



**AVIS DE SOUMISSION DE CHANGEMENTS AUX PRATIQUES ET
PROCÉDURES QUI SERONT EN VIGUEUR LE 30 MARS 2018**

AVANT-PROPOS

Outre les **Pratiques et Procédures sur la voie maritime**, la *Loi maritime du Canada* et la *Loi sur la marine marchande du Canada (2001)* et leurs règlements ainsi que les lois et règlements des États-Unis sur la marine, la navigation et les transports s'appliquent aux navires dans la Voie maritime.

PARTIE I - CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES

Prescriptions minimales – Amarres et chaumards

12. 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 :
- (iii) toutes doivent passer par **un type de chaumard fermé** ou un type de chaumard acceptable au gestionnaire et à la Corporation;

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.

PARTIE VII – RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

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.

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.

Tous commentaires sur les changements proposés doivent être adressés à M. Jean Aubry-Morin, Vice-président, Relations externes, au plus tard le 15 mars 2018 à jaubrymorin@seaway.ca.