



## AVIS DE SOUMISSION DE CHANGEMENTS AUX PRATIQUES ET PROCÉDURES QUI SERONT EN VIGUEUR LA SAISON DE NAVIGATION 2025.

En accord avec la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis, la Coproration de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent propose de modifier les Pratiques et procédures communes (règlements de la GLS).

Veillez trouver ci-dessous les modifications proposées aux pratiques et procédures de la Voie maritime pour votre examen. Par souci de clarté, toute section comportant un changement a été incluse dans son intégralité avec les modifications surlignées en rouge.

Veillez adresser tout commentaire concernant ces modifications proposées à Shari Grady, gestionnaire principale, Relations commerciales et conformité, au plus tard le 7 mars 2025 à [sgrady@seaway.ca](mailto:sgrady@seaway.ca).

### Bômes de débarquement

8. (1) Les navires dont la longueur hors tout dépasse 50 m et dont le franc-bord est égale ou supérieur à 2 mètres ~~peuvent~~<sup>doivent</sup> ~~soit~~ être munis de bômes de débarquement ~~—ou— doivent prendre leurs propres dispositions pour s'amarrer aux murs d'approche.~~

**Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement, Section 20.**

- (2) Pour les navires équipés de bômes de débarquement :
- a) Les navires doivent être munis, sur chaque côté, d'une bôme de débarquement convenable;
  - b) Les bômes de débarquement doivent être conformes aux réglementations applicables;
  - c) Les membres de l'équipage du navire doivent être formés adéquatement à l'utilisation des bômes de débarquement aux fins de débarquement de l'équipage sur la rive.
  - d) Les navires doivent avoir à bord, pour inspection, les documents suivants :
    - (i) Une copie du certificat d'essai pour chacune des bômes de débarquement, émis soit d'une société de classification ou par une tierce partie et daté de moins de cinq ans
    - (ii) Documents attestant la formation appropriée;



- (iii) La documentation des épreuves et les registres de l'entretien de l'équipement des bômes de débarquement.
- (3) Aux écluses américaines, les navires non équipés ou n'utilisant pas de bômes de débarquement peuvent être amarrés aux murs d'approche en fonction de la disponibilité du personnel de l'écluse.
- (4) Aux écluses canadiennes, les navires non équipés ou n'utilisant pas de bômes de débarquement ~~doivent prendre d'autres dispositions pour s'amarrer aux murs d'approche avant de commencer à transiter dans la Voie maritime. Exemple : contrat de navire en place avec un fournisseur de services tiers où le navire est responsable de contacter le fournisseur.~~
- ~~(a) Les navires qui n'ont pas mis en place une stratégie d'amarrage pour les murs d'approche des écluses peuvent être retardés et/ou mis à l'ancre jusqu'à ce que le schéma de circulation permette leur transit.~~

### 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).
  - (a) Toutes les communications doivent être effectuées sur la fréquence VHF applicable. L'utilisation d'appareils électroniques personnels pour les communications entre navires ou avec le centre de contrôle du trafic doit être limitée à la nécessité.
  - (b) Veuillez noter que les communications avec le centre de contrôle du trafic peuvent être enregistrées à des fins d'assurance qualité et de formation.
- (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, **et** 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 et le compas gyroscopique doit être réparé~~ corrigées 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 mètre pour les amarres synthétiques approuvées;
  - 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.
- (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 200 m	110 m	31 tm
Plus de <del>180</del> -200 m sans excéder 225,5 m	110 m	35 tm
<b>L'élongation des amarres synthétiques ne devra pas être supérieure à 20%</b>		

### Lignes d'attrape

13. Les lignes d'attrape doivent :
- être en une matière acceptable au gestionnaire et à la Corporation;
  - 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;~~
  - ne pas être lestées ou porter des nœuds.

**Voir à ce sujet l'Annexe 4 – Information sur le transit des navires et leur équipement**

### Ancres, bouées d'ancre

- 14.
- 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 prêtes à être déployées (maillon de sécurité pour tenir le filin à bouée à bord) avec les filins à bouée solidement attachés à chaque ancre.~~
  - 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).
  - Tous les navires devront être équipés avec une ou des ancre(s) opérationnelles(s) parées ~~pour être immédiatement larguées au largage, retenues et récupérées immédiatement.~~ 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 navire.

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

### 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 dans le mauvais sens.

### 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 pollution des navires et les produits chimiques dangereux (Canada)* et des lois des États-Unis intitulées *Clean Water Act* et *Rivers and Harbors Act of 1899* 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 *Règlementation sur la pollution des navires et 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.
- (4) L'incinération d'ordures à bord des navires est interdite entre le point d'appel 2 et ~~Cap Vincent~~ Cardinal ainsi qu'entre les points d'appel 15 et 16.



