

**ADMINISTRATION
PORTUAIRE DE MONTRÉAL**

**MONTREAL
PORT AUTHORITY**

**PRATIQUES ET
PROCÉDURES**

**PRACTICES AND
PROCEDURES**

SUIVI DES MODIFICATIONS

FOLLOW UP OF THE MODIFICATIONS

Article no	Page	Article no	Date
3.5 Déhalage (déplacement sur les amarres)	40	3.5 Warping (shifting on lines)	2016.11.01
2.1.4 Restrictions 2)	24	2.1.4 Restrictions 2)	2017.07.05

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	1
DÉFINITIONS	3

SECTION 1 – ACTIVITÉS PORTUAIRES ET SÛRETÉ

1.1 Administration portuaire de Montréal (APM)	6
1.1.1 Mandat	6
1.1.2 Conditions prioritaires.....	7
1.1.3 Politique environnementale.....	7
1.2 Administration de pilotage des Laurentides (APL)	9
1.3 Service des communications et du trafic maritime (SCTM) de la Garde côtière canadienne (GCC).....	11
1.4 Transports Canada - Sécurité maritime (TC).....	12
1.5 Association des employeurs maritimes (AEM)	13
1.6 Sûreté, sécurité et services	14
1.6.1 Sûreté portuaire.....	14
1.6.2 Code ISPS (International Ship et Port Facility Security) et déclaration de sûreté (DDS).....	15
1.6.3 Accès aux installations portuaires, conduite de véhicules, cartes d'accès et d'identité.....	15
1.6.4 Prévention incendie.....	16
1.6.5 Urgences, situations dangereuses, accidents ou Incidents – signalement	17
1.6.6 Services publics	18

SECTION 2 – MOUVEMENTS DANS LE PORT

2.1 Tous les navires autres que les petits bateaux	20
2.1.1 Profondeur sous quille	20
2.1.2 Échouement.....	21
2.1.3 Vitesse	22
2.1.3.1 Réductions obligatoires	23
2.1.3.2 Réductions volontaires	23
2.1.4 Restrictions	24
2.1.5 Dommages à l'infrastructure de l'APM par un navire ...	26
2.1.6 Utilisation de remorqueurs	26
2.1.6.1 Bateaux-citernes.....	27
2.1.6.2 Porte-conteneurs.....	27
2.1.6.3 Vraquiers.....	27
2.1.7 Arrangements en vue d'un remorquage d'urgence	28
2.1.8 Utilisation des ancres	28
2.1.9 Déglçage	28
2.1.10 Départs hivernaux du matin	29
2.1.11 Navires attendus à fort tirant d'eau	29
2.1.12 Canne à pommeau d'or	29
2.2 Petits bateaux.....	30
2.2.1 Restrictions	30
2.2.2 Amarrage	30
2.2.3 Vitesse et opérations des petits bateaux	31

TABLE OF CONTENTS

PREAMBLE.....	1
DEFINITIONS	3

SECTION 1 - PORT OPERATIONS AND SECURITY

1.1 Montreal Port Authority.....	6
1.1.1 Mandate	6
1.1.2 Overriding Conditions.....	7
1.1.3 Environmental Policy.....	7
1.2 Laurentian Pilotage Authority.....	9
1.3 Canadian Coast Guard (CCG) Marine Communications and Traffic Services (MCTS)	11
1.4 Transport Canada - Marine Safety	12
1.5 Maritime Employers Association (MEA).....	13
1.6 Security, Safety and Services	14
1.6.1 Port Security.....	14
1.6.2 International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) and Declaration of Security (DOS).....	15
1.6.3 Access to Port Property, Vehicle Operation, Access and Identity Cards	15
1.6.4 Fire Prevention	16
1.6.5 Emergencies, Dangerous Situations, Accidents or Incidents – Reporting	17
1.6.6 Utilities	18

SECTION 2 - HARBOUR MOVEMENTS

2.1 All vessels other than small craft.....	20
2.1.1 Under-keel clearance.....	20
2.1.2 Stranding	21
2.1.3 Speed	22
2.1.3.1 Compulsory reductions	23
2.1.3.2 Voluntary reductions.....	23
2.1.4 Restrictions.....	24
2.1.5 Damage to MPA infrastructure by a ship	26
2.1.6 Use of tugboats.....	26
2.1.6.1 Tankers	27
2.1.6.2 Containerships	27
2.1.6.3 Bulk carriers.....	27
2.1.7 Arrangements for emergency towing	28
2.1.8 Anchor use	28
2.1.9 Icebreaking	28
2.1.10 Winter morning departures.....	29
2.1.11 Expected deep draft vessels.....	29
2.1.12 Gold-Headed Cane	29
2.2 Small craft	30
2.2.1 Restrictions.....	30
2.2.2 Mooring	30
2.2.3 Speed and Operations of Small Crafts.....	31

2.3	Mouillages.....	32
2.3.1	Navires au mouillage.....	32
2.3.2	Longueuil (Vickers).....	33
2.3.3	Montréal Est.....	33
2.3.4	Pointe-aux-Trembles.....	33
2.3.5	En amont de Contrecoeur.....	33
2.3.6	Face au terminal de Contrecoeur.....	34
2.3.7	Lanoraie.....	34

SECTION 3 – ACCOSTAGE ET ACTIVITÉS À QUAI

3.1	Demande de poste d’amarrage et avis d’arrivée.....	35
3.2	Amarrage.....	36
3.2.1	Amarrage à bâbord.....	36
3.2.2	Exigence spéciale pour les bateaux-citernes.....	36
3.2.3	Passerelle et échelle de coupée.....	36
3.2.4	Quai n° 28.....	36
3.3	Armement en équipage.....	37
3.4	Bateaux inactifs (désarmés).....	37
3.5	Déhalage (déplacement sur les amarres).....	39
3.6	Résistance des bollards.....	40
3.7	Grues-portiques.....	41
3.8	Opérations de manutention des cargaisons.....	41
3.9	Utilisation des hélices pendant que le navire est amarré ou au mouillage.....	42
3.10	Démobilisation ou mise à l’essai du moteur et des équipements.....	42
3.11	Équipement se prolongeant au-delà des côtés du navire.....	43
3.12	Navires amarrés l’un contre l’autre.....	44
3.13	Navires sous saisie.....	44
3.14	Zone de sécurité.....	44
3.15	Canot de sauvetage.....	45
3.16	Exercice de sécurité.....	45

SECTION 4 – ENVIRONNEMENT

4.1	Déversements de polluant.....	46
4.2	Décharge au fleuve.....	47
4.3	Eau de ballast.....	48
4.4	Maintenance, sablage et peinture de la coque.....	48
4.5	Enlèvement des déchets et des huiles usées.....	49
4.6	Enlèvement de la neige.....	49
4.7	Bruit, poussière, fumée, pollution lumineuse.....	50
4.8	Sirène.....	50

2.3	Anchorage.....	32
2.3.1	Anchored vessels.....	32
2.3.2	Longueuil (Vickers).....	33
2.3.3	Montreal East.....	33
2.3.4	Pointe-aux-Trembles.....	33
2.3.5	Upstream of Contrecoeur.....	33
2.3.6	Facing Contrecoeur Terminal.....	34
2.3.7	Lanoraie.....	34

SECTION 3 – BERTHING AND ALONGSIDE ACTIVITIES

3.1	Berth request and arrival notification.....	35
3.2	Mooring.....	36
3.2.1	Portside to.....	36
3.2.2	Special requirements for tankers.....	36
3.2.3	Gangway and accommodation ladders.....	36
3.2.4	Berth 28.....	36
3.3	Crewing.....	37
3.4	Inactive (laid-up) vessels.....	37
3.5	Warping (shifting on lines).....	39
3.6	Bollard strength.....	40
3.7	Gantry cranes.....	41
3.8	Cargo operations.....	41
3.9	Using propellers alongside while moored or at anchor.....	42
3.10	Demobilization and/or testing of engine (dead ship) and equipment.....	42
3.11	Equipment extending beyond the vessel’s side.....	43
3.12	Nesting of vessels.....	44
3.13	Vessels under arrest.....	44
3.14	Safety zone.....	44
3.15	Lifeboat drills.....	45
3.16	Practice drills.....	45

SECTION 4 – ENVIRONMENT

4.1	Pollutant spills.....	46
4.2	Overboard discharge.....	47
4.3	Ballast water.....	48
4.4	Hull maintenance, scaling and painting.....	48
4.5	Garbage and waste-oil disposal.....	49
4.6	Snow removal.....	49
4.7	Noise, dust, smoke, light pollution.....	50
4.8	Siren.....	50

SECTION 5 – ACTIVITÉS EXIGEANT L'APPROBATION DE L'APM

5.1	Opérations de plongée	51
5.2	Travail à chaud	52
5.3	Opérations de sauvetage.....	53
5.4	Marchandises dangereuses, déchets industriels et gestion des polluants.....	53
5.5	Soutage de navire	55
5.6	Rejet ou transbordement de déchets ou de substances similaires.....	55
5.7	Opérations de transfert de produits pétroliers, de produit chimique ou de gaz liquéfié entre deux navires.....	56
5.8	Travaux de dragage.....	57
5.9	Travaux d'excavation ou d'enlèvement de matériaux ou substances	57
5.10	Transbordement, chargement ou déchargement de cargaison	57
5.11	Allumer des fusées éclairantes ou autres dispositifs de signalisation	58
5.12	Placer ou utiliser des repères lumineux ou des marques de jour	58
5.13	Placer, modifier, enlever ou déplacer des aides à la navigation, bouées, dispositifs d'amarrage, flotteurs, pieux, repères ou panneaux	58
5.14	Laisser aller à la dérive un navire, une bille de bois ou quelque autre objet.....	59
5.15	Faire entrer du matériel roulant de chemin de fer sur les terrains de l'APM.....	59
5.16	Construire, placer, reconstruire, réparer, modifier, déplacer ou enlever tout bâtiment ou ouvrage sur, dans, sous le terrain ou l'eau, au-dessus ou à travers de ceux-ci sur le territoire de l'APM	59
5.17	Pêche	60
5.18	Course, régata, concours, manifestation, événement organisé ou toute autre activité similaire à un endroit désigné.....	60
5.19	Causer un incendie ou explosion, dynamiter ou faire des feux d'artifice	61
5.20	Installer des placards, affiches, panneaux ou dispositifs	61
5.21	Vendre ou mettre en vente des marchandises ou des services	62
5.22	Distribuer des circulaires, des feuillets ou du matériel publicitaire	62
5.23	Exercer toute forme de sollicitation	62
5.24	Se baigner	62

Annexe A « Endroits désignés » des eaux portuaires.....63

SECTION 5 – ACTIVITIES REQUIRING MPA APPROVAL

5.1	Diving operations	51
5.2	Carrying out hot work	52
5.3	Salvage operations.....	53
5.4	Dangerous goods, industrial waste and pollutants management	53
5.5	Bunkering and fuelling of vessel	55
5.6	Releasing or transshipping refuse or similar substances	55
5.7	Oil transfer operations, chemical transfer operation or a liquefied gas transfer operation between two vessels.....	56
5.8	Dredging operations	57
5.9	Excavating or removing materials	57
5.10	Transshipping, loading or unloading cargo	57
5.11	Activating a flare or other signalling device	58
5.12	Placing or operating a light or day marker	58
5.13	Placing, altering, removing or relocating a navigational aid, buoy, mooring, float, picket, mark or sign	58
5.14	Casting adrift a ship, log or other object.....	59
5.15	Bringing railway rolling stock onto MPA property	59
5.16	Building, placing, rebuilding, repairing, altering, moving or removing any structure on, in, over, under, through or across the water or MPA land	59
5.17	Fishing.....	60
5.18	Race, regatta, trial, demonstration, organized event or similar activity	60
5.19	Causing a fire or explosion, conducting blasting or setting off fireworks.....	61
5.20	Placing a placard, bill, sign or device.....	61
5.21	Selling or offering for sale, goods and/or services	62
5.22	Distributing circulars, leaflets and/or advertising materials	62
5.23	Engaging in any form of solicitation.....	62
5.24	Swimming	62

Annex A “Designated” areas in the Port waters..... 63

PRÉAMBULE

Les présentes pratiques et procédures sont conformes aux dispositions de l'alinéa 56(1)b) de la [Loi maritime du Canada](#), ayant été élaborées avec la participation des organismes publics, des parties prenantes et des utilisateurs du port de Montréal.

Le présent document vise à fournir aux utilisateurs du port un point de référence unique pour les procédures et les pratiques opérationnelles y étant liées. Ces pratiques et procédures s'appliquent à tous les navires présents dans les eaux du port de Montréal. Sauf dans le cas d'une urgence, rien dans ces pratiques et ces procédures ne doit remplacer une exigence de la [Loi maritime du Canada](#), de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), de la [Loi sur le pilotage](#), de la [Loi canadienne sur la protection de l'environnement](#) ou de la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#) ou des règlements en application de l'une ou l'autre de ces lois.

Ces pratiques et ces procédures ont été élaborées pour promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation ainsi que la protection de l'environnement dans les limites géographiques du port de Montréal. Aux fins du présent document, l'Administration portuaire de Montréal (APM) a autorité sur tous les navires qui s'appêtent à entrer, entrent ou se trouvent dans les limites du port de Montréal, ou mouillent ou sont amarrés à une installation exploitée ou louée par l'APM. La limite aval du port coïncide avec la limite amont de Sorel, traversant le fleuve Saint-Laurent à environ 46° 01'N, 073° 10'O. La limite amont est le pont Victoria, 45° 30'N, 073° 31'O.

Ces pratiques et ces procédures peuvent être modifiées par l'APM périodiquement, lorsque les circonstances l'exigent. Une modification d'urgence peut leur être apportée sans préavis. Dans des circonstances normales, toutefois, un préavis sera fourni aux parties prenantes aussi à l'avance que possible et dans un délai d'au moins trente (30) jours.

Aux fins du présent document, le singulier inclut le pluriel et le masculin désigne également le féminin.

