereux

81. (1) Dans le cas où un navire engagé dans la Voie maritime est impliqué dans un accident ou un événement dangereux, le capitaine du navire doit, aussitôt que possible et avant de quitter le réseau de la Voie maritime, signaler l'accident ou l'événement dangereux à la plus proche station de la Voie maritime et à Transports Canada sécurité et sûreté maritimes des navires ou à une station de la Garde côtière américaine, conformément à la réglementation du Bureau de la sécurité des transports du Canada.
- (2) Dans le cas où un navire qui approche de la Voie maritime avec l'intention d'y transiter a été, au cours de son dernier voyage, impliqué dans un accident qui pourrait l'empêcher de transiter rapidement et en toute sécurité, le capitaine doit signaler l'accident à la plus proche station de la Voie maritime avant l'entrée dans la Voie maritime.

Déclaration de la hauteur du mât

82. Il est interdit à un navire dont une partie s'élève à plus de 33,5 m au-dessus du niveau de l'eau de transiter dans la Voie maritime tant que des renseignements précis sur sa hauteur n'ont pas été fournis à la plus proche station de la Voie maritime.

Notification du mouillage, de l'amarrage à quai, etc.

83. Un navire qui jette l'ancre dans un mouillage désigné, ou ailleurs, et un navire qui s'amarré à un quai ou à la berge d'un canal ou qui est retenu de quelque façon à la berge d'un canal, doit immédiatement faire rapport de sa position au contrôleur du trafic et il ne doit pas poursuivre son voyage sans l'autorisation de ce dernier.

Rapport de problèmes techniques ou d'autres dangers par les navires transitant dans la Voie maritime

84. Durant le transit dans la Voie maritime, le capitaine d'un navire doit signaler le plus tôt possible à la plus proche station de la Voie maritime :
- a) tout état du navire qui pourrait l'empêcher de transiter rapidement et en toute sécurité;
 - b) tout état dangereux du navire;
 - c) toute déféctuosité de l'équipement exigé aux termes des articles 5 à 21 ainsi que des paragraphes (5) à (10) de l'annexe I;
 - d) toute difficulté qu'éprouve le navire à contrôler sa ou ses remorques;
 - e) tout risque, situation dangereuse ou déféctuosité d'une aide à la navigation qui n'ont pas été signalés dans un avis aux navigateurs;

- f) la perte d'une ancre, avec des précisions sur l'endroit où elle s'est produite;
- g) tout endroit où la visibilité est inférieure à un mille marin.

**Rapport de problèmes techniques ou d'autres dangers par les navires
ayant l'intention de transiter dans la Voie maritime**

85. Le capitaine d'un navire qui a l'intention de transiter dans la Voie maritime doit signaler à la plus proche station de la Voie maritime, avant son entrée dans la Voie maritime, toute situation visée aux alinéas 84 a) à d).

**PARTIE VIII – DÉTENTION ET VENTE DANS LES EAUX DES ÉTATS-UNIS
(La *Loi maritime du Canada* s'applique dans les eaux canadiennes)**

Garantie pour dommages ou blessures

86. Un agent peut détenir, jusqu'à ce que soit présentée une garantie jugée satisfaisante par la Corporation, un navire qui cause :
- a) des dommages à la propriété de la Corporation;
 - b) des dommages aux marchandises ou à la cargaison entreposées sur la propriété de la Corporation;
 - c) des blessures aux employés de la Corporation.

Détention pour arrérages des droits ou infractions

87. (1) Un agent peut détenir un navire :
- a) lorsque les droits imposés à l'égard du navire n'ont pas été acquittés;
 - b) lorsqu'une infraction aux présentes Pratiques et procédures ou à la réglementation de la Voie maritime des États-Unis a été commise à l'égard du navire.
- (2) Un navire détenu en vertu de l'alinéa (1) a) ne doit être libéré que lorsque les droits auront été acquittés.
- (3) Un navire détenu en vertu de l'alinéa (1) b) peut être libéré lorsqu'une somme, que le gestionnaire ou la Corporation juge être l'amende pénale ou civile maximale qui pourrait être imposée pour l'infraction ayant donné lieu à la détention du navire, aura été déposée auprès de la Corporation en garantie du paiement de toute amende pénale ou civile qui pourrait être imposée.
- (4) Lorsqu'une somme a été déposée conformément au paragraphe (3), la Corporation peut :
- a) soit rendre le dépôt;
 - b) soit garder le dépôt en garantie du paiement de toute amende qui pourrait être imposée;

c) soit conserver le dépôt si le déposant y consent.