### 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 élargie, 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) Tout navire sera autorisé à charger à un tirant d'eau pas plus de 7cm supérieurs au tirant d'eau maximal autorisé en vigueur, conformément à l'article 29, paragraphe 2, s'il est équipé d'un système d'information sur le tirant d'eau (SIT) et s'il satisfait aux conditions suivantes :
- (a) un système d'information sur le tirant d'eau (SIT) opérationnel approuvé par un membre de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS) satisfaisant aux normes de mise en œuvre trouvées à <http://www.grandslacs-voiemaritime.com/>
    - (i) un SIA 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;
    - (iv) les navires doivent être équipés d'un propulseur d'étrave et le propulseur d'étrave doit être opérationnel.
  - (b) ~~(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.
    - (i) Les documents de vérification de l'appareil SIT doivent être conservés à bord en tout temps et être disponibles pour une inspection.
    - (ii) La licence du SIT pour l'utilisation du logiciel doit être valide.;



- (i) La version du logiciel du SIT correspond à celle figurant dans la lettre de vérification de l'IACS, ou à une version plus récente.
- (iiiv) 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.
- (iv) Lors du transit dans les eaux de la Voie Maritime avec le SIT, un officier formé à l'utilisation du SIT doit être présent sur la passerelle.
- (c) ~~(v) — Tout navire non encore approuvé, mais qui souhaite utiliser le SIT dans la Voie maritime qui souhaite utiliser le SIT doit en aviser par écrit le gestionnaire ou la Corporation au moins 9624 heures à l'avance pour que des dispositions puissent être prises pour effectuer les tests appropriés en vue de l'approbation de l'utilisation du SIT pour transiter dans la Voie maritime avant le début de son premier transit dans le réseau avec le SIT, afin d'organiser l'évaluation appropriée pour une approbation de l'utilisation du SIT.~~
- (d) ~~(vi) — À chaque saison de navigation, tout~~ Un navire déjà autorisé à utiliser un SIT pour transiter dans la Voie maritime doit envoyer par courriel une liste de vérification du SIT dûment remplie à [sismcmarineservices@seaway.ca](mailto:sismcmarineservices@seaway.ca) 96 heures avant son premier transit de la saison de navigation ~~qui souhaite utiliser 1 SIT approuvé pour transiter le système doit remplir la liste de vérification qui peut être trouvée à <http://www.grandslacs-voiemaritime.com/> et être envoyée au gestionnaire ou à la Corporation avant son premier transit de la saison.~~ Il est possible de consulter la liste de vérification à l'adresse <http://www.grandslacs-voiemaritime.com>
- (e) ~~(vii) —~~ Si, pour une quelconque raison, l'appareil SIT, le SIA ou le propulseur d'étrave 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 comme prescrit au paragraphe 29(2), le personnel du navire doit en aviser immédiatement le gestionnaire ou la Corporation.

### 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.

### 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;
  - (i) **Les navires munis d'un système de limitation de la puissance du moteur (EPL) ou d'un système de limitation de la puissance de l'arbre (ShaPoLi) doivent neutraliser l'EPL ou le ShaPoLi pendant le transit dans la Voie maritime.**
  - ~~b)c)~~ affecter en tout temps à la timonerie du navire soit le capitaine ou un officier de quart breveté et un timonier;
  - ~~e)d)~~ disposer de membres d'équipage frais et dispos en nombre suffisant pour les opérations d'amarrage et autres fonctions essentielles.

### 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 **ou l'équipement d'amarrage mains libres dans les écluses Snell ou Eisenhower.**

### 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~~ **utiliser** ses propres lignes d'attrape, fixées à l'œil situé à l'extrémité des amarres à l'aide d'un nœud de



chaise, et les passer aux ~~éclusiers~~ présents à l'écluse ~~de l'écluse~~ dès que le navire franchit les portes;

- (i) pour le câble d'amarrage n° 4, la ligne d'attrape doit être passée aux ~~éclusiers~~ à l'écluse dès que les chaumards arrière du navire franchissent les portes ouvertes;
  - ~~(ii) pour le câble d'amarrage n°2, la ligne d'attrape doit être passée aux ~~éclusiers~~ présents à l'écluse dès que les chaumards avant dépassent la dernière unité AML.e~~
- b) les lignes d'attrape doivent être lancées aux navires remontants par les ~~éclusiers~~ dès que le navire franchit la dernière unité AML, 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.