Prière de soumettre tout commentaire ou recommandation touchant le présent document au :

Capitaine du port et directeur des opérations maritimes
Administration portuaire de Montréal
2100 avenue Pierre Dupuy, aile n° 1,
Montréal (Québec) H3C 3R5
Téléphone : 514-283-7026
Courriel : procedures@port-montreal.com

PREAMBLE

These practices and procedures are in conformity with the [Canada Marine Act](#), Section 56, Sub-section (1) (b), having been developed with the participation of public agencies, stakeholders and users of the Port of Montreal.

This document seeks to provide port users with a single point of reference for port-related operational procedures and practices. These practices and procedures are applicable to all vessels operating in Port of Montreal waters. Except in an emergency, nothing in these practices and procedures must supersede any requirement of the [Canada Marine Act](#), the [Canada Shipping Act, 2001](#), the [Pilotage Act](#), the [Canadian Environmental Protection Act](#) and the [Marine Transportation Security Act](#) or regulations made pursuant to any of these.

These practices and procedures have been developed for the purpose of promoting safe and effective navigation and environmental stewardship within the Port of Montreal's geographical limits. For this, Montreal Port Authority (MPA) jurisdiction includes all vessels underway, making way and manoeuvring within Port of Montreal limits, at anchor or berthed at an MPA-operated or MPA-leased facility. The downstream limit of the Port coincides with the upstream limit of Sorel, crossing the St. Lawrence River in the vicinity of 46° 01'N, 073° 10'W. The upstream limit is the Victoria Bridge, 45° 30'N, 073° 31'W.

These practices and procedures may be amended by the MPA from time to time when circumstances dictate. An emergency amendment may be made to these practices and procedures without notice. Under normal circumstances, however, advance notice will be given to stakeholders as far in advance as practicable and within a limit of no less than thirty (30) days.

For the purposes of this document, where a subject is referred to in singular, it will also represent the plural of the same subject. Masculine designations will also refer to the feminine of the same subject.

Please submit any comments or recommendations regarding this document to:

Harbour Master and Director Marine Operations
Montreal Port Authority
2100 Pierre Dupuy Avenue, Wing n° 1
Montreal, Quebec H3C 3R5
Telephone: (514) 283-7026
E-mail: procedures@port-montreal.com

Tous les commentaires ou les recommandations soumis seront examinés par le Comité consultatif des pratiques et des procédures. Ceux dont l'incorporation au document est justifiée seront diffusés pour examen public au moins trente (30) jours avant leur inclusion dans le document.

Le document des pratiques et des procédures se veut un guide dynamique des activités pour le port de Montréal, et sera mis à jour régulièrement en fonction de l'évolution des activités du port. Le Comité consultatif des pratiques et des procédures se réunira une fois l'an pour étudier le document ainsi que les recommandations ou les nouveaux commentaires.

All submissions will be reviewed by the Practices and Procedures Advisory Committee. Submissions warranting incorporation into the document will be disseminated for public review for no less than thirty (30) days prior to inclusion in the document.

The Practices and Procedures document is intended to be a dynamic operations guide for the Port of Montreal, and will be updated regularly to reflect ongoing port development. The Practices and Procedures Advisory Committee will meet annually to review the document and any new submissions.

DÉFINITIONS

Administration de pilotage Laurentides	L'Administration de pilotage des Laurentides (« APL ») est une société d'État fédérale chargée d'administrer et fournir des services de pilotage maritime et services connexes dans les eaux de la région des Laurentides notamment dans le fleuve St Laurent et la rivière Saguenay, tel qu'il est défini dans la Loi sur le pilotage et incluant le port de Montréal. (<i>Laurentian Pilotage Authority</i>)
Agent	la personne autorisée par le propriétaire, le capitaine, le gestionnaire, l'affrètement ou la personne responsable d'un navire à diriger les opérations du navire pendant que ce dernier est au port. (<i>Agent</i>)
APM	Administration portuaire de Montréal. (<i>Montreal Port Authority</i>)
Autorisation	octroi d'une autorisation verbale ou écrite, y compris par des moyens électroniques, d'effectuer une manœuvre, une opération ou une tâche. (<i>Clearance</i>)
Bateau ou navire	toute description d'un engin, d'un bateau ou d'une embarcation conçus ou utilisés (uniquement ou partiellement) pour la navigation maritime, sans égard au mode de propulsion. Peut être autopropulsé, mais pas nécessairement. Inclut les hydravions, les radeaux et les estacades de rondins ou de bois d'œuvre. (<i>Ship or vessel</i>)
Capitaine	la personne responsable d'un navire. (<i>Master</i>)
CCC	le Centre de contrôle de la Capitainerie tel que désigné par l'Administration portuaire de Montréal. (<i>HMCC</i>)
Hydravion	tout aéronef conçu pour manœuvrer sur l'eau. (<i>Seaplane/sea-plane</i>)
ISGOTT	International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals. (<i>ISGOTT</i>)
LIE	Limite inférieure d'explosivité. (<i>LEL</i>)

DÉFINITIONS

Agent	the person authorized by the owner, master, manager, charterer or person in charge of a vessel to conduct the business of the vessel while in port. (<i>Agent</i>)
Air draft	the height of a vessel from the water line to the highest point of the vessel's structure. (<i>Tirant d'air</i>)
Anchorage	a point of anchorage as published on Canadian charts 1310 and 1311. (<i>Mouillage</i>)
Clearance	the granting of authorization to carry out a manoeuvre, operation or task and may be given verbal or written form, including by electronic means. (<i>Autorisation</i>)
Dangerous goods	Dangerous goods as defined in Section 2 of the Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 , and as identified in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code . (<i>Marchandises dangereuses</i>)
Dock	berth, wharf, jetty or structure other than an anchorage. (<i>Quai</i>)
Draft	the depth to which the vessel is immersed in the water. Varies according to the design of the ship, the weight of the ship and everything on board (cargo, ballast, fuel and spares). (<i>Tirant d'eau</i>)
Harbour	the legal and physical designation of all real properties the MPA manages, holds or occupies, as described in the MPA's Letters Patent (Appendix A, entitled <i>Description of Navigable Waters</i> and Appendix B, entitled <i>Description of Federal Real Property</i>) issued on March 1, 1999, as described in the Canada Marine Act . (<i>Quai</i>)

Limites du port	à des fins de gestion, la limite aval du port de Montréal coïncide avec la limite amont de Sorel, traversant le fleuve Saint-Laurent à environ 46 01'N (latitude), 073 10'O (longitude). La limite amont est le pont Victoria, 45 30'N (latitude), 073 31'O (longitude). (<i>Port Limits</i>)
Marchandises dangereuses	Marchandises dangereuses aux termes de l'article 2 de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses , et telles que précisées dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG). (<i>Dangerous goods</i>)
Mouillage	un des points de mouillage figurant sur les cartes canadiennes 1310 et 1311. (<i>Anchorage</i>)
Navire désarmé	signifie un navire inactif, amarré pour un temps illimité, tel qu'il est défini au paragraphe 2(8) de l' Avis N-1, Tarif des droits d'amarrage et de mouillage de l'Administration portuaire de Montréal (droits d'amarrage). Un navire est considéré comme désarmé lorsqu'il obtient et applique l'exemption demandée conformément au Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires . (<i>Laid-up vessel</i>)
Noeud	milles nautiques à l'heure équivalant à 1 852 mètres à l'heure ou à 1,85 kilomètre à l'heure. (<i>Knot</i>)
Petit bateau	tous les bateaux de moins de 20 mètres de longueur. (<i>Small vessel</i>)
Port	désignation juridique et physique de tous les biens immobiliers que l'APM gère, détient ou occupe, comme il est décrit dans les lettres patentes de l'APM (appendice A, intitulé <i>Description des eaux navigables</i> et appendice B, intitulé <i>Description des biens réels fédéraux</i>) émises le 1 ^{er} mars 1999, tel qu'il est décrit dans la Loi maritime du Canada . (<i>Harbour</i>)

HMCC	the Harbour Master's Control Center as designated by the Montreal Port Authority. (<i>CCC</i>)
Hot work	work involving burning, cutting, grinding, welding or any operation capable of initiating fires or explosions. (<i>Travail à chaud</i>)
ISGOTT	International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals. (<i>ISGOTT</i>)
Knot	nautical mile per hour and equivalent of 1,852 metres per hour, or 1,85 kilometres per hour. (<i>Noeud</i>)
Laid-up vessel	means an inactive vessel, berthed for an unlimited time, as defined in article 2(8) of MPA's Notice N-1, Berthage and Anchorage Fees Tariff . A vessel is considered laid-up when it obtains and applies the exemption requested in the Port Authorities Operations Regulations . (<i>Navire désarmé</i>)
Laurentian Pilotage Authority	The Laurentian Pilotage Authority ("LPA") is a federal Crown corporation responsible for administering and providing marine pilotage and related services in the waters of the Laurentian region, in particular the St. Lawrence River and the Saguenay River, as defined in the pilotage act as defined in the Pilotage Act and encompassing the Port of Montreal. (<i>Administration de pilotage des Laurentides</i>)
LEL	Lower explosive limit. (<i>LIE</i>)
Master	person in charge of a vessel. (<i>Capitaine</i>)
Québec Traffic (MCTS)	refers to a marine traffic regulator as designated by the Commissioner of the Canadian Coast Guard pursuant to subsection 126 (2) of the Canada Shipping Act, 2001 . Marine Communication and Traffic Services' (MCTS) provides a 24/7 vessel traffic management service. (<i>Trafic Québec- SCTM</i>)

Quai	poste, appontement, jetée ou structure autres qu'un mouillage. (<i>Dock</i>)
Sablage	inclut le grattage, le meulage, le sablage au jet et l'hydro sablage, ou tout moyen de déloger la peinture, la rouille ou toute autre matière indésirable de la coque, de la machinerie, de la superstructure, de l'équipement ou de la cargaison d'un navire. (<i>Sanding</i>)
Tirant d'air	hauteur d'un navire, à partir de la ligne de flottaison jusqu'au point le plus haut de la structure du navire. (<i>Air draft</i>)
Tirant d'eau	profondeur à laquelle le navire est immergé dans l'eau. Varie en fonction de la conception du navire, et du poids du navire et de tout ce qu'il contient (cargaison, lest, carburant et pièces de rechange). (<i>Draft</i>)
Trafic Québec (SCTM)	fait référence à un régulateur du trafic maritime tel qu'il est désigné par le commissaire de la Garde côtière canadienne conformément au paragraphe 126 (2) de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada . Le service des communications et du trafic maritime (SCTM) procure un service de gestion du trafic maritime 24 heures sur 24, sept jours sur sept. (<i>Traffic Québec [MCTS]</i>)
Travail à chaud	travail incluant des opérations de brûlage, de découpage, de meulage, de soudage ou d'autres opérations susceptibles de causer des incendies ou des explosions. (<i>Hot work</i>)

Port	Montreal Port Authority. (<i>APM</i>) means the Port of Montreal, which is under the management of the Montreal Port Authority. (<i>Port</i>)
Port Limits	for administrative purposes, the downstream limit of the Port of Montreal coincides with the upstream limit of Sorel, crossing the St. Lawrence River in the vicinity of 46 01'N (latitude), 073 10'W (longitude). The upstream limit is the Victoria Bridge, 45 30'N (latitude), 073 31'W (longitude). (<i>Limites du port</i>)
Sanding	includes scraping, sanding, chipping, grinding, sandblasting and hydro blasting, or any means of dislodging paint, rust or other unwanted material from a ship's hull, machinery, superstructure, equipment or cargo. (<i>Sablage</i>)
Seaplane	any aircraft designed to manoeuvre on the water. (<i>Hydravion</i>)
Ship or vessel	any description of vessel, boat or craft designed or used (solely or partly) for marine navigation, regardless of its propulsion method. May be self-propelled, but not necessarily. Includes seaplanes, rafts and booms of logs or lumber. (<i>Bateau ou navire</i>)
Small vessel	all ships less than 20 metres in length. (<i>Petit bateau</i>)

SECTION 1

OPÉRATIONS ET SÛRETÉ PORTUAIRES

1.1 Administration portuaire de Montréal

1.1.1 Mandat

Selon le paragraphe 28(2) de la [Loi maritime du Canada](#), le mandat de l'Administration portuaire de Montréal (APM) consiste essentiellement à :

- faciliter le commerce intérieur et international, et à contribuer ainsi à la réalisation des objectifs socio-économiques des collectivités locales, régionale et nationale.

Dans le cadre de ce mandat, l'Administration portuaire s'est donnée pour mission de fournir, dans le respect de l'environnement, des installations et des services propres à satisfaire aux besoins de sa clientèle, et d'accroître et de faire valoir les avantages du port de Montréal.

Conformément aux lettres patentes, supplément – *Gazette du Canada*, partie 1, 12 février 1999.

Pour exploiter le port, l'APM peut entreprendre les activités portuaires mentionnées au paragraphe 28(2) de la *Loi* dans la mesure spécifiée ci-dessous :

- élaboration, application et modification de règlements, d'ordonnances, de pratiques ou de procédures, et émission et administration d'autorisations touchant l'utilisation ou l'exploitation du port.

En conséquence, tous les navires qui utilisent le port de Montréal doivent se conformer aux pratiques et procédures contenues dans le présent document. Les représentants désignés par l'APM sont responsables de veiller au respect de ces pratiques et ces procédures.

Ces représentants peuvent émettre des instructions aux navires, aux agents maritimes de ces navires, aux parties prenantes ou aux utilisateurs publics directement ou par l'entremise de **Trafic Québec**, du Service des communications et du trafic maritime de la Garde côtière canadienne (SCTM), sur le canal 10 de la bande marine VHF, ainsi que par téléphone, télécopieur ou courriel.

SECTION 1

PORT OPERATIONS AND SECURITY

1.1. Montreal Port Authority

1.1.1 Mandat

According to the [Canada Marine Act](#), Paragraph 28 (2), the Montreal Port Authority (MPA) is mandated to:

- Facilitate domestic and international trade and thereby contribute to the attainment of local, regional and national socioeconomic objectives.

The MPA is committed to providing highly-efficient facilities and services for its clients while respecting the environment. It enhances and promotes the competitive advantages of the Port of Montreal.