(5) Même si le déposant a consenti à ce que la Corporation conserve le montant déposé en vertu du paragraphe (3), il peut introduire un recours en vue du recouvrement du montant déposé en alléguant qu'il n'y a pas eu infraction aux présentes Pratiques et procédures ou à la réglementation de la voie maritime des États-Unis.

Pouvoir de vente pour arrérages de droits

88. Lorsqu'un navire a été détenu en vertu du paragraphe 87(1) et que le paiement des droits ou de l'amende imposée n'a pas été effectué dans un délai raisonnable après :

- a) soit le commencement de la détention, dans le cas d'arrérages des droits;
- b) soit l'imposition de l'amende, dans le cas d'une infraction,

La Corporation peut ordonner que le navire ou ses cargaisons ou une partie de celles-ci soient saisis et vendus en conformité avec une ordonnance d'une cour compétente.

PARTIE IX – GÉNÉRALITÉS

Refus de transiter

89. Un agent peut refuser à un navire la permission de transiter :

- a) lorsque le navire n'est pas équipé conformément aux articles 5 à 21 ainsi qu'aux paragraphes (5) à (10) de l'annexe I lorsqu'il est en transit dans les eaux canadiennes de la Voie maritime;
- b) lorsque le navire, sa cargaison, son équipement ou ses machines sont dans un état susceptible d'empêcher le navire de transiter rapidement et en toute sécurité;
- c) lorsque l'équipage du navire est considéré incompetent ou insuffisant.
- d) Le navire n'est pas en conformité avec les règlements de la Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada, l'État correspondant à son pavillon et/ou de sa société de classification.

Inspection à bord

90. (1) Pour assurer l'application des présentes Pratiques et procédures, dans les eaux canadiennes et américaines, un agent peut monter à bord de tout navire pour :

- a) inspecter le navire et sa cargaison;
- b) constater si le navire dispose d'un équipage convenable.

(2) En plus des alinéas 90(1)a) et 90(1)b), dans les eaux canadiennes :

- a) un agent du gestionnaire peut aussi ordonner à toute personne apparemment responsable du navire de lui remettre, pour qu'il les vérifie ou en fasse des copies ou des extraits, les livres de bord ou tous autres documents ou papiers;
 - b) dans le cadre de son inspection, l'agent du gestionnaire peut :
 - (i) utiliser ou faire utiliser tout ordinateur ou système informatique se trouvant sur le navire pour prendre connaissance des données qu'il contient ou auxquelles il donne accès;
 - (ii) obtenir ces données sous forme d'imprimé ou toute autre forme intelligible et les emporter aux fins d'examen ou de reproduction;
 - (iii) utiliser ou faire utiliser le matériel de reprographie se trouvant sur le navire pour faire des copies de tous livres, registres, données électroniques et autres documents.
 - c) le propriétaire ou le responsable du navire visité, ainsi que toute personne qui se trouve sur le navire, sont tenus :
 - (i) d'accorder à l'agent toute l'assistance possible dans l'exercice des attributions qui lui sont conférées par la *Loi maritime du Canada*;
 - (ii) de fournir à l'agent les renseignements qu'il peut raisonnablement exiger pour l'application des présentes Pratiques et procédures.
- (3) Les navires doivent offrir un moyen approuvé sécuritaire pour monter à bord. Les trous de pigeon (sur les barges) ne sont pas acceptés pour monter à bord, un autre moyen d'accès sécuritaire doit être mis à la disposition des inspecteurs lors de leur inspection.

Déplacement des obstacles

91. Le gestionnaire peut, aux frais du propriétaire, déplacer tout navire, cargaison ou objet qui fait obstacle ou nuit au transit dans une partie de la Voie maritime.

Hivernage et séjour

92. Aucun navire ne doit hiverner dans les limites de la Voie maritime ou y séjourner durant la saison de navigation si ce n'est avec l'autorisation écrite du gestionnaire ou de la Corporation et sous réserve des conditions et des droits que ceux-ci peuvent imposer.

Accès à la propriété de la Voie maritime

93. (1) Sauf autorisation d'un agent, nul ne doit charger ou décharger des marchandises sur la propriété du gestionnaire ou de la Corporation.