### Amarrage dans les écluses

44. (1) Le principal moyen d'amarrer les navires dans les écluses est le système d'amarrage mains libres (AML). Les navires amarrés par le système AML doivent avoir au moins un membre d'équipage bien reposé sur le pont pendant l'éclusage pour aider l'équipe de la timonerie.
- (2) ~~—(2)—~~ Les remorqueurs simples, les combinaisons remorqueurs/barges et les petits navires (moins de 160m de longueur) qui ne sont pas éligibles à utiliser l'amarrage mains libres (AML) seront traités sans amarres dans les écluses canadiennes. (Veuillez noter : l'utilisation d'amarres est requise pour les éclusages montant dans les écluses 4, 5 et 6 du canal Welland.)
- (2) Les navires amarrés au moyen du système « Amarrage Mains Libres » (AML) ou passant dans une écluse sans utiliser d'amarres doivent avoir au moins un (1) membre d'équipage bien reposé sur le pont pendant l'éclusage pour aider l'équipe de la timonerie.
- (3) Les navires nécessitant l'utilisation des amarres seront traités comme suit :
- (a) Les amarres ne doivent être placées sur les bollards que selon les indications de l'éclusier.



- (b) 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.
- (c) 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.
- (d) ~~Les navires amarrés par le système d'amarrage mains libres (AML) ou passant par une écluse sans l'utilisation d'amarres doivent avoir au moins un (1) membre d'équipage bien reposé sur le pont pendant l'éclusage pour aider l'équipe du pont.~~

### Ordre d'éclusage des embarcations de plaisance

- 58. (1) ~~Aux écluses américaines,~~ 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 écluse canadienne doit d'abord effectuer une réservation sur le site Web de la Voie maritime **en fonction de l'horaire disponible.**

### 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) **Au moins quatre heures** ~~Tout navire~~ avant de partir d'un port, d'un quai ou d'un mouillage, **tout navire** doit appeler la station appropriée de la Voie maritime en signalant sa destination et l'heure prévue d'arrivée au point de contrôle suivant.



- (4) Tout navire ayant l'intention d'effectuer une opération de plongée et/ou inspection par véhicule télécommandé (ROV) à un quai ou un mur d'approche devra fournir au moins 24 heures de préavis, pour l'opération de plongée, au centre de contrôle de la Voie maritime approprié.

### Navires porteurs d'explosifs

67. Un navire transportant des matières- explosiv**es**, 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.

### 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) Avant que tout travail à chaud (défini comme étant n'importe quel travail utilisant une flamme ou qui peut produire une source d'ignition, coupage, soudage), soit effectué, par n'importe quel navire sur n'importe quel mur d'approche ~~au quai de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) à Cote St.Catherine ou aux quais dans le canal Welland désigné de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL)~~, une demande écrite doit être envoyée à la CGVMSL, préférablement 24 heures avant l'arrivée du navire au mur d'approche ou aux ~~quais~~ de la CGVMSL. Les travaux à chaud ne commenceront pas avant que l'approbation soit obtenue d'un centre de contrôle du trafic de la CGVMSL.

(a) L'autorisation est accordée selon les conditions suivantes :

- (i) Copie du « permis de travail à chaud » du navire fourni à la CGVMSL ~~à (nrerie@seaway.ca et nrshipinspectors@seaway.ca)~~ avant le début du soudage;
  - Dans le canal Welland, envoyer à : [nrerie@seaway.ca](mailto:nrerie@seaway.ca) et [nrshipinspectors@seaway.ca](mailto:nrshipinspectors@seaway.ca)
  - Dans la section MLO, envoyer à : [cdo@seaway.ca](mailto:cdo@seaway.ca) et [inspecteursvm@seaway.ca](mailto:inspecteursvm@seaway.ca)



- (ii) Nom de l'entreprise effectuant le travail à chaud;
- (iii) Une surveillance incendie efficace est maintenue;
- (iv) Les opérations de soudage doivent cesser temporairement pendant les rencontres de navires et les éclusages;
- (v) Les opérations de soudage doivent cesser sous la direction d'un contrôleur de la circulation; et
- (vi) 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.

### **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 défectuosité de l'équipement exigé aux termes des articles 5 à 21 ainsi que des paragraphes (5) à (10) de l'annexe I;
  - (d) toute **modification ou tout** mauvais fonctionnement à bord du navire d'un équipement ou d'une machine dont le bon fonctionnement a été constaté lors de « l'inspection améliorée du navire » ou de « l'auto-inspection » en cours du navire ;
  - e) toute difficulté qu'éprouve le navire à contrôler sa ou ses remorques;
  - f) tout risque, situation dangereuse ou défectuosité d'une aide à la navigation qui n'ont pas été signalés dans un avis aux navigateurs;
  - g) la perte d'une ancre, avec des précisions sur l'endroit où elle s'est produite;
  - (h) tout endroit où la visibilité est inférieure à un mille marin.