As per the letters of patent, supplement – Canada Gazette, Part 1, February 12, 1999:

To operate the port, MPA may undertake the port activities referred to in paragraph 28 (2) of the Act to the extent specified below:

- Development, application, enforcement and amendment of rules, orders, bylaws, practices or procedures and issuance and administration of authorizations respecting use, occupancy or operation of the port and enforcement of Regulations...”

Accordingly, all vessels utilizing the Port of Montreal must comply with the Practices and Procedures contained in this document. MPA-designated officers are responsible for ensuring adherence to these Practices and Procedures.

These officers may issue instructions to vessels, marine agents of these vessels, stakeholders or public users directly or through **Quebec Traffic**, the Canadian Coast Guard Marine Communications and Traffic Services (MCTS), on VHF Marine channel 10, as well as by phone, facsimile or email.

1.1.2 Conditions prioritaires

Chaque fois que, dans l'intérêt de la sécurité ou de la protection de l'environnement, l'APM exige qu'un navire ou une opération reçoivent l'aide de remorqueurs, de pilotes ou d'autres agences ou services, le coût de cette aide sera aux frais et aux risques du navire visé.

L'APM, dans l'exécution de son devoir d'assurer la sécurité de tous les utilisateurs du port, est pleinement consciente des dépenses additionnelles que ces services peuvent constituer pour le navire, et exigera seulement ces services lorsqu'ils sont jugés raisonnables et nécessaires compte tenu des circonstances.

Sauf en réponse à une urgence ou dans un effort en vue de sauver une vie, aucune personne dans le port ne doit agir ou omettre d'agir de façon à faire ou à permettre que l'on fasse un geste quelconque ayant ou pouvant vraisemblablement avoir un des résultats suivants :

- menacer la sécurité ou la santé des personnes;
- entraver la navigation;
- obstruer ou menacer une partie du port ou toute infrastructure portuaire;
- nuire à une activité autorisée;
- détourner un cours d'eau, causer des courants ou avoir une incidence sur des courants, causer un envasement ou une accumulation de matière, ou modifier autrement la profondeur de l'eau;
- occasionner une nuisance;
- causer des dommages à tout navire ou toute infrastructure portuaire;
- altérer la qualité du sol, de l'air ou de l'eau;
- avoir un effet néfaste sur l'exploitation du port.

1.1.3 Politique environnementale

SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

L'APM est dotée d'une politique environnementale axée sur quatre principes :

- La conformité environnementale de ses opérations
- La protection de l'environnement
- La gestion environnementale
- La communication de l'engagement en matière environnementale

1.1.2 Overriding Conditions

Whenever, in the interest of safety or environmental protection, the MPA requires that a vessel or operation be assisted by tugs, pilots, or other agencies or services, the cost of such will be at the expense and risk of the vessel concerned.

The MPA, in executing its duty to ensure the safety of all port users, is acutely aware of the additional expenses that such services may incur to the vessel, and will only require such services when deemed reasonable and necessary taking into consideration the circumstances of the case.

Other than in response to a contingency requirement or in an effort to save life, no person in the port must, by act or omission, do anything, or permit anything to be done, that has, or is likely to have, any of the following results:

- Jeopardize the safety or health of persons;
- Interfere with safe and prudent navigation;
- Obstruct or threaten any part of the port or port infrastructure;
- Interfere with an authorized activity;
- Divert the flow of a river or stream; to cause or affect currents; to cause silting or the accumulation of material, or otherwise alter the water depth;
- Cause nuisance;
- Cause damage to any vessel or port infrastructure;
- Adversely affect sediment, soil, air or water quality;
- Adversely affect port operations.

1.1.3 Environmental Policy

ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM

MPA has adopted an environmental policy based on four principles:

- Environmental compliance of its operations
- Protection of the environment
- Environmental management
- Awareness of its environmental commitment

SYSTÈME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

L'APM a plusieurs programmes bien ancrés dans la gestion des activités du port, dont :

- Le programme de vérification de la conformité environnementale des opérations de l'APM et des locataires
- Le programme de gestion des sols et de l'eau souterraine
- Le programme de gestion des effluents et de l'eau de surface
- Le programme d'inclusion de clauses environnementales dans les baux de location
- Le programme d'évaluation environnementale des impacts des projets

ALLIANCE VERTE

L'APM est un membre fondateur de l'[Alliance verte](#), une initiative de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, qui vise à guider l'industrie maritime vers l'excellence environnementale. Sa mission est de rendre le mode de transport encore plus vert et durable.

FONDATION GREEN AWARD

L'APM est membre de la [Fondation Green Award](#), une initiative internationale qui accorde des rabais aux navires qui ont obtenu la certification Green Award en respectant des critères très stricts, notamment sur les plans de la sécurité, de l'état technique et de la performance environnementale.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

La politique de développement durable de l'APM s'articule autour de huit principes directeurs :

1. Assurer une gestion responsable de l'organisation
2. Augmenter la contribution pour la société
3. Promouvoir une communication responsable et l'engagement de nos parties prenantes
4. Offrir un milieu de travail mobilisateur et sécuritaire
5. Réduire l'empreinte environnementale
6. Maintenir la sûreté et la sécurité comme valeurs fondamentales de nos opérations
7. Favoriser l'exemplarité en matière de développement durable
8. Assurer la mission économique du Port de Montréal

ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM

MPA has several programs within the port's management activities, including:

- The environmental compliance auditing program for the MPA and its tenants
- The soil and groundwater management program
- The waste and surface water management program
- The inclusion of environmental clauses in leases
- The environmental project impact and assessment program

GREEN MARINE

MPA is a founding member of [Green Marine](#), an industry initiative of the St. Lawrence and Great Lakes that aims to guide the maritime industry towards environmental excellence. Its mission is to make maritime transport greener and more sustainable.

GREEN AWARD FOUNDATION

MPA is a member of the [Green Award Foundation](#), an international initiative that gives rebates to ships that have obtained Green Award certification based on rigorous standards, particularly in terms of safety, seaworthiness and environmental performance.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT POLICY

MPA's sustainable development policy is based on eight guiding principles:

1. To ensure responsible management by the organization
2. To increase contributions to the local community
3. To promote responsible communication and engage our stakeholders
4. To provide a safe and stimulating work environment
5. To reduce our environmental footprint
6. To ensure that safety and security remain core operating values
7. To become a leading force in areas of sustainable development
8. To ensure the Port of Montreal's economic mission

1.2 Administration de pilotage des Laurentides

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) est chargée de l'établissement, de l'exploitation, du maintien et de l'administration, dans l'intérêt de la sécurité, d'un service de pilotage efficace dans les limites des eaux désignées de la région laurentienne.

Sont assujettis au pilotage obligatoire les navires suivants :

- a) les navires immatriculés au Canada qui, selon le cas :
 - i. naviguent dans les circonscriptions n^{os} 1 ou 1-1 et qui ont plus de 70 m de longueur et une jauge brute de plus de 2 400 tonneaux,
 - ii. naviguent dans la circonscription n^o 2 et qui ont plus de 80 m de long et une jauge brute de plus de 3 300 tonneaux;
- b) Tout navire qui n'est pas enregistré au Canada et qui est d'une longueur de plus de 35m.
 1. *Circonscription n^o 1* – Toutes les eaux qui se situent entre l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent à un point situé par 71°08' de longitude O.
 2. *Circonscription n^o 1-1* — Toutes les eaux qui se situent entre l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert et une ligne tirée de l'est à l'ouest en travers du fleuve Saint-Laurent à l'extrémité nord de l'île Sainte-Thérèse.
 3. *Circonscription n^o 2* — Toutes les eaux qui se situent entre une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent à un point situé par 71°20' de longitude O., et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 121° (V) à un point situé par 48°20'48" de latitude N. et 69°23'24" de longitude O., y compris la rivière Saguenay.

Les pilotes embarquent à bord des navires à la station de pilotage des Escoumins (48°19' N, 069°25' O). En route vers Montréal, les pilotes sont remplacés à Québec, puis à Trois-Rivières.

Les pilotes sont responsables de l'accostage, de l'appareillage et du déplacement des navires dans le port. Un navire amarré au port qui doit utiliser son moteur pour se déplacer doit avoir un pilote à son bord.

1.2 Laurentian Pilotage Authority

The Laurentian Pilotage Authority (LPA) is mandated to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the designated waters of the Laurentian region.

Are subject to compulsory pilotage the following ships:

- a) Any ship registered in Canada that:
 - i. is operated in District No. 1 or District No. 1-1 and is over 70 m in length and over 2 400 tons gross tonnage, or
 - ii. is operated in District No. 2 and is over 80 m in length and over 3 300 tons gross tonnage; and;
- b) Any ship that is not registered in Canada and is over 35 m in length.
 1. *District No. 1* — All waters between the northern entrance to St. Lambert Lock and a line drawn across the St. Lawrence River at Longitude 71°08'W.
 2. *District No. 1-1* — All waters between the northern entrance to St. Lambert Lock and a line running east and west across the St. Lawrence River at the northernmost tip of île Ste-Thérèse.
 3. *District No. 2* — All waters between a line drawn across the St. Lawrence River at Longitude 71°20'W. and a line bearing 121° (True) and drawn across the St. Lawrence River at Latitude 48°20'48"N., Longitude 69°23'24"W., including the Saguenay River.

Pilots board incoming vessels at Les Escoumins pilotage station (48°19' N, 069°25' W). On the way to Montreal, pilot substitutions are made at Quebec City, and again at Trois-Rivières.

Pilots are responsible for berthing, unberthing and movements of vessels within the Port. A vessel moored in the port that has to use its engine to shift must have a pilot on board.

Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit quitter un poste d'amarrage dans l'aire de pilotage obligatoire pour toute raison, autre qu'un déplacement, doit donner un premier avis de son heure prévue de départ estimée (HPD) douze heures avant son HPD et donner un avis final confirmant ou corrigeant son HPD au moins quatre heures avant l'heure estimée. Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit faire un déplacement doit donner un avis de déplacement trois heures avant l'heure du déplacement.

Préavis d'arrivée

7 Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit arriver dans la zone de pilotage obligatoire, en provenance d'un endroit situé en amont de l'entrée de l'écluse de Saint-Lambert, doit faire connaître les destinations prochaine et ultime du navire dans ladite zone, en appelant le centre de radio contrôle de la voie maritime du Saint-Laurent lorsque le bateau passe par l'écluse d'Iroquois et par l'écluse de Beauharnois.

Préavis de départ

8 Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit quitter un poste dans la zone de pilotage obligatoire pour une raison quelconque, sauf pour effectuer un déplacement, doit, en appelant un centre d'affectation des pilotes,

- a) donner un premier préavis de 12 heures de l'heure prévue du départ du navire; et
- b) donner un dernier préavis d'au moins quatre heures pour confirmer ou corriger l'heure de départ prévue.

Préavis de déplacement

9 (1) Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit effectuer un déplacement doit,

- a) dans un port situé dans la zone de pilotage obligatoire, sauf le port de Montréal et le port de Québec,
 - i. donner un premier préavis de 12 heures de l'heure prévue du déplacement du navire, et
 - ii. donner un dernier préavis pour confirmer ou corriger l'heure prévue du déplacement quatre heures avant l'heure prévue du déplacement du navire;
- b) dans le port de Montréal ou dans le port de Québec, donner un préavis de trois heures de l'heure du déplacement du navire.

(2) Les préavis dont il est question au paragraphe (1) se donnent en appelant un centre d'affectation des pilotes.

The owner, master or agent of a ship that is to depart from a berth in the compulsory pilotage area for any purpose, other than making a moveage, shall give a first notice of its estimated time of departure (ETD) 12 hours before its ETD and give a final notice confirming or correcting its ETD at least four (4) hours before the estimated time. The owner, master or agent of a ship that is to make a moveage shall give a notice of moveage three (3) hours before the time of moveage.

Notices of Arrival

7 The owner, master or agent of a ship that is to arrive in the compulsory pilotage area from any point above the entrance to St. Lambert Lock shall give notice of the immediate and ultimate destinations of the ship in the compulsory pilotage area by calling the St. Lawrence Seaway Radio Control when passing Iroquois Lock and Beauharnois Lock.

Notices of Departure

8 The owner, master or agent of a ship that is to depart from a berth in the compulsory pilotage area for any purpose, other than making a moveage, shall, by calling a pilot dispatch centre.

- a) give a first notice of its estimated time of departure 12 hours before its estimated time of departure; and
- b) give a final notice confirming or correcting its estimated time of departure at least four hours before the estimated time.

Notices of Moveage

9 (1) The owner, master or agent of a ship that is to make a moveage shall,

- a) in any 10arbor within the compulsory pilotage area other than the Harbour of Montreal or the Harbour of Quebec,
 - i. give a first notice of the estimated time of moveage 12 hours before the estimated time of moveage, and
 - ii. give a final notice confirming or correcting the estimated time of moveage four hours before the estimated time of moveage;
- b) in the Harbour of Montreal or the Harbour of Quebec, give a notice of moveage three hours before the time of moveage.

(2) The notices referred to in subsection (1) shall be given by calling a pilot dispatch centre.

Préavis facultatifs

10 (1) Nonobstant les articles 8 et 9, le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit quitter un port ou y effectuer un déplacement peut, dans les huit heures qui suivent le moment où il a donné le premier préavis visé à l'alinéa 8a) ou au sous-alinéa 9(1)a)(i), donner un deuxième préavis pour confirmer ou corriger l'heure prévue du départ du navire d'une zone de pilotage obligatoire ou du déplacement du navire dans une telle zone.

(2) Lorsqu'un deuxième préavis a été donné à l'égard d'un navire conformément au paragraphe (1), le départ ou le déplacement du navire doit avoir lieu dans les 12 heures qui suivent le moment où ce préavis a été donné.

SOR/81-223,s.2.

Ces avis doivent être transmis par téléphone au centre de répartition des pilotes au 1-800-361-0747 ou au 514-496-2156, ou par courriel à l'adresse pilote.mtl@apl.gc.ca.