- (2) Sauf autorisation d'un agent ou conformément au *Règlement sur les biens de la voie maritime* ou à tout autre règlement lui succédant, nul ne doit aller sur un terrain ou un ouvrage du gestionnaire ou de la Corporation ni dans l'aire d'un canal ou d'une écluse de la Voie maritime.

Exemplaires de documents

94. (1) Un exemplaire des présentes *Pratiques et procédures*, un exemplaire valide du plus récent rapport d'inspection du navire et les avis de la Voie maritime de l'année de navigation en cours doivent se trouver à bord de tout navire qui transite.
- (2) À bord de tout navire transitant dans la Voie maritime, pour faciliter la tâche du personnel à terre de lutte contre les incendies, doivent se trouver en permanence dans un compartiment étanche signalé de façon évidente, à l'extérieur des accommodations, les plans de lutte contre les incendies à bord du navire.

Conformité aux Pratiques et procédures

95. Le capitaine ou le propriétaire d'un navire doit s'assurer que son navire est conforme aux dispositions des présentes *Pratiques et procédures* et aux avis de la Voie maritime.

PARTIE X – PROCÉDURES DE FERMETURE DE LA NAVIGATION

96. Dans la présente partie :

« **date de fermeture** » désigne la date, fixée chaque année par le gestionnaire et la Corporation, à laquelle la Voie maritime est fermée aux navires, à la fin de la saison de navigation; (*closing date*)

« **date limite** » désigne l'ultime date, fixée chaque année par le gestionnaire et la Corporation, à laquelle les navires doivent communiquer avec le point d'appel approprié visé au paragraphe 97(3) pour le dernier transit dans la section Montréal-Lac Ontario; (*clearance date*)

« **navire hivernant** » désigne un navire qui entre dans la Voie maritime pour un trajet en remontant après la date désignée chaque année par le gestionnaire et la Corporation et qui transite en amont de l'écluse d'Iroquois; (*wintering ship*)

« **période de fermeture** » désigne la période commençant à la date, fixée chaque année par le gestionnaire et la Corporation, à laquelle les procédures de fermeture visées à l'article 97 entrent en vigueur et qui se termine à la date de fermeture; (*closing period*)

« **section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime** » désigne la partie de la Voie maritime qui s'étend entre le port de Montréal et le milieu du lac Ontario. (*Montreal-Lake Ontario Section of the Seaway*)

Procédures de fermeture et navigation dans les glaces

97. (1) Un navire hivernant ne peut redescendre la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime dans la même saison de navigation que celle où il est entré dans la Voie maritime, à moins que le transit ne soit autorisé par le gestionnaire et la Corporation.
- (2) Un navire ne peut transiter dans la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime pendant la période de fermeture dans une saison de navigation, sauf :
- a) soit s'il communique avec le point d'appel approprié visé au paragraphe (3) au plus tard à la date limite de cette saison de navigation;
 - b) soit s'il communique avec le point d'appel approprié visé au paragraphe (3) dans les 96 heures après la date limite de cette saison de navigation, qu'il se conforme aux modalités de l'entente conclue entre le Canada et les États-Unis, intitulée *Tarif des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent*, et que le transit est autorisé par le gestionnaire et la Corporation.
- (3) Aux fins du paragraphe (2), le point d'appel est :
- a) Cap Saint-Michel pour un navire remontant;
 - b) Cape Vincent pour un navire descendant.
- (4) Un navire ne peut transiter la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime après la période de 96 heures visée à l'alinéa (2)b) que sur autorisation du gestionnaire et de la Corporation.
- (5) Un navire qui, pendant une période de fermeture, entre dans la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime, en remontant ou en descendant, ou qui quitte un port, un quai ou un mouillage pour un transit en remontant dans cette section, doit :
- a) au moment de son entrée ou de son départ, communiquer avec la plus proche station de la Voie maritime afin de lui signaler l'ultime destination du navire ainsi que toute destination intermédiaire à l'intérieur de cette section;
 - b) dès qu'il y a changement dans ses destinations, le signaler à la plus proche station de la Voie maritime.
- (6) Lorsque l'état des glaces restreint la navigation,
- a) aucun navire remontant dont le rapport puissance-longueur est inférieur à 24:1 (kW/mètre) et dont le tirant d'eau avant est inférieur à 50 dm;

- b) aucun navire descendant dont le rapport puissance-longueur est inférieur à 15:1 (kW/mètre) et dont le tirant d'eau avant est inférieur à 25 dm.

ne peut transiter entre l'écluse de Saint-Lambert et l'écluse d'Iroquois dans la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime et Point d'appel 15 et du point d'appel 16 du Canal Welland.

ANNEXE I **(Articles 21, 84 et 89)**

NAVIRES TRANSITANT DANS LES EAUX DES ÉTATS-UNIS

Un navire d'une jauge brute de 1 600 tonneaux ou plus ne peut transiter dans les eaux de la Voie maritime du Saint-Laurent aux États-Unis que s'il possède l'équipement et les données de manœuvre suivants :

- (1) des cartes marines à jour de la Voie maritime, à échelle suffisante et assez détaillées pour permettre une navigation sûre. Ces cartes peuvent être publiées par un gouvernement étranger si elles contiennent des renseignements semblables à ceux fournis par les cartes publiées par le gouvernement des États-Unis;
- (2) la liste à jour des phares de la Garde côtière des États-Unis;
- (3) la liste à jour des pilotes de la Garde côtière des États-Unis;
- (4) les avis de la Voie maritime concernant la navigation;
- (5) les données de manœuvre suivantes, affichées bien en vue dans la timonerie :
 - a) un diagramme de rayon de braquage à bâbord et à tribord à toute vitesse et à demi-vitesse, indiquant le temps et la distance nécessaires pour modifier le cap de 90°, avec un angle maximum de barre et une puissance constante;
 - b) le temps et la distance nécessaires pour arrêter le navire pendant qu'il navigue à toute vitesse et à demi-vitesse, en gardant plus ou moins le cap initial et en appliquant le gouvernail au maximum;
 - c) si le navire est muni d'une hélice fixe, un tableau indiquant les tours/minute de l'arbre selon une gamme de vitesses représentative, et un avis indiquant les plages de régime auxquelles les concepteurs recommandent de ne pas faire fonctionner les machines de façon continue;
 - d) si le navire est muni d'une hélice à pas variable, un tableau des positions de réglage pour une gamme des vitesses représentative;
 - e) si le navire est muni d'un mécanisme auxiliaire d'aide à la manœuvre, comme un propulseur d'étrave, un tableau indiquant les vitesses auxquelles le mécanisme auxiliaire aide à la manœuvre du navire;
 - f) les données de manœuvre dans des conditions normales de charge et de lest, dans les cas suivants :

- (i) temps calme – vents de 10 nœuds ou moins, mer calme,
 - (ii) aucun courant,
 - (iii) conditions d'eau profonde – une profondeur d'au moins le double du tirant d'eau du navire,
 - (iv) une coque propre;
- g) au bas de la feuille de données, l'indication suivante :

AVERTISSEMENT

« *Le (nom du navire) peut réagir différemment en cas de changement de l'une des conditions suivantes, utilisées pour le calcul de la manœuvre :*

- a) *temps calme – vents de 10 nœuds ou moins, mer calme;*
 - b) *aucun courant;*
 - c) *conditions d'eau profonde – une profondeur d'au moins le double du tirant d'eau du navire;*
 - d) *une coque propre;*
 - e) *tirants d'eau moyens ou assiette inhabituelle. »*
- (6) un compas magnétique lumineux dans le poste de gouverne, avec un tableau, un schéma ou un registre de déviation;
- (7) un gyrocompas avec un gyrorépétiteur lumineux dans le poste de gouverne;
- (8) un système de radar maritime pour la navigation de surface. En outre, tout navire d'une jauge brute de 10 000 tonneaux ou plus doit être muni d'un second système de radar principal qui fonctionne indépendamment du premier;
- (9) un appareil efficace de sondage par écho;
- (10) un indicateur ou des répéteurs lumineux d'angle de barre :
- a) situés dans la timonerie;
 - b) placés de façon à pouvoir être lus facilement de tout endroit sur la passerelle;
- (11) un indicateur lumineux montrant le mode de fonctionnement des mécanismes auxiliaires de manœuvre, si le navire en est muni.