## Exemplaires de documents

94. (1) Une copie papier ~~exemplaire des présentes Pratiques et procédures, un exemplaire valide du plus récent~~ rapport d'inspection valide 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. Elle doit être facilement accessible dans le poste de pilotage.
- (2) Une copie papier ou électronique des présentes *pratiques et procédures* et des avis de la Voie maritime pour l'année de navigation en cours doit être conservée à bord de chaque navire en transit. Ils doivent être facilement accessibles dans le poste de pilotage.
- (32) 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.



## INFORMATION SUR LE TRANSIT DES NAVIRES ET LEUR ÉQUIPEMENT

### RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LES TRANSITS

#### 20. Bôme de débarquement typique

Le règlement 8 de la Voie maritime exige que tout navire dont la longueur hors tout dépasse 50 m soit muni d'au moins une bôme de débarquement sur chaque côté. **Il est recommandé d'utiliser une charge maximum sécuritaire (SWL) minimale de 227 kilogrammes pour les bômes de débarquement.**

## ANNEXE 4 – Lignes d’attrape

---

**Référence :** Pratiques et procédures, Règlement 13

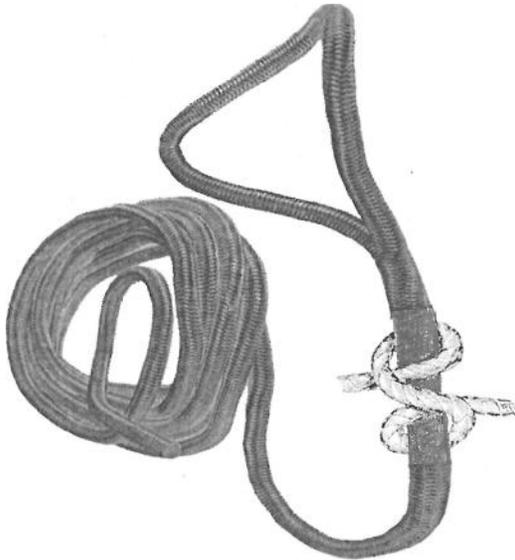
N° nécessaire : 4  
Épaisseur: Diamètre uniforme 12 à 18 mm  
Longueur : 30 mètres chacune  
Extrémité : Épissure arrière ou ruban adhésif  
Œil de cordage et poids non autorisés.

---

### Fixation des lignes d’attrape aux amarres/câbles d’acier

- 1) **Navires montants :** Quand un navire remonte le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs, et chaque fois que le navire est plus bas que le personnel de l'écluse, les lignes d'attrape seront lancées par le personnel de l'écluse (voir la note ci-dessous concernant l'écluse d'Iroquois dans la section MLO et l'écluse n° 8 dans le canal Welland).

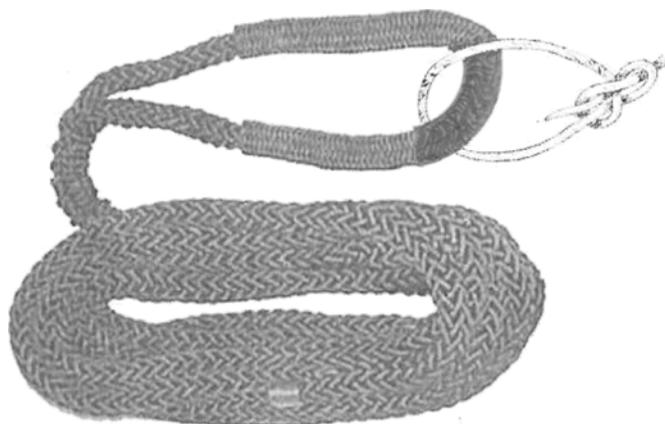
Quand elles sont reçues, les lignes d'attrape doivent être attachées aux amarres du navire au moyen d'un NŒUD DE DEMI-CLEF À CAPELER, à environ 60 cm derrière l'épissure à œil (voir illustration A).



**Remarque :** À l'écluse d'Iroquois et à l'écluse n° 8 du canal Welland, étant donné, que le niveau d'élévation ou d'abaissement du navire est minime, le navire arrive plus haut que le personnel à terre. Pour cette raison, les navires suivront les instructions de l'étape 2 ci-dessous pour lancer et fixer les lignes d'attrape.

Illustration A : Nœud de demi-clef à capeler derrière l'épissure à œil .

**Navires descendants** : Quand un navire descend les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, et chaque fois que le navire est plus haut que le personnel de l'écluse, l'équipage du navire lance les lignes d'attrape du navire au personnel de l'écluse.



Les lignes d'attrape doivent être attachées aux amarres du navire au moyen d'un NŒUD DE CHAISE, à l'intérieur de l'épissure à œil (voir l'illustration B à gauche).

Illustration B : Nœud de chaise dans l'épissure à œil.