Pour plus d'information, prière de consulter les Avis aux navigateurs, édition annuelle, disponibles en ligne à l'adresse www.notmar.com ou se rendre à l'adresse www.pilotagestlaurent.gc.ca.

1.3 Garde côtière canadienne - Service des communications et du trafic maritime

Le Service des communications et du trafic maritime (SCTM) de la Garde côtière canadienne assure une coordination de la gestion portuaire d'une importance vitale pour la sécurité des opérations du port. Le poste de l'officier de quart du SCTM, *Trafic Québec*, peut être joint par l'entremise du canal 10 de la bande marine VHF ou par téléphone au 418-648-7375.

Trafic Québec (SCTM) permet aux exploitants de suivre le mouvement des navires dans leur zone de responsabilité et de communiquer avec eux. L'APM peut transmettre des instructions aux navires dans les eaux portuaires par l'intermédiaire de *Trafic Québec* (SCTM). Tous les navires doivent obtenir une autorisation du SCTM avant d'entreprendre tout mouvement dans le port.

Trafic Québec (SCTM) transmet l'information liée au mouvement ou à l'exploitation des navires, ou encore au travail ou aux services de l'APM dans les eaux portuaires, et diffuse les avis périodiques exigeant une action des navires dans les eaux portuaires, comme les avis à la navigation. *Trafic Québec* (SCTM) peut également émettre des avis par l'entremise de la radiodiffusion maritime continue.

Optional Notices

10 (1) Notwithstanding sections 8 and 9, the owner, master or agent of a ship that is to depart or make a move may within eight hours after having given the first notice referred to in paragraph 8(a) or subparagraph 9(1)(a)(i), give a second notice confirming or correcting the estimated time of departure from or move in any compulsory pilotage area.

(2) Where a second notice has been given in respect of a ship pursuant to subsection (1), the time of departure or move of that ship shall not be later than 12 hours from the time that notice was given.

SOR/81-223, s. 2.

These notices must be placed by telephone to the pilot dispatching centre at 1 (800) 361-0747 or (514) 496-2156, or by email at pilote.mtl@apl.gc.ca.

For more information, please refer to Notices to Mariners, Annual Edition, available on-line at www.notmar.com or refer to www.pilotagestlaurent.gc.ca.

1.3 Canadian Coast Guard - Marine Communications and Traffic Services

Canadian Coast Guard – Marine Communications and Traffic Services (MCTS) provides harbour management coordination vital to the safety of port operations. The MCTS watch officer, *Quebec traffic* (MCTS) can be contacted via VHF marine channel 10, and/or by phone at 418-648-7375.

Quebec traffic (MCTS) enables operators to track the movement of, and communicate with, vessels in their area of responsibility. MPA may pass instructions to vessels in port waters through MCTS. All vessels must obtain clearance from MCTS prior to initiating any movement within the port.

Quebec traffic (MCTS) transmits information relating to the movement or operation of vessels, or MPA work or services in port waters, and will disseminate periodic notices requiring action by vessels in port waters, such as Notices to Shipping. MCTS may also issue notices through continuous marine broadcast.

L'arrivée, le départ ou le mouvement d'un navire dans le port seront à la discrétion de l'APM et de l'APL conformément aux exigences de la [Loi maritime du Canada](#), de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), de la [Loi sur le pilotage](#), de la [Loi canadienne sur la protection de l'environnement](#) ou de la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#) ou des règlements en application de l'une ou l'autre de ces lois.

Tous les navires transitant par le Port, équipés de la bande marine VHF, et pas seulement ceux soumis au [Règlement sur les zones de services de trafic maritime](#) devraient garder une veille radio sur le canal 10 de la bande marine VHF utilisée pour les communications du SCTM.

1.4 Transports Canada - Sécurité maritime

Le programme de la sécurité maritime englobe l'éventail complet des responsabilités liées à la sécurité des navires et à la protection de l'environnement, y compris :

1. l'élaboration, l'administration et l'application des lois nationales et internationales, incluant le contrôle du port par l'État, les tâches de gardien de port, les inspections d'eau de ballast, les enquêtes en cas d'accident, les enquêtes en cas de pollution, les inspections de cargaison dangereuse et les inspections de conteneur;
2. la promotion de pratiques et de procédures sécuritaires, traitement des questions de sécurité et de santé au travail (navires), y compris l'application du *Code canadien du travail* et l'inspection des équipements de chargement et des grues;
3. la supervision des programmes de formation et des examens des officiers et des équipages de navire.

Le Centre de service de Montréal, Sécurité maritime, Transports Canada est situé au 800, boul. Lévesque Ouest, bureau 620, à Montréal. Le numéro de téléphone est le 855-842-7042. Courriel : marinesafetymtl@tc.gc.ca.

L'adresse du site Web est la suivante : www.tc.gc.ca/fra/maritime-menu.htm

A ship's arrival, departure or movement within the harbour will be at the discretion of the MPA and LPA pursuant to the [Canada Marine Act](#), the [Canada Shipping Act, 2001](#), the [Pilotage Act](#), the [Canadian Environmental Protection Act](#) and the [Marine Transportation Security Act](#) or regulations made pursuant to any of these.

All vessels transiting the Port with VHF radio capability, and not just those required to by the [Vessel Traffic Services Zones Regulations](#), should monitor VHF channel 10 used for MCTS communications.

1.4 Transport Canada - Marine Safety

The Marine Safety program encompasses the full spectrum of responsibilities related to the safety of vessels and environmental protection, including:

- a) Developing, administering and enforcing national and international laws; this includes among other things, Port State Control, Port Warden duties, Ballast water inspections, accident investigations, pollution investigations, dangerous Cargo and Container inspections.
- b) Promoting safe practices and procedures; responding to marine occupational safety and health issues. This includes application of the Canadian Labour code and inspection of cargo gear and cranes.
- c) Overseeing training programs and examination for officers and crews of vessels.

Transport Canada – Marine Safety – Montreal Service Centre (855) 842-7042 is located at 800 Lévesque Boulevard West, Office 620, in Montreal. E mail address marinesafetymtl@tc.gc.ca.

Their Web site is: www.tc.gc.ca/eng/marine-menu.htm

1.5 Association des employeurs maritimes (AEM)

L'Association des employeurs maritimes (AEM) est responsable de l'affectation des débardeurs auprès des différents employeurs qui en ont besoin, à l'intérieur du territoire géographique du port de Montréal.

Les employeurs peuvent joindre l'AEM au 514-866-5965 pendant les heures de travail normales pour informer l'association de leurs besoins en main-d'œuvre. Les employeurs doivent soumettre leurs commandes de main-d'œuvre pour le jour suivant avant 15 h 30 du dimanche au vendredi, et avant 11 h le samedi, par téléphone ou au moyen du réseau informatique de l'AEM.

Pour plus d'information, consulter le site suivant : www.me.ca

L'AEM est également responsable de fournir les services de préposés aux amarres. Les préposés aux amarres sont requis pour tous les navires qui utilisent des débardeurs du local 375 pour la manutention des marchandises.

Les cas qui suivent font exception à cette règle :

- les navires qui accostent ou quittent un poste d'amarrage où aucune marchandise ne sera manutentionnée, mais qui attendent un quai pour le chargement ou le déchargement;
- les navires de passagers d'une longueur égale ou inférieure à 77 mètres;
- les navires auto déchargeurs enregistrés au Canada;
- les bateaux-citernes;
- les navires déchargeant au quai 56;
- les navires arrivant au port ou le quittant pour les raisons suivantes : réparations, inspection, soutage, armement pour la Voie maritime du Saint-Laurent, attente des ordres, remisage, sûreté.

Le Centre de contrôle de la Capitainerie, au 514-283-7022, assure un service de répartition des préposés aux amarres de l'AEM, 24 heures sur 24 et sept jours sur sept.

La demande de préposés aux amarres doit être présentée par l'agent au moins quatre (4) heures avant le départ du navire.

La demande de préposés aux amarres doit être présentée par l'agent au moins trois (3) heures avant l'heure du déplacement du navire dans le port.

1.5 Maritime Employers Association (MEA)

The Maritime Employers Association (MEA) is responsible for the dispatch of longshoring labour to the various employers requiring it within the geographic territory of the Port of Montreal.

Employers may reach the MEA at (514) 866-5965 during normal working hours to inform the association of their labour requirements. Employers must submit their orders for manpower for the next day before 15:30 hrs from Sunday to Friday, and before 11:00 hrs on Saturday, by telephone or through the MEA's computer network.

For more information, please visit their web site at: www.me.ca.

The MEA is also responsible for providing linesmen services. Linesmen are required for all vessels using Local 375's longshoremen for the handling of goods.

The following are exempt from this rule:

- Vessels berthing or leaving a berth where no goods will be handled, but who are awaiting a dock for loading or discharging;
- Passenger vessels with a length equal to, or under, 77 metres;
- Canadian registered self-unloaders;
- Tankers;
- Vessels unloading at dock 56;
- Vessels arriving at or leaving the port for the following reasons: repairs, inspection, bunkering, St. Lawrence Seaway fitting, awaiting orders, laying up, security.

The Harbour Master's Control Centre (514) 283-7022 provides dispatching of the MEA's linesmen service, 24/7.

The order for linesmen must be issued by the agent at least four (4) hours before the departure of the vessel.

The order for linesmen must be issued by the agent at least three (3) hours before the time of shifting within the port.

Dans le cas d'une arrivée, l'agent doit demander les amarreurs sur son formulaire d'[Avis d'arrivée](#) envoyé au Port et disponible à l'adresse www.port-montreal.com sous l'onglet *Entreprise>Opérations>Services aux navires*.

Pour les navires qui ne requièrent pas les services des amarreurs de l'AEM, les services de préposés aux amarres sont disponibles par l'entremise de :

Urgence Marine Inc.
Téléphone : 514-640-3138
www.urgencemarine.com

1.6 Sûreté, sécurité et services

1.6.1 Sûreté portuaire

L'APM possède une ligne téléphonique accessible 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, au 514-283-6911 pour les questions de sûreté portuaire et un détachement situé dans le Port. Le premier point de contact pour les questions de sûreté portuaire est le directeur, Sûreté et prévention incendie : 514-283-7039.

En cas d'urgence, appelez le 911 et votre appel sera transféré au service de police approprié.

Le **Service de police de la ville de Montréal (SPVM)** assure un service de police sur l'eau et sur la terre ferme dans les limites du port de Montréal le long de l'île de Montréal, c'est-à-dire tous les quais commerciaux à l'exception des installations de Contrecoeur et de Tracy.

Le Service de police de Montréal compte plusieurs postes de police qui couvrent des secteurs spécifiques des installations de l'APM.

Poste n° 20-Ville-Marie :

Entre la Cité du Havre et le complexe Bickerdike
téléphone : 514-280-0120

Poste n° 21- Ville-Marie :

Entre le complexe Bickerdike et le quai 25
téléphone : 514-280-0121

Poste n° 22- Ville-Marie :

Entre l'entrée de la rue Berri et le quai 34
téléphone : 514-280-0122

Poste n° 23- Mercier/Hochelaga-Maisonneuve :

Quais 34 à 55, et le terminal céréalier n° 4
téléphone : 514-280-0123

Poste n° 48- Mercier/Hochelaga-Maisonneuve :

Quais 55 à 94 – téléphone : 514-280-0148

In case of arrival, the agent must request linesmen in his [Pre-arrival](#) form sent to the Port and available at www.port-montreal.com under *Business>Operations>Ship Services*.

For ships not requiring the services of MEA linesmen, services are available through:

Urgence Marine Inc,
Telephone : (514) 640-3138
www.urgencemarine.com.

1.6 Security, Safety and Services

1.6.1 Port Security

MPA maintains a 24/7 port security contact line (514) 283-6911 and security detail located within the Port. The primary contact point for port security issues is the MPA's Director, Security and Fire Prevention: (514) 283-7039.

In the event of an emergency, call 911 and your call will be directed to the required police service.

Montréal Police Service (SPVM) provides water borne and land policing within the limits of Montréal Harbour along the Island of Montréal, meaning all commercial docks excluding Contrecoeur and Tracy installations.

The Montréal Police Service has several Police Department Offices (PDO) covering specific areas of MPA property.

PDO # 20-Ville-Marie:

Between Cité du Havre and Bickerdike Complex
Phone: (514) 280-0120

PDO # 21- Ville-Marie:

Between Bickerdike Complex and Berth 25
Phone: (514) 280-0121

PDO # 22- Ville-Marie:

Between the Berri Street entrance and Berth 34
Phone: (514) 280-0122

PDO # 23- Mercier/Hochelaga-Maisonneuve:

Berths 34 to 55, and Grain Terminal No. 4
Phone: (514) 280-0123

PDO # 48- Mercier/Hochelaga-Maisonneuve:

Berths 55 to 94 - Phone: (514) 280-0148

Poste n° 49- Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles/ Montréal Est :
Quais 94 à 115 – téléphone : 514-280-0149

La Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent (RIPRSL) couvre les installations de Contrecoeur : 450-536-3333.

La Sûreté du Québec assure les services de police sur l'eau dans les secteurs non couverts par le SPVM et les installations terrestres de Tracy : 450-743-7947.

1.6.2 Code ISPS (International Ship et Port Security) et Déclaration de sûreté (DDS)

Transports Canada assure la conformité au code *ISPS (International Ship et Port Security)* et supervise l'entrée de navires étrangers dans les eaux canadiennes. La [Loi sur la sûreté du transport maritime](#) et son règlement représentent les obligations statutaires au Canada.

Aux fins de la conformité avec le [Règlement sur la sûreté du transport maritime](#), l'Administration portuaire de Montréal (APM) a, en étroite collaboration avec Transports Canada, élaboré des règlements et formé ses employés à monter à bord des navires, à inspecter ceux-ci et à produire les déclarations de sûreté (DDS) comme il est requis par la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.

Pour plus d'information, prière de communiquer avec le directeur, Sûreté et prévention incendie, au 514-283-7039.

1.6.3 Accès aux installations portuaires, utilisation des véhicules, et cartes d'accès et d'identité

Les exploitants de terminaux sont ultimement responsables de la sûreté et du contrôle de l'accès à leur terminal. Les personnes qui doivent avoir accès à un terminal doivent communiquer avec l'exploitant du terminal ou l'agent de sûreté des installations portuaires (ASIM) pour le terminal visé afin d'y prendre les arrangements nécessaires.

Pour obtenir la [Liste des personnes responsables de la sûreté pour toutes les installations certifiées ISPS au Port de Montréal](#), prière de communiquer avec le directeur, Sûreté et prévention incendie, au 514-283-7039, le CCC, au 514-283-7022 ou retrouver la liste sous l'onglet *Entreprise>Opérations>MARSEC* du site www.port-montreal.com.

L'APM est responsable de contrôler l'accès des véhicules sur le Port. Les entrées des rues Berri, Viau, Bossuet et de Boucherville requièrent des cartes d'accès.

Les limites de vitesse, les règlements de conduite et les règlements de stationnement sont affichés. En l'absence d'une affiche, le [Code de la sécurité routière du Québec](#) s'applique.

PDO # 49- Rivière des prairies/Pointe-aux-Trembles/ Montreal East:
Berths 94 to 115 - Phone: (514) 280-0149

La Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent (RIPRSL) covers Contrecoeur: (450) 536-3333.

The Sûreté du Québec holds water borne policing jurisdiction in all areas not covered by SPVM and land jurisdiction at Tracy installations: (450) 743-7947.

1.6.2 International Ship and Port Security (ISPS) and Declaration of Security (DOS)

Transport Canada ensures *International Ship and Port Security (ISPS) Code* compliance and monitors the entry of foreign vessels to Canadian waters. The [Marine Transportation Security Act](#) and its regulation represent statutory obligations in Canada.

For the purposes of complying with this [Marine Transportation Security Regulations](#), the Montreal Port Authority (MPA), working closely with Transport Canada, has developed regulations, and trained its employees to board and inspect vessels, and issue Declarations of Security (DOS) as required by the *Marine Transportation Security Act*.

For more information, please contact the MPA's Director, Security and Fire Prevention: (514) 283-7039.

1.6.3 Access to port property, vehicle operation, access and identity cards

Terminal Operators are ultimately responsible for security and access control to their terminal. Persons requiring access to a Terminal must contact the terminal operator or Port Facilities Security Officer (PFSO) of that site and make the necessary arrangements.

To obtain the [List of Security Officers for all ISPS certified facilities in the Port of Montréal](#), please contact the MPA's Director, Security and Fire Prevention: (514) 283-7039, the HMCC: (514) 283-7022 or visit www.port-montreal.com, Business>Operations>MARSEC.

The MPA is responsible for controlling vehicle access to the Port. Berri, Viau, Bossuet and de Boucherville Street entrances require access cards.

Speed limits, road and parking regulations are posted. If not, the [Code de la sécurité routière du Québec](#) applies.

Les accès non autorisés sont interdits sur le Port.

La carte d'identité portuaire ou le laissez-passer portuaire doit être porté et visible en tout temps. Lorsque dans le Port, les usagers, leurs véhicules et les objets qu'ils transportent sont sujets à une inspection en tout temps.

Les mesures de sûreté et de contrôle d'accès peuvent être changées sans préavis.

Pour plus d'information sur les cartes d'accès et d'identité, prière de communiquer avec le directeur, Sûreté et prévention incendie, au 514-283-7039 ou consultez les [Avis aux usagers](#) sous l'onglet *Entreprise>Opérations>Avis aux usagers* sur le site www.port-montreal.com.

1.6.4 Prévention incendie

L'APM assure une protection appropriée contre les risques d'incendie et surveille la manutention et l'entreposage des marchandises dangereuses sur le Port. Certaines marchandises identifiées doivent faire l'objet d'une surveillance directe par l'APM pendant leur manutention.

La liste des marchandises dangereuses qui doivent faire l'objet d'une supervision de l'APM peut être obtenue du directeur, Sûreté et prévention incendie, au 514-283-7039 ou en cliquant sur le lien http://www.port-montreal.com/files/PDF/Permis-et-autres-documents/2014-06_permis-md.pdf.

En plus de son équipe d'inspecteurs en prévention incendie hautement spécialisée disponible 24 heures sur 24, sept jours sur sept, l'APM possède son propre plan d'intervention d'urgence en vue d'une action rapide et adéquate en cas d'urgence, quelle qu'elle soit.

Le Plan d'intervention d'urgence du port de Montréal définit les responsabilités organisationnelles et l'information sur la coordination en cas d'incident.

Unauthorized access to the Port is prohibited.

Port identification cards or port passes must be worn and visible at all time. When in Port, users, their vehicles and objects they carry are subject to inspection at any time.

Security and access control measures may be changed without prior notice.

For more information regarding access and ID cards, please contact the MPA's Director, Security and Fire Prevention: (514) 283-7039 or consult [Notices to Port Users](#) under *Business>Operations>Notices to Port Users* at www.port-montreal.com.

1.6.4 Fire prevention

The MPA ensures adequate protection against fire hazards in its jurisdiction and monitors the handling and storage of dangerous goods in the Port. Some identified goods must be directly monitored by MPA during their handling.

The list of goods requiring MPA supervision may be obtained from the Director, Security and Fire Prevention (514) 283-7039 or at http://www.port-montreal.com/files/PDF/Permis-et-autres-documents/2016-03-01_Liste-md-inspecteur-requis.pdf.

In addition to its highly specialized team fire-prevention inspectors available 24 hours a day, seven days a week, the MPA has its own emergency response plan that ensures a rapid and adequate response to any emergency.

The Montreal Port Emergency Plan outlines organizational responsibilities and incident coordination information. The Emergency Plan is maintained by the MPA.

1.6.5 Urgences, situations dangereuses, accidents ou incidents – Exigences de signalement

En plus des exigences obligatoires aux termes de la [Loi maritime du Canada](#), de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#), de la [Loi canadienne sur la protection de l'environnement](#) ou des règlements pris en application de l'une ou l'autre de ces lois, un navire qui est impliqué dans un des incidents énumérés ci-après doit signaler l'incident à **Trafic Québec (SCTM)** et à l'APM dès que possible après le début de l'incident :

- incendie
- explosion, causée par une inflammation ou la pression
- blessure ou décès
- activité criminelle
- alerte à la bombe
- contact avec les quais ou les structures
- collision
- échouement
- décharge de matières délétères
- perte d'équipement, appareils ou cargaison à la mer
- marchandises dangereuses.
- Trouble de propulsion ou d'appareil à gouverner, pollution et personnel à la mer

Le service d'urgence qui répond à tout incident doit bénéficier de tout le soutien nécessaire du capitaine et de l'équipage, incluant sans toutefois y être limité, l'information touchant les marchandises et les matières dangereuses à bord.

Lorsque la sécurité du navire est un objet de préoccupation, l'armateur ou la personne responsable du navire doit être en liaison pour fournir l'information pertinente sur des éléments tels la stabilité, l'accès, les liaisons internationales, etc. L'APM communiquera avec tout le personnel nécessaire pour composer avec l'incident. Le service de la sûreté de l'APM peut être joint en tout temps par téléphone au 514-283-6911.

Le Plan d'intervention d'urgence du port de Montréal définit les responsabilités organisationnelles et l'information sur la coordination en cas d'incident. Le Plan d'urgence est maintenu par l'APM. Les recommandations ou les révisions suggérées peuvent être transmises au directeur, sûreté et prévention incendie, au 514-283-7039.

1.6.5 Emergencies, dangerous situations, accidents or incidents – Reporting requirements

In addition to those mandatory requirements under the [Canada Marine Act](#), the [Canada Shipping Act, 2001](#), the [Canadian Environmental Protection Act](#) and the [Marine Transportation Security Act](#) or regulations made pursuant to any of these, a vessel that is involved in any of the listed incidents must report the incident to the **Quebec Traffic (MCTS)** and the MPA as soon as practicable after the commencement of the incident:

- Fire
- Explosion, whether caused by ignition or pressure
- Personal injury or death
- Criminal activity
- Bomb threat
- Contact with wharves or structures
- Collision
- Grounding
- Discharge of deleterious matters
- Loss of equipment, gear, or cargo overboard
- Dangerous Goods.
- Propulsion or steering apparatus trouble, pollution or personal at sea

The emergency service responding to any incident must be given all support necessary from the Master and the crew including, but not limited to information in respect of dangerous goods and hazardous materials aboard.

Where the safety of the vessel is a concern, the owner or person in charge of the vessel must liaise to provide relevant information on such things as stability, access, international connections, etc. MPA will contact all necessary personnel to deal with the incident. MPA security may be contacted any time by phone at (514) 283-6911.

The Montreal Port Emergency Plan outlines organizational responsibilities and incident coordination information. The Emergency Plan is maintained by the MPA. Recommendations and/or revision input can be forwarded to the Director, Security and Fire Prevention (514) 283-7039.

En cas d'incident, le navire peut communiquer l'événement par l'entremise de l'un ou l'autre des moyens suivants :

- actionnement continu du sifflet ou de la sirène du navire;
- **Trafic Québec (SCTM)** sur la bande marine VHF 16 ou 10;
- Téléphone :
 - CCC de l'APM au **514-283-6911**;
 - SCTM, Garde côtière canadienne, au ; 418-648-4427 ou au 1-800-363-4735
 - pompiers, police, ambulance, au 911.

Les déversements de matières délétères exigeront la présence de représentants de l'APM et d'autres services gouvernementaux.

Les risques éventuels ou réels pour l'environnement ou pour la sécurité du personnel ou des biens peuvent nécessiter le mouvement des navires dans les eaux du port. Les mouvements de cette nature seront dirigés par l'APM, dont les directives devront être observées. Dans ces circonstances, l'APM peut ordonner le recours à un pilote, à un remorqueur ou à un autre service nécessaire au mouvement sécuritaire d'un navire.

1.6.6 Services publics

Services électriques (alimentation à quai)

L'APM fournit une alimentation électrique 200A, 600V (connexions d'alimentation à quai) destinée aux navires, à un nombre limité de postes relevant de sa compétence et en assure l'entretien.

Toute demande doit être acheminée au CCC, au 514-283-7022.

Les droits sont détaillés dans le document [Avis N-6, Tarif des droits du service d'électricité](#) disponible à l'adresse www.port-montreal.com sous l'onglet Entreprise>Opérations>Tarifs.

Des conditions spéciales sont prescrites pour les navires désarmés dans le document [Service électrique aux navires désarmés](#) disponible à l'adresse www.port-montreal.com sous l'onglet Entreprise>Opérations>Services.

Service d'eau douce

L'APM fournit des services d'approvisionnement en eau douce à un nombre limité de postes relevant de sa compétence.

Toute demande d'approvisionnement en eau douce doit être acheminée au CCC, au 514-283-7022 ou à l'aide du champ « Remarques » dans le formulaire [Avis d'arrivée](#) envoyé au CCC.

In the event of an incident the vessel may communicate the occurrence by any of the following:

- Continuous sounding of the ship's whistle or siren;
- **Quebec Traffic (MCTS)** on VHF, channel 16 or channel 10; or
- Telephone:
 - MPA's HMCC, call **(514) 283-6911**
 - Canadian Coast Guard – MCTS, call (418) 648-4427 or 1-800-363-4735
 - Fire Department, Police, Ambulance, call 911.

Spills of deleterious matters will involve the presence of representatives from the MPA and other government departments.

Potential or actual risks to the environment, safety of personnel or property, may necessitate the movement of vessels in the waters of the Port. Movements of this nature will be directed by MPA and must be complied with. In these circumstances, the MPA may order a pilot, tugs, or other service necessary for the safe movement of a vessel.

1.6.6 Utilities

Electrical Services (shore power)

The MPA maintains and supplies 200A, 600V electrical services (shore power connections) for vessels to a limited number of berths under its jurisdiction.

Any request must be directed to the HMCC at (514) 283-7022.

Charges are outlined in the document [Notice N-6, Electricity Service Fees Tariff](#) available at www.port-montreal.com under *Business>Operations>Fees*.

Specials conditions are outlined in [Electrical Service for Laid-up Vessels](#) for such vessels and can be found under *Business>Operations>Ship Services* at www.port-montreal.com.

Fresh Water Service

The MPA maintains and supplies fresh water services for vessels to a limited number of berths under its jurisdiction.

Any request for fresh water must be directed to the HMCC at (514) 283-7022 or use the "Remarks" field on the [Pre-arrival Notification](#) form sent to the HMCC.

Le débit pour l'approvisionnement en eau douce est d'environ 20 TM/H.

Les droits sont détaillés dans le document [Avis N-5, Tarif des droits du service d'eau](#) disponible à l'adresse www.port-montreal.com sous l'onglet Entreprise>Opérations>Tarifs.

Des conditions spéciales sont précisées pour les navires désarmés dans le document [Service d'eau aux navires désarmés](#) disponible à l'adresse www.port-montreal.com sous l'onglet Entreprise>Opérations>Services.

De l'eau potable est disponible par barge de : Urgence Marine Inc., téléphone : 514-640-3138. www.urgencemarine.com.

The rate for fresh water is approximately 20 MT/H.

Charges are outlined in the document [Notice N-5, Water Service Fee, Tariff](#) available at www.port-montreal.com under Business>Operations>Fees.

Under [Water Service for Laid-up Vessels](#), special conditions apply to laid-up vessels and are available at www.port-montreal.com under Business>Operations>Ship Services.

Fresh water by barge is available from Urgence Marine Inc, telephone : (514) 640-3138 www.urgencemarine.com.

SECTION 2

MOUVEMENTS DANS LE PORT

2.1 Tous les navires autres que les petits bateaux

2.1.1 Profondeur d'eau sous quille

La profondeur minimale du chenal de navigation de la fin des eaux de marée (approximativement du port de Trois-Rivières) au quai n° 64 (bouée M177) du port de Montréal est de 11,3 mètres au zéro des cartes.

Du quai n° 62 (bouée M177) au quai n° 40 (bouée ISH, entrée de la Voie maritime du Saint-Laurent), la profondeur minimale du chenal est de 11,0 mètres au zéro des cartes.

De la bouée ISH au quai n° 12N, la profondeur minimale du chenal est de 10,70 mètres au zéro des cartes.

À quai, la profondeur varie en fonction du poste et elle est indiquée sur les cartes marines du SHC n^{os} 1310 et 1311.

La navigation à destination et au départ du port de Montréal, sur le fleuve Saint-Laurent, est ouverte à l'année.

Pour assurer une circulation sûre en toute saison dans les eaux canadiennes, le dégagement sous quille (DSQ) est contrôlé. L'APM et la Garde côtière canadienne ont établi des normes pour des secteurs spécifiques relevant de leurs compétences.

L'autorisation de faire route est accordée à un navire par **Trafic Québec (SCTM)** une fois les vérifications DSQ (dégagement sous quille) effectuées.

Le DSQ dans le chenal de navigation relève de la Garde côtière canadienne :

- 1) dans le chenal, jusqu'à la bouée M177, le DSQ requis varie en fonction de la vitesse et de largeur du navire telles qu'elles sont décrites dans les *Instructions nautiques canadiennes, ATL 112, Fleuve Saint-Laurent (Cap-Rouge à Montréal)*, page 70 et annexes,
- 2) dans le chenal, entre les bouées M177 et ISH, le DSQ minimal requis est de 0,61m. Si le DSQ d'un navire est de moins de 0,90m, ce navire :
 - ne doit pas se déplacer à une vitesse sur le fond de plus de 4 nœuds;
 - doit être aidé par un remorqueur ou plus.

SECTION 2

HARBOUR MOVEMENTS

2.1 All vessels other than small craft

2.1.1 Under keel clearance

Minimum shipping channel depth from the end of tidal waters (approximately from the Port of Trois-Rivières) to Berth 64 (buoy M177) of the Port of Montreal is 11.3 metres at chart datum.

From Berth 62 (Buoy M177) to Berth 40 (Buoy ISH, St. Lawrence Seaway entrance), the minimum channel depth is 11.0 m at chart datum.

From Buoy ISH to Berth 12N, the minimum channel depth is 10.70 metres at chart datum.

Alongside, depth varies according to berth and is indicated on SHC nautical charts # 1310 and 1311.

Navigation to and from the Port of Montreal on the St. Lawrence River is open year-round.

In order to ensure safe and secure traffic in Canadian waters in all seasons, under-keel clearance (UKC) is controlled. The MPA and the Canadian Coast Guard have established standards for specific areas under their jurisdiction.

A vessel's authorisation to proceed is granted by the **Quebec traffic (MCTS)** once UKC verifications are completed.

The Canadian Coast Guard has jurisdiction of UKC in the shipping channel:

- 1) In the channel, up to buoy M177 required UKC varies according to vessels' speed and width as described in *Canadian Sailing Directions ATL 112 St. Lawrence River (Cap-Rouge to Montreal)*, page 70 and appendices.
- 2) In the channel, between Buoys M177 and ISH, the minimum UKC required is 0.61m. If a vessel has less than 0.90m of UKC, said vessel must:
 - not travel at a speed over the ground of more than four (4) knots;
 - be assisted by one or more tugboats.

Le DSQ relève de l'APM lorsque les postes d'amarrage, les approches et les mouillages sont concernés.

- 1) Pour les approches du poste (la zone entre le chenal de navigation et un quai), ainsi que le long d'un quai, le DSQ est de 0,3 mètre.
- 2) Le long des quais n^{os} 22 à 32 inclusivement, le DSQ requis est de 0,91m.
- 3) Aux mouillages portuaires,
 - un bateau-citerne doit avoir, en tout temps, un DSQ d'au moins 10 % de son tirant d'eau maximum.
 - Pour tout autre type de navire, le DSQ minimal est de 0,90 m.

Ces règles ne modifient pas la responsabilité du capitaine ou du pilote du navire en ce qui a trait aux considérations particulières (par exemple vent, effet du courant, comportement du navire) qui pourraient avoir une incidence sur le DSQ requis, comme il est expliqué dans l'avis aux navigateurs sur la question du DSQ entre Montréal et Québec (Avis aux navigateurs n^o 462, édition n^o 17, 1995).

2.1.2 Échouement

En cas d'échouement, le capitaine du navire ou toute personne ayant connaissance de l'incident doit communiquer sur-le-champ avec le CCC au 514-283-7022 pour informer l'APM de la situation. *Trafic Québec* doit également être informé au moyen des canaux VHF 16 ou 10 ou par téléphone au 418- 648-4427 ou au 1-800-363-4735.

Le capitaine du navire échoué doit soumettre le plan de renflouement le plus vite possible, afin d'obtenir l'approbation du capitaine du port, de Transports Canada ainsi qu'à la Garde côtière canadienne. Un rapport d'incident détaillé doit être soumis à l'APM, avec un exemplaire des extraits du journal de bord, dès que possible.

Si les opérations de remise à flot ne sont pas effectuées rapidement, l'APM peut prendre les moyens nécessaires pour remettre à flot le navire aux frais de l'armateur.

The MPA has jurisdiction of UKC wherever berths, approaches and anchorages are concerned.

- 1) For berth approaches (areas between the shipping channel and a dock), as well as alongside a dock, the UKC 0.3 metres.
- 2) Alongside docks 22 to 32 inclusively, required UKC is 0.91m.
- 3) At Port Anchorage,
 - A tanker must have, at all times, an UKC equal to at least 10% of its maximum draft.
 - For any other type of vessel, the minimum UKC is 0.90 metres.

These rules do not alter the responsibility of the ship's master or pilot with regard to particular considerations (examples: wind, current effect, ship's behaviour) that could have an impact on the required UKC, as explained in the Notice to Mariners on the subject of UKC between Montreal and Quebec (Notice to Mariners 462, Edition 17, 1995).

2.1.2 Stranding

In case of stranding, the vessel's master or any person aware of the incident must immediately contact the HMCC at (514) 283-7022 to inform the MPA of the situation. *Quebec Traffic (MCTS)* must also be informed by VHF channel 16 or 10 or by telephone (418) 648-4427 or at 1-800-363-4735..

The master of the stranded vessel must present the refloating operations plan as soon as possible, to obtain the approval of the Harbour Master as well as Canadian Coast Guard and Transport Canada. A detailed incident report must be submitted to the MPA, along with copy of the log book extracts, as soon as possible.

If the refloating operations are not handled with dispatch, the MPA may take the necessary means to refloat the vessel at owner's expense.

2.1.3 Vitesse

L'APM peut, dans des circonstances spéciales ou pour des secteurs spéciaux, à l'intérieur du territoire relevant de ses compétences, définir une limite de vitesse obligatoire ou volontaire pour tous les navires ou certains types de navire. En pareil cas, un avis aux navigateurs est émis par l'APM dès que possible.

Tous les navires doivent maintenir une vitesse sécuritaire en conformité avec le Règlement sur les abordages (COLREG 1972 avec les modifications canadiennes) et ainsi se déplacer à une vitesse qui ne causera pas de dommage à la propriété. Vitesse de sécurité – Modifications canadiennes. Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie navigable intérieure, tout navire qui passe un autre navire ou un ouvrage, y compris une drague, un train de remorque, un navire échoué ou une épave, doit passer prudemment à une vitesse qui n'aura pas d'effet néfaste sur le navire ou l'ouvrage dépassé et respecter les directives ou instructions applicables contenues dans tout Avis aux navigateurs ou Avis à la navigation.

Lorsqu'il est impossible de déterminer avec certitude que le passage d'un navire n'aura pas d'effet néfaste sur un autre navire ou sur un ouvrage décrit audit alinéa, le navire passant doit avancer prudemment à la vitesse minimale nécessaire pour le maintenir sur sa route

Le capitaine d'un navire amarré ou ancré peut, lorsque nécessaire, demander une réduction de vitesse pour assurer la sécurité de son navire à trafic Québec sur la voie VHF 10 ou par téléphone à la capitainerie du port de Montreal au 514 283-7022

La GCC peut définir des limites de vitesse spécifiques et obligatoires pendant la saison des glaces ou pour limiter l'érosion des berges et émettre des avis aux navigateurs sur la question.

Dans certains secteurs sensibles au batillage, des limites volontaires de vitesse ont été mises en place afin de minimiser le déferlement des vagues provoquées par le passage des navires et ainsi protéger les berges.

2.1.3 Speed

MPA may, under special circumstances and/or for special areas within its jurisdiction, define compulsory or voluntary speed limits for all or certain types of vessels. In such a case, a Notice to Mariners is issued by the MPA as soon as possible.

All vessels must maintain a safe speed in accordance with the Collision Regulations (COLREG 1972 with Canadian modifications) and travel at a speed that will not cause property damage. Safe Speed – Canadian Modifications. In the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, every vessel passing another vessel or work that includes a dredge, tow, grounded vessel or wreck shall comply with any relevant instruction or direction contained in any Notice to Mariners or Notice to Shipping.

Were it cannot be determined with certainty that a passing vessel will not adversely affect another vessel or work described in that paragraph, the passing vessel shall proceed with caution at the minimum speed at which she can be kept on her course.

The Master of a moored or anchored vessel may, if deemed necessary, request a speed reduction to ensure the safety of his vessel to *Quebec Traffic* (MCTS) by VHF channel 10 or by phone to the HMCC at 514 283-7022.

CCG may define particular and compulsory speed limits during ice season or limit shore erosion and issue Notices to Mariners.

In certain areas sensitive to wave action, voluntary speed reductions are in place in order to specifically minimize the wave action from passing vessels and protect the banks.

2.1.3.1 Réductions obligatoires :

Les navigateurs doivent passer prudemment, à une vitesse sécuritaire devant le poste à quai 46SE, les postes 73 à 80, 94 à 110, le poste 115 (saisonnier) et le quai privé de Tracy de façon à réduire au minimum l'interaction avec le navire à quai.

La vitesse est limitée à 4 nœuds sur le fond dans les eaux délimitées par les quais n^{os} 56 sud, 56 nord, 57 sud et 57 nord, soit les eaux du bassin de l'ancienne Vickers.

La vitesse est limitée à 8 nœuds sur le fond pour tout navire ou embarcation qui naviguent en amont d'une ligne tirée entre l'extrémité nord du quai n^o 19 et la pointe du Havre ($45^{\circ} 30'N, 073^{\circ} 33'W$).

2.1.3.2 Réductions volontaires :

Dans un secteur long de 8,3 milles nautiques, en travers de la partie aval de l'île Saint-Ours ($45^{\circ}56'N, 073^{\circ} 13'W$) jusqu'en travers de la partie aval de l'île aux Bœufs ($45^{\circ} 49'N, 073^{\circ} 19'W$), les navires montants devraient réduire leur vitesse à un maximum de 10 nœuds sur le fond. Dans ce même secteur, les navires descendants devraient se limiter à un maximum de 14 nœuds sur le fond.

Dans un secteur long de 3,3 milles nautiques, en travers de la partie amont de l'île aux Prunes ($45^{\circ} 47'N, 073^{\circ} 21'W$) jusqu'en travers de l'île Beauregard ($45^{\circ} 45'N, 073^{\circ} 24'W$), les navires montants devraient réduire leur vitesse à un maximum de 10 nœuds sur le fond. Dans ce même secteur, les navires descendants devraient se limiter à un maximum de 14 nœuds sur le fond.

Dans un secteur long de 5,5 milles nautiques, débutant à 0,4 mille en aval du cap Saint-Michel ($45^{\circ}43'N, 073^{\circ} 26'W$) jusqu'en travers de la partie aval de l'île Dufault ($45^{\circ} 38'N, 073^{\circ}29'W$) les navires montants devraient réduire leur vitesse à un maximum de 10 nœuds sur le fond. Dans ce même secteur, les navires descendants devraient se limiter à un maximum de 14 nœuds sur le fond.

2.1.3.1 Compulsory reductions

Mariners shall proceed with caution and at a safe speed before and in front of the dock 46SE, berths 73 to 80, 94 to 110, dock 115 (seasonal) and the private dock of Tracy as to minimize the interaction with the ship docked.

Speed is limited to four (4) knots over the bottom in the waters enclosed by Docks 56 South, 56 North, 57 South and 57 North, or the basin of the former Vickers.

Speed is limited to eight (8) knots over the bottom for any vessel or small craft navigating upstream of a line drawn between the northern extremity of Berth 19 and Pointe du Havre ($45^{\circ}30'N, 073^{\circ} 33'W$).

2.1.3.2 Voluntary reductions

In an area 8.3 miles in length starting abeam of the downstream part of Île Saint-Ours ($45^{\circ}56'N, 073^{\circ} 19'W$) to abeam the downstream part of Îles aux Boeufs ($45^{\circ} 49'N, 073^{\circ} 19'W$), up bound vessels should reduce their speed to a maximum of 10 knots over the ground. In the same area, down bound vessels should limit themselves to 14 knots over the ground.

In an area 3.3 miles in length starting abeam of the upstream part of Île aux Prunes ($45^{\circ} 47'N, 073^{\circ} 21'W$) to abeam Île Beauregard ($45^{\circ} 45'N, 073^{\circ} 24'W$), up bound vessels should reduce their speed to a maximum of 10 knots over the ground. In the same area, down bound vessels should limit themselves to 14 knots over the ground.

In an area 5.5 miles in length starting 0.4 mile downstream of Cap Saint-Michel ($45^{\circ} 43'N, 073^{\circ} 26'W$) to abeam the downstream part of Île Dufault ($45^{\circ} 38'N, 073^{\circ} 29'W$) up bound vessels should reduce their speed to a maximum of 10 knots over the ground. In the same area, down bound vessels should limit themselves to 14 knots over the ground.