ANNEXE II – TABLEAU DES VITESSES¹
(Article 28)

COLONNE I POINT DE DÉPART	COLONNE II DESTINATION	VITESSE-FOND MAXIMALE (EN NŒUDS)	
		COLONNE III	COLONNE IV
1. Entrée supérieure du canal de la Rive sud bouée A1	Lac Saint-Louis – bouée A13	10,5	10,5
2. Lac Saint-Louis – bouée A13	Entrée inférieure de l'écluse inférieure de Beauharnois	12 (remontant) 14 (descendant)	11 (remontant) 13 (descendant)
3. Entrée supérieure de l'écluse supérieure de Beauharnois	Lac Saint-François – bouée D1	9 (à la remontée) 10,5 (à la descente)	9 (à la remontée) 10,5 (à la descente)
4. Lac Saint-François – bouée D1	Lac Saint-François – bouée D49	12 13,5 (à la descente)	12 13,5 (à la descente)
5. Lac Saint-François – bouée D49	Écluse Snell	8,5 (à la remontée) 10,5 (à la descente)	8 (à la remontée) 10,5 (à la descente)
6. Écluse Eisenhower	Écluse d'Iroquois	11,5	10,5
7. Écluse d'Iroquois	Bouée lumineuse 137A de l'île McNair	13	10,5
8. Bouée lumineuse 137A de l'île McNair	Île Deer – feu 186	11,5	10,5
9. Île Deer – feu 186	Pointe Bartlett – feu 227	8,5 (à la remontée) 10,5 (à la descente)	8 (à la remontée) 10,5 (à la descente)
10. Pointe Bartlett – feu 227	Pointe Tibbetts - Bouée lumineuse de circulation Mo (A)	13	10,5
11. Jonction du chenal central et du chenal principal canadiens à la hauteur de l'île Ironsides	Eaux non abritées entre l'île Wolfe et l'île Howe via le chenal central canadien	9,5	9,5
12. Port Robinson	Courbe de Ramey via la voie de contournement de Welland	8	8
13. Tous les autres canaux		6	6

¹ La présente annexe indique la vitesse maximale permise pour un navire selon l'endroit où il se trouve, lorsque le niveau d'eau est normal ou élevé. Le gestionnaire et la Corporation indiqueront de temps à autre les vitesses maximales en vigueur.

ANNEXE III – TABLEAU RELATIF AUX APPELS

<u>Points d'appel et de contrôle</u>	<u>Station à appeler</u>	<u>Teneur du message</u>
NAVIRES REMONTANTS :		
1. Point d'appel 2 – Entrée dans le secteur 1 (établissement de l'ordre d'éclusage)		
a) Navires transitant à partir du bas du fleuve Saint-Laurent	Voie maritime Beauharnois Voie 14	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nom du navire 2. Position 3. Destination 4. Tirants d'eau avant et arrière 5. Cargaison 6. Cargaison dangereuse déclarée <ul style="list-style-type: none"> - nature et quantité - classification OMI - endroit où la cargaison dangereuse est arrimée 7. Demande de pilote – lac Ontario 8. Confirmation de la demande de pilote – écluse amont de Beauharnois (navires en eaux intérieures seulement)
b) Navires dans le port de Montréal, à un quai, à un poste d'amarrage ou à un poste de mouillage		
(i) Avant de quitter	Voie maritime Beauharnois Voie 14	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nom du navire 2. Position 3. Destination 4. Tirants d'eau avant et arrière 5. Cargaison 6. Cargaison dangereuse déclarée <ul style="list-style-type: none"> - nature et quantité - classification OMI - endroit où la cargaison dangereuse est arrimée 7. Demande de pilote – lac Ontario 8. Confirmation de la demande de pilote – écluse amont de Beauharnois (navires en eaux intérieures seulement)
(ii) Point d'appel 2 – Entrée dans le secteur 1 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Beauharnois Voie 14	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nom du navire 2. Position

<u>Points d'appel et de contrôle</u>	<u>Station à appeler</u>	<u>Teneur du message</u>
NAVIRES REMONTANTS :		
2. Point d'appel 3 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position
3. Sortie de l'écluse en amont de Beauharnois	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Confirmation de la demande de pilote – écluse Snell (navires en eaux intérieures seulement)
4. Point d'appel 7 – Départ du secteur 1	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position
5. Point d'appel 7 – Entrée dans le secteur 2	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à l'écluse Snell
6. Point d'appel 8 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
7. Point d'appel 8A	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
8. Sortie de l'écluse Eisenhower	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au point d'appel 11 4. Confirmation de la demande de pilote – lac Ontario 5. Toutes les escales
9. Point d'appel 11 – Départ du secteur 2	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
10. Point d'appel 11 – Entrée dans le secteur 3	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
11. Point d'appel 12 – (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
12. Sortie de l'écluse Iroquois	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à l'île Crossover
13. Île Crossover – Départ du secteur 3	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position

Points d'appel et de contrôle**Station à appeler****Teneur du message****NAVIRES REMONTANTS :**

14. Île Crossover – Entrée dans le secteur 4	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Cape Vincent ou à River Port 4. Confirmation de la demande de pilote – lac Ontario
15. Courbe de Wolfe Island (pointe Beauvais) – Navires quittant le chenal principal	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Kingston
16. Cape Vincent	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Sodus Point 4. Heure prévue d'arrivée à Port Weller (point d'appel 15) ou à un port du lac Ontario 5. Demande de pilote – Port Weller
17. Sodus Point	Voie maritime Sodus Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée - milieu du lac Ontario 4. Heure prévue d'arrivée à Newcastle
18. Milieu du lac Ontario – Départ du secteur 4	Voie maritime Sodus Voie 13	1. Nom du navire 2. Position
19. Milieu du lac Ontario – Entrée dans le secteur 5	Voie maritime Newcastle Voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Demande de pilote – lac Érié
20. Newcastle	Voie maritime Newcastle Voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée révisée à Port Weller (Point d'appel 15) ou à un port du lac Ontario 4. Confirmation de la demande de pilote – Port Weller
21. Point d'appel 15 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Welland Voie 14	1. Nom du navire 2. Position
22. Port Colborne (jetées)	Voie maritime Welland Voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Long Point

Points d'appel et de contrôle**Station à appeler****Teneur du message****NAVIRES REMONTANTS :**

- | | | | |
|-----|-------------------------------------|--|---------------------------------|
| 23. | Point d'appel 16 | Voie maritime
Long Point
Voie 11 | 1. Nom du navire
2. Position |
| 24. | Long Point –
Départ du secteur 7 | Voie maritime
Long Point
Voie 11 | 1. Nom du navire
2. Position |
| 25. | (Abrogé) | | |
| 26. | (Abrogé) | | |
| 27. | (Abrogé) | | |
| 28. | (Abrogé) | | |

NAVIRES DESCENDANTS :

- | | | | |
|-----|--|--|--|
| 29. | Long Point –
Entrée dans le secteur 7 | Voie maritime
Long Point
Voie 11 | 1. Nom du navire
2. Position
3. Heure prévue d'arrivée
au point d'appel 16 ou à
un port
4. Cargaison dangereuse
déclarée sur le
manifeste, y compris
a) nature et quantité
b) classification OMI
c) endroit où la
cargaison
dangereuse est
arrimée et si le
navire se dirige vers
le canal Welland :
5. Destination
6. Tirants d'eau avant et
arrière
7. Cargaison
8. Demande de pilote
– lac Ontario |
| 30. | Point d'appel 16
(établissement de
l'ordre d'éclusage) | Voie maritime
Welland
Voie 14 | 1. Nom du navire
2. Position |
| 31. | Sortie de l'écluse n° 1
Canal Welland | Voie maritime
Welland
Voie 14 | 1. Nom du navire
2. Position
3. Heure prévue d'arrivée à
Newcastle
4. Heure prévue d'arrivée à
Cape Vincent ou à un
port du lac Ontario
5. Demande de pilote –
Cape Vincent |
| 32. | Point d'appel 15 | Voie maritime
Newcastle
Voie 11 | 1. Nom du navire
2. Position |

<u>Points d'appel et de contrôle</u>	<u>Station à appeler</u>	<u>Teneur du message</u>
NAVIRES DESCENDANTS :		
33. Newcastle	Voie maritime Newcastle Voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au milieu du lac Ontario 4. Heure prévue d'arrivée à Sodus Point
34. Milieu du lac Ontario – Départ du secteur 5	Voie maritime Newcastle Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
35. Milieu du lac Ontario – Entrée dans le secteur 4	Voie maritime Sodus Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
36. Sodus Point	Voie maritime Sodus Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée révisée à Cape Vincent ou à un port du lac Ontario 4. Confirmation de la demande de pilote fluvial – Cape Vincent 5. Demande de pilote – écluse Snell ou écluse supérieure de Beauharnois (navires en eaux intérieures seulement)
37. Cape Vincent	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure d'arrivée prévue à l'île Crossover ou à un port de la rivière
38. Passage de l'île Wolfe (cap Québec) – Navires entrant dans le chenal principal	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à l'île Crossover ou à un port de la rivière
39. Île Crossover – Départ du secteur 4	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position
40. Île Crossover – Entrée dans le secteur 3	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
41. Point d'appel 14	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
42. Point d'appel 13 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position