2.1.4 Restrictions

- 1) Sauf en cas d'urgence, aucun navire ne peut s'amarrer ou mouiller sans autorisation et alors, seulement dans un endroit et de la manière indiquée par l'APM.
- 2) a) Aucune rencontre ni dépassement de navires ne sont autorisés en tout temps, entre la Tour de l'horloge ($45^{\circ} 30',44'' N, 073^{\circ} 32' 44,5'' W$) et le quai n° 40 ($45^{\circ} 32'16,7'' N, 073^{\circ} 32' 15,4'' W$).
b) Les dépassements sont interdits entre les postes à quai 73 à 80 et 94 à 110 lorsqu'un navire y est amarré.
- 3) Aucun dépassement de navire se dirigeant vers la Voie maritime du Saint-Laurent n'est autorisé entre les bouées M-151 et M-189 sans l'autorisation de **Trafic Québec (SCTM)**.
- 4) Un navire descendant dans le courant Sainte-Marie a la priorité sur un navire entrant dans la Voie maritime du Saint-Laurent ou quittant cette dernière.
- 5) Lorsqu'un navire est descendant dans le courant Sainte-Marie, un navire en provenance de la Voie maritime du Saint-Laurent qui a l'intention d'accoster dans la partie supérieure du port (quais n^{os} 42 à M-1) doit effectuer sa manœuvre d'évitement aux environs du quai n° 55 ou attendre sur la rive-sud du chenal que le navire descendant soit passé avant d'entreprendre sa montée vers la partie supérieure du port.
- 6) Lorsque la largeur nominale combinée des navires se situe entre 72,6m et 88m, le dépassement est interdit entre Lanoraie et le quai 12N, soit de la bouée M8 à la bouée M207.

Transit des navires de fort gabarit et de forte longueur dans le tronçon Québec-Montréal :

Les navigateurs sont priés de se référer à l'édition mensuelle des Avis aux navigateurs, www.notmar.gc.ca – Édition 4 ainsi que la carte VN301. Ces documents expliquent quels sont les tronçons à risques. Ils sont disponibles sur le site www.marinfo.gc.ca de la Garde côtière canadienne, région du Centre et de l'Arctique.

2.1.4 Restrictions

- 1) Except in an emergency, no vessel may moor or anchor without authorization, and then only at such a place and in such a manner as directed by the MPA.
- 2) a) Meeting and overtaking of vessels is forbidden at all times between the Clock Tower $45^{\circ} 30',44'' N, 073^{\circ} 32' 44,5'' W$ and Berth 40 ($45^{\circ} 32'16,7'' N, 073^{\circ} 32' 15,4'' W$).
b) Overtaking is prohibited between berths from 73 to 80 and 94 to 110 when a ship docked there.
- 3) No overtaking of two vessels destined for the St Lawrence Seaway is authorized between Buoys M-151 and M-189 without approval from **Quebec Traffic (MCTS)**.
- 4) A downbound vessel in the St. Mary's Current has priority over a vessel entering or leaving the St. Lawrence Seaway.
- 5) When a vessel is downbound in St. Mary's Current, a vessel downbound from the St Lawrence Seaway and intending to berth in the upper port (Berth 42 to M-1) must complete its turning manoeuvre in the vicinity of Berth 55 or wait within the south shore channel until the downbound vessel has passed and is well clear, prior to undertaking its turn towards the upper harbour.
- 6) When vessels combined nominal breadth is between 72.6m and 88m, overtaking is prohibited between Lanoraie and Berth 12North, between buoys M8 and M207.

Transit of wide-beam vessels and long vessels in the Québec-Montréal segment

Mariners are requested to refer to the Notices to Mariners monthly edition at www.notmar.gc.ca - Edition 4 and chart VN-301. These documents explain which segments pose a risk. They are available on the Canadian Coast Guard, Central and Arctic Region website at www.marinfo.gc.ca.

- 7) Lorsque la largeur nominale combinée des navires se situe entre 72,6m et 88m, les situations de rencontre sont interdites entre Lanoraie et le quai 12N, soit de la bouée M8 à la bouée M207, sauf entre les bouées M154 et M78. Les rencontres dans ce dernier secteur devront faire l'objet d'une évaluation en conformité avec le document ci-après..
<http://www.marinfo.gc.ca/documents/Post-Panamax/Avis%20fortes%20transit%20dimensions.pdf>
- 8) Lorsque la largeur nominale combinée des navires se situe entre 65m et 72,6m, les situations de rencontre devront faire l'objet d'une évaluation en conformité avec le document <http://www.marinfo.gc.ca/documents/Post-Panamax/Avis%20fortes%20transit%20dimensions.pdf> et sont donc restreintes dans les secteurs suivants :
- Lanoraie, entre les bouées M5 et M10;
 - Contrecoeur, entre les bouées M26 et M54;
 - Verchères, entre les bouées M78 et M117.
- 9) Lorsque la largeur nominale combinée des navires se situe entre 65m et 72,6m, le dépassement est interdit dans les secteurs suivants :
- Lanoraie au mouillage de Pointe-aux-Trembles, soit entre les bouées M8 et M151.
 - Tétreaultville, entre les bouées M163 et M173.
- 10) Lorsque la largeur nominale combinée des navires se situe entre 65m et 72,6m, les situations de rencontre sont interdites dans les secteurs suivants :
- Île Saint-Ours, entre les bouées M10 à M29.
 - Cap St-Michel au mouillage de Pointe-aux-Trembles, entre les bouées M116 et M151
 - Tétreaultville, entre les bouées M163 et M173.
- 7) When vessels combined nominal breath is between 72. 6m and 88m, meeting situations are prohibited between Lanoraie and Berth 12North, between buoys M8 and M207, except between buoys M154 and M78. Meeting situations in thos last sector must be evaluated according to the following document :
<http://www.marinfo.gc.ca/documents/Post-Panamax/Notship%20transit%20of%20wide%20beam%20vessels.pdf>
- 8) When vessels combined nominal breath is between 65m and 72.6m, meeting situations must be evaluated according to <http://www.marinfo.gc.ca/documents/Post-Panamax/Notship%20transit%20of%20wide%20beam%20vessels.pdf> and are restricted in the following sectors:
- Lanoraie, between buoys M5 and M10;
 - Contrecoeur, between buoys M26 and M54;
 - Verchères, between buoys M78 and M117.
- 9) When vessels combined nominal breath is between 65m and 72.6m, overtaking is prohibited in the follow areas :
- Lanoraie to Pointe-aux-Trembles Anchorage, between buoys M8 and M151.
 - Tétreaultville, between buoys M163 et M173.
- 10) When vessels combined nominal breath is between 65m and 72.6m, meeting situations are prohibited in the follow areas :
- Île Saint-Ours, between buoys M10 and M29.
 - Cap St-Michel to Pointe-aux-Trembles Anchorage, between buoys M116 and M151
 - Tétreaultville, between buoys M163 and M173.

- 11) Les navires de plus de 270m ne doivent pas rencontrer un autre navire, de toute taille, dépasser ou être rattrapés dans la Courbe Bellmouth et entre le Cap St-Michel et l'île aux Vaches.
- 12) La vitesse maximale du vent pour l'accostage des navires aux quais 103 Sud et nord est de 30 nœuds (55km/h).

- 11) Vessels longer than 270m must not meet another vessel of any size, overtake or be overtaken in the Bellmouth Curve or between Cap St-Michel and l'île aux Vaches.
- 12) The maximum wind speed in order to dock at Berths 103 South and North is 30 knots (55km/h).

Lorsque le propriétaire ou la personne responsable d'un navire au port n'est pas disponible ou refuse ou encore néglige d'obéir à un ordre de déplacer le navire, l'APM peut, aux risques et aux frais du propriétaire du navire :

- prendre possession du navire et le déplacer;
- se servir de tout moyen et de toute force raisonnablement nécessaires pour déplacer le navire;
- ordonner à des remorqueurs de déplacer le navire;
- accoster, ancrer ou amarrer le navire à tout endroit à la satisfaction de l'APM.

Selon les articles 115 et 116 de la [Loi maritime du Canada](#),

2.1.5 Dommages à l'infrastructure de l'APM par un navire

En cas de dommage à toute infrastructure, le capitaine du navire ou toute personne au courant de l'incident doit communiquer sur-le-champ avec le CCC, au 514-283-7022 et informer l'APM de la situation et Trafic Québec 418 648 4427 et le 1 800 363 4735 ou VHF 10.

2.1.6 Utilisation de remorqueurs

Dans certaines circonstances et conditions liées à la protection de l'environnement, à la sécurité de la navigation ou à la sécurité des installations ou des opérations, l'APM peut exiger que le navire se procure des services de remorqueur. Les exigences de remorquage applicables en fonction du type de bateau ou du terminal d'escale sont indiquées ci-dessous. Des exigences de remorquage additionnelles peuvent également être instituées par les exploitants des différents terminaux.

Certains navires dans le port, ayant satisfait aux exigences des présentes pratiques et procédures, peuvent, à la discrétion du capitaine et avec l'accord du pilote, choisir de ne pas utiliser les services de remorqueur.

Where the owner or person in charge of a vessel in harbour is not available, or refuses or neglects to obey any order to move the vessel, the MPA may, at the risk and expense of the owner of the vessel:

- Take possession of, and move, the vessel;
- Use any means and force reasonably necessary to move the vessel;
- Order tugs to move the vessel;
- Berth, anchor or moor the vessel at any place satisfactory to the MPA.

As per articles 115 and 116 of the [Canada Marine Act](#).

2.1.5 Damage to MPA infrastructure by a ship

In case of damage to any infrastructure, the Master of the vessel or any person aware of the incident must immediately contact the HMCC at (514) 283-7022 and inform the MPA of the situation and Quebec Traffic 418 648 4427 et le 1 800 363 4735 or VHF 10.

2.1.6 Use of tugboats

Under certain circumstances and conditions relating to environmental protection, navigational safety or the safety of facilities or operations, the MPA may require that the vessel procure tugboat services. Listed below are the applicable tug requirements depending on the type of ship and/or the terminal of call. There may also be additional tug requirements instituted by individual terminal operators.

Certain vessels in the port, having met the requirements of these Practices and Procedures, at the discretion of the Master and with the agreement of the Pilot, may elect not to employ tugboat services.

2.1.6.1 Bateaux-citernes de tout type

Nonobstant ce qui précède, l'APM exige l'utilisation d'au moins un remorqueur pour les bateaux-citernes de 14 000 tonnes de jauge brute au registre ou plus, lorsque lesdits bateaux-citernes accostent à tout terminal portuaire.

Les mêmes exigences s'appliquent à tous les bateaux-citernes de 11 000 tonnes de jauge brute au registre ou plus lorsqu'ils manœuvrent à destination ou à partir du quai n° 103 sud (exploitée par Shell Canada).

Il convient de souligner qu'il s'agit d'exigences minimales. La force et la direction du vent, la puissance de propulsion et d'autres conditions dicteront souvent les besoins d'assistance additionnelle dans l'intérêt de la sécurité.

2.1.6.2 Navires-porte-conteneurs

Nonobstant ce qui précède, l'APM exige l'utilisation d'au moins un remorqueur pour les porte-conteneurs de 15 000 tonnes de jauge brute au registre ou plus, lorsque lesdits porte-conteneurs accostent à tout terminal portuaire.

Il s'agit d'exigences minimales. La force et la direction du vent, la puissance de propulsion et d'autres conditions dicteront souvent les besoins d'assistance additionnelle dans l'intérêt de la sécurité.

2.1.6.3 Vraquiers

Nonobstant ce qui précède, l'APM exige l'utilisation d'au moins un (1) remorqueur pour les vraquiers de 25 000 tonnes de jauge brute au registre ou plus, lorsque lesdits vraquiers accostent à tout terminal portuaire.

Cette exigence s'applique à tous les vraquiers quel que soit leur port en lourd, lorsqu'ils accostent aux quais 44 nord ou 46 sud-est (desservant Sucre Lantic). Un second remorqueur est également requis lorsque les vraquiers accostent ou quittent le quai 44 nord si un navire est amarré au quai 46 sud-est.

Il s'agit d'exigences minimales. La force et la direction du vent, la puissance de propulsion et d'autres conditions dicteront souvent les besoins d'assistance additionnelle dans l'intérêt de la sécurité.

2.1.6.1 Tankers of any type

Notwithstanding the above, MPA requires the use of at least one (1) tugboat for tankers of 14,000 tons gross registered tonnage (GRT) or more, when said vessels are berthing at any port terminal.

The same requirement applies to all tankers of 11,000 tons gross registered tonnage (GRT) or more, when manoeuvring to or from Beth 103 South (operated by Shell Canada).

It must be emphasized that these are minimum requirements. Wind force and direction, thruster power and other conditions will often dictate the need for additional tug assistance in the interest of safety.

2.1.6.2 Containerships

Notwithstanding the above, the MPA requires the use of at least one (1) tug for containerships with 15,000 tons gross registered tonnage (GRT) or more when berthing at any port terminal.

These are minimum requirements. Wind force and direction, thruster power and other conditions will often dictate the need for additional tug assistance in the interests of safety.

2.1.6.3 Bulk carriers

Notwithstanding the above, the MPA requires the use of at least one (1) tug for bulk carriers with 25,000 tons gross registered tonnage (GRT) or more when berthing at any port terminal.

This requirement applies to all bulk carriers, regardless of tonnage, when berthing at Berth 44 North or 46 South-East (serving Lantic Sugar). A second tug is also required when berthing or leaving Berth 44 North if a vessel is berthed at 46 South-East.

These are minimum requirements. Wind force and direction, thruster power and conditions will often dictate the need for additional tug assistance in the interests of safety.

2.1.7 Arrangements pour le remorquage d'urgence

Dans le cas d'un incendie ou d'une autre urgence, il peut être nécessaire d'éloigner un navire de son quai. À cette fin, on entend par marchandises dangereuses les marchandises et les quantités énumérées dans le document intitulé *Liste des marchandises dangereuses pour lesquelles des inspecteurs en prévention incendie de l'APM doivent être présents pendant toutes les opérations de manutention*, à l'annexe A.

Les navires transportant des marchandises dangereuses et les navires désarmés doivent installer à la proue et à la poupe des remorques solidement fixées sur le pont par une extrémité, qui pendent du côté fleuve du navire et qui incluent à l'autre extrémité un œilleton positionné à tout au plus un mètre au-dessus de la ligne d'eau, de façon qu'une longueur de corde suffisante puisse filer et permettre aux remorqueurs de tirer le navire efficacement. Un mou suffisant doit être conservé entre le bollard et le chaumard, et on doit éviter que la remorque file ou se brise.