Points d'appel et de contrôle**Station à appeler****Teneur du message****-NAVIRES DESCENDANTS :**

43.	Sortie de l'écluse d'Iroquois	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au point d'appel 10 4. Demande de pilote de port ou de pilote fluvial – Saint-Lambert 5. Confirmation de la demande de pilote – écluse Snell (navires en eaux intérieures seulement)
44.	Point d'appel 10 – Départ du secteur 3	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
45.	Point d'appel 10 – Entrée dans le secteur 2	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
46.	Point d'appel 9 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à l'écluse Snell
47.	Sortie de l'écluse Snell	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au point d'appel 6
48.	Abrogé		
49.	Point d'appel 6 – Départ du secteur 2	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
50.	Point d'appel 6 – Entrée dans le secteur 1	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position
51.	Point d'appel 5 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position
52.	Sortie de l'écluse aval de Beauharnois	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Confirmation de la demande de pilote de port ou de pilote fluvial – Saint-Lambert 4. N° du poste d'amarrage au port de Montréal (s'il y a lieu)
53.	Île Saint-Nicholas	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position

Points d'appel et de contrôle**Station à appeler****Teneur du message****NAVIRES DESCENDANTS :**

54. Écluse de Saint-Lambert
au point d'appel 2 –
Départ du secteur 1

Voie maritime
Beauharnois
Voie 14

1. Nom du navire
2. Position

NAVIRES REMONTANTS ET DESCENDANTS :

55. Navires quittant un port
entre le milieu du lac
Ontario et Long Point,
(sauf ceux qui quittent un port du lac Érié
en direction ouest et qui ne transitent
pas dans le canal Welland)

Station appropriée
de la Voie maritime

1. Nom du navire
2. Position
3. Cargaison dangereuse
déclarée sur le
manifeste, y compris
 - a) nature et quantité
 - b) classification OMI
 - c) endroit où la
cargaison
dangereuse est
arrimée et si le
navire se dirige vers
le canal Welland
4. Destination
5. Tirants d'eau avant et
arrière
6. Cargaison
7. Demande de pilote – lac
Érié si remontant, ou lac
Ontario si descendant

APPENDICE 1

DIMENSIONS DES NAVIRES

Un certain nombre d'écluses de la Voie maritime comportent des structures qui, une fois complètement levées, surplombent le bajoyer et, par conséquent, restreignent :

- a) la hauteur du navire au-dessus de la ligne de flottaison, mesurée sur le côté du navire;
- b) la hauteur des autres structures situées près des côtés du navire, telles que mâts de charge, barres (de mât), antennes, etc.

Le schéma suivant indique les limites applicables à la coque ou à la superstructure d'un navire *qui se trouve le long d'un bajoyer*. Pour des détails, consulter le document Information sur le transit des navires et leur équipement.

Les limites du schéma sont calculées pour les navires ayant une largeur maximale admissible de 23,2 m. Les navires moins larges et dont les dimensions dépassent celles du schéma (**mesures prises lorsque le navire est le long d'un bajoyer**) doivent obtenir une permission spéciale pour transiter. (On peut exiger une mesure précise avant d'accorder cette permission.)

Avertissement : Les capitaines doivent prendre en considération le tirant d'eau sur lest lorsqu'ils vérifient les dimensions maximales permises. Les ailerons de passerelle, antennes, mâts et, dans certains cas, les mâts de charge de type Samson ou grues de provision pourraient être à l'extérieur des limites du diagramme de l'appendice 1 du *Manuel de la Voie maritime* et pourraient dépasser le mur de l'écluse. Les commandants et les pilotes doivent en tenir compte et y exercer une prudence particulière pour éviter tout contact entre leur navire et toute structure de l'écluse en entrant ou en sortant d'une écluse.