Pour les bateaux-citernes, deux remorques installées de la façon décrite ci-dessus sont obligatoires et doivent être faites d'acier.

2.1.8 Utilisation des ancres

Les ancres utilisées pour manœuvrer à un quai doivent être rangées de façon appropriée dans le manchon d'écubier avant l'assujettissement de la ligne d'amarre finale du navire. Les ancres ou chaînes bloquées doivent être signalées sur-le-champ à l'APM par l'entremise de *Trafic Québec(SCTM)*.

Le CCC (514) 283-7022 doit être avisé chaque fois qu'une ancre a été utilisée à l'extérieur d'une zone de mouillage cartographiée. Le capitaine doit donner les coordonnées exactes à l'APM d'où l'ancre a été mouillée et/ou draguée.

Une approbation est requise du CCC avant de larguer tout objet gênant de grande taille telle qu'une pierre ou une chaîne ou si toute partie d'une ancre ou d'une chaîne demeure dans l'eau après l'arrivée du navire.

2.1.9 Déglçage

Lorsqu'un navire a l'intention de charger ou de décharger une cargaison à des quais du port qui sont en amont du bassin de la Tour de l'horloge ($45^{\circ} 32'N$, $073^{\circ} 32'W$), l'APM assure le déglçage dans le secteur entre la Tour de l'horloge et une distance de 30 mètres du quai n° 12 nord.

Les navires sont responsables du déglçage dans tous les autres secteurs et le long des quais, y compris dans les bassins Bickerdike et Pointe-du-Moulin.

Le service de déglçage dans le chenal de navigation est assuré par la Garde côtière canadienne.

2.1.7 Arrangements for emergency towing

In the event of a fire or other emergency, it may be necessary to take a vessel off the berth. For the purpose of this procedure, dangerous cargo means those as such and in quantities listed in the document *List of dangerous goods for which MPA Fire Inspectors must be present during all handling* annexed in Appendix A.

Vessels carrying dangerous cargo on board and vessels in lay-up must rig a tow line at both bow and stern, securely fastened on deck by one end and hanging over the offshore side of the vessel with an eye in the other end positioned no more than one (1) metre above the waterline, so that sufficient wire can pay out and enable the tugs to tow effectively. Enough slack should be retained between the bollard and the fairlead, and the line should be prevented from running out or breaking.

For tankers, two (2) tow lines, set up as above, are mandatory and they must be made of steel.

2.1.8 Anchor use

Anchors used to manoeuvre to a dock must be properly stowed in hawse pipe prior to securing vessel's final mooring line. Fouled anchors or chains must immediately be reported to MPA via *Quebec traffic* (MCTS).

The HMCC (514) 283-7022 must be advised whenever anchors have been used outside a charted anchorage area. The captain must give accurate coordinates to MPA of where the anchor was dropped and/or dragged.

Approval must be obtained from the HMCC before casting off any large fouling objects such boulders or chain or if any amount of anchor or chain remains in the water following a vessel's arrival.

2.1.9 Icebreaking

When a vessel intends to load and/or discharge cargo at berths of the port that are upstream of the Clock Tower ($45^{\circ} 32'N$, $073^{\circ} 32'W$), MPA ensures icebreaking in the sector between the Clock Tower and 30 metres from the Berth 12 North.

Vessels are responsible for icebreaking in all other sectors and alongside docks, including Bickerdike and Windmill Point Basins.

Icebreaking service in the shipping channel is provided by the Canadian Coast Guard.

2.1.10 Départs hivernaux du matin

Pendant l'hiver, saison au cours de laquelle la navigation nocturne est partiellement restreinte, l'APM coordonne la séquence des départs du matin. Les agents de navires doivent communiquer avec le CCC avant 23 h la veille pour aviser de l'heure et du tirant d'eau prévus de départ du navire. Le CCC établit une liste d'attente qu'elle communique aux instances concernées (APL, SCTM-GCC, services de remorquage et de préposés aux amarres) à des fins de coordination. Référence :

http://www.pilotagestlaurent.gc.ca/files/pdf/Avis%20aux%20pilotes%20%26%20a%20l'industrie/Navigation_hivernale_2016.pdf

La séquence des départs s'échelonne normalement de l'extrémité aval à l'extrémité amont du port en accordant la priorité aux navires descendants qui ont la plus petite fenêtre de marée en aval de Montréal et ensuite aux navires de plus de 270m de longueur ou 33m de largeur. Si un navire n'est pas prêt à quitter après un délai de 15 minutes suivant son heure de départ assignée, ce navire perd son tour et est réinscrit à la fin de la liste d'attente.

2.1.11 Navires attendus à fort tirant d'eau

Les agents de navires doivent informer le CCC, avant midi tous les mercredis, des navires à fort tirant d'eau attendus ou quittant le Port, incluant Contrecoeur, dans les prochains 10 jours.

Un navire à fort tirant d'eau en est un qui pourrait avoir un transit problématique dans le fleuve tenant compte des niveaux d'eau actuels et prévus.

Les informations reçues sont compilées et acheminées au Conseil international de contrôle du fleuve Saint-Laurent qui met tout en œuvre pour faciliter le transit selon les moyens disponibles.

2.1.12 Canne à pommeau d'or

Chaque année, l'APM présente une canne à pommeau d'or au capitaine du premier navire océanique à arriver au port au début de la nouvelle année. Les exigences qui suivent doivent être satisfaites pour qu'un navire soit admissible :

1. le navire doit arriver directement d'un port outremer ou d'un port situé au sud du 30°N (latitude) sans s'être arrêté dans un autre port canadien ou américain au nord de ce point;
2. le navire doit être le premier à traverser la limite nord de l'APM après minuit le 1^{er} janvier et doit accoster au port de Montréal;
3. un navire satisfaisant à toutes ces conditions ne peut être déclaré admissible :

2.1.10 Winter morning departures

In the winter season, when night navigation is partially restricted, the MPA coordinates the sequence of morning departures. Ship's agents must inform the HMCC, before 11:00 P.M. the eve of departure, of the vessel's intend departure draft and ETD. The HMCC establishes a waiting list, which is shared among those involved (LPA, CCG-MCTS, tug and linesmen services) for co-ordination purposes. Reference:

http://www.pilotagestlaurent.gc.ca/files/pdf/Avis%20aux%20pilotes%20%26%20a%20l'industrie/Winter_Navigation_2016.pdf

The sequence of departure is normally worked out from the lower end to the upper end of the harbour with priority given to vessels with the smallest tide window downstream from Montreal, then to vessels exceeding 270m in length or 33m in beam. If a ship is not ready to let go after a delay of 15 minutes following its assigned time of departure, that ship forfeits its turn, and will be rescheduled at the end of the waiting list.

2.1.11 Expected deep draft vessels

Ship's agents must inform the HMCC before 12:00 P.M. every Wednesday of the deep draft vessels that are expected to dock or leave the Port, including Contrecoeur, within the next 10 days.

A deep draft vessel is one that may have problems navigating the St. Lawrence River when considering the current and forecasted water levels.

Once gathered, the information is forwarded to the International St. Lawrence River Board of Control who endeavours to facilitate the ship's transit by available means.

2.1.12 Gold-Headed Cane

Every year, the MPA presents the master of the first arriving ocean-going vessel of the year with a Gold-Headed Cane. The following requirements must be met, in order for a vessel to qualify:

- a) The vessel must arrive directly from an overseas port or a port located south of 30°N (latitude), without stopping at another Canadian or U.S. port north of that point.
- b) The vessel must be the first to cross the MPA's northern limit after 00:00 hrs on the 1st of January, and subsequently dock at the Port of Montreal.
- c) A vessel encountering all the above conditions must be disqualified if:

- s'il dépasse les limites de vitesse sur le fleuve Saint-Laurent;
- s'il accoste ou mouille à un autre port, au cours de son voyage sur le fleuve Saint-Laurent, pour des raisons autres que des raisons de sûreté;
- s'il réduit sa vitesse à moins de 5 nœuds lorsque les conditions ne l'exigent pas.

- it exceeds the speed limits on the St. Lawrence River;
- it docks at another port, or anchors, during her trip on the St Lawrence River, for reasons other than security;
- it lowers its speed under five (5) knots when conditions do not require it.

En cas de doute concernant ces points, l'APM prendra des mesures appropriées pour vérifier l'information météorologique (glaces, marée, etc.) et les journaux de bord du navire avant de prendre toute décision. Tout navire qui refuse de fournir ses journaux de bord pour vérification sera automatiquement jugé inadmissible.

In case of doubt concerning these points, the MPA will take appropriate measures in verifying meteorological information (ice, tide, etc.) and the vessel's log books before making any decision. Any vessel that refuses to provide its log books for verification is automatically disqualified.

2.2 Petits bâtiments

2.2 Small craft

2.2.1 Restrictions

2.2.1 Restrictions

Les petits bâtiments ou petites embarcations qui circulent dans les eaux du port de Montréal doivent se conformer au [Règlement sur les petits bâtiments](#) pris en application de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#). Ainsi qu'être immatriculé auprès de Transports Canada, sécurité maritime, immatriculation des navires, tél : 877-242-8770, courriel vr-ib@tc.gc.ca. Afin de simplifier le processus de conformité réglementaire, il serait avantageux pour les propriétaires de s'inscrire au programme de conformité des petits bâtiments. (lien : <https://www.wapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/4/svcr-rpcb/fra/formulaire-application>). Courriel; marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca, téléphone : 855-859-3123.

Small crafts or small vessels operating in Port of Montreal waters are required to comply with the [Small Vessel Regulations](#) issued according to the [Canada Shipping Act, 2001](#) and being registered with Transport Canada, maritime security, vessel registration, tel. 877-242-8770, email vr-ib@tc.gc.ca. To simplify the regulatory compliance process, it would be beneficial for owners to register for the compliance program for small vessels (Link <http://www.wapps.tc.gc.ca/Saf-Sec-Sur/4/SVCP-PCPB/eng/Account/Login>). email; marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca, Phone: 855-859-3123.

L'APM peut, dans des circonstances spéciales, émettre des restrictions relativement au mouvement, à l'emplacement et à la vitesse de ces bâtiments. L'APM reconnaît le droit de naviguer de tous les bâtiments, mais doit également considérer la sécurité de la navigation en général, dans sa gestion du port de Montréal.

The MPA may, in special circumstances, issue restrictions with respect to the movement, location and speed of such vessels. The MPA recognizes all vessels' right to navigation, but must also consider navigational safety in general, in its management of the Port of Montreal.

Les petits bateaux et les petites embarcations visés par le [Règlement sur les petits bâtiments](#) ne doivent pas nuire au passage des navires commerciaux ou militaires dans les eaux du port.

All small crafts and vessels operating under [Small Vessel Regulations](#) must not impede the passage of commercial or naval vessels within port waters.

Les bateaux et les navires (incluant toutes les embarcations de plaisance et non commerciales) ne doivent en aucun cas s'approcher à moins de 30 mètres de tout bâtiment militaire ou navire en mouvement, qu'il soit canadien ou étranger, lorsqu'ils circulent dans le port.

Ships and vessels (including all pleasure yachts and non-commercial vessels) must not, under any circumstances, come within 30 metres of any military ship or operating vessel, whether Canadian or foreign, while moving in the Harbour.

2.2.2 Amarrage

Le port de Montréal est un port commercial construit pour recevoir les gros navires. Les petits bateaux et les embarcations de plaisance peuvent être accueillis par différentes marinas avoisinantes situées dans le Vieux-Port ou à Longueuil.

On trouvera sur le site Web dont l'adresse suit une liste limitée de marinas fournie à titre indicatif seulement : www.marinaquebec.qc.ca.

Pour des raisons de sécurité et de sûreté, il est strictement interdit aux petits bateaux d'accoster à tout poste à quai de l'APM sans autorisation préalable. L'APM peut, dans des circonstances spéciales, autoriser un petit bateau à accoster. La demande à cette fin doit être adressée au CCC, au 514-283-7022.

Lorsque le propriétaire ou la personne responsable d'un petit bateau n'est pas disponible, ou refuse ou néglige d'obéir à tout ordre de déplacer le bateau, l'APM peut, aux risques et aux frais du propriétaire du bateau :

- prendre possession du bateau et le déplacer;
- faire usage des moyens et de la force raisonnables nécessaires pour déplacer le bateau;
- ordonner à des remorqueurs de déplacer le bateau;
- accoster, ancrer ou amarrer le bateau en tout endroit à la satisfaction de l'APM.

Selon les articles 115 et 116 de la [Loi maritime du Canada](#),

2.2.3 Vitesse et déplacement des petits bâtiments

L'APM peut, dans des circonstances spéciales ou pour des secteurs spéciaux, à l'intérieur du territoire relevant de ses compétences, définir une limite de vitesse obligatoire ou volontaire pour tous les navires ou certains types de navire. En pareil cas, un avis aux navigateurs est émis par l'APM dès que possible.

Tous les navires doivent maintenir une vitesse sûre en conformité avec le [Règlement sur les abordages](#) (COLREG 1972 avec les modifications canadiennes) et ainsi se déplacer à une vitesse qui ne causera pas de dommage à la propriété.

La GCC peut définir des limites de vitesse spécifiques et obligatoires pendant la saison des glaces ou pour limiter l'érosion des berges et émettre des avis aux navigateurs sur la question.

Dans certains secteurs sensibles au batillage, des limites volontaires de vitesse ont été mises en place afin de minimiser le déferlement des vagues provoquées par le passage des navires et ainsi protéger les berges.

2.2.2 Mooring

The Port of Montreal is a commercial port built to accommodate large vessels. Small vessels and pleasure crafts can be accommodated by various nearby marinas in the Old Port or Longueuil.

A limited list of marinas, not endorsed by MPA, can be found on the following WEB link: www.marinaquebec.qc.ca

For safety and security purposes, it is strictly prohibited for any small vessels to dock at any MPA berth without prior authorization. The MPA may, in special circumstances, authorize a small vessel to dock. The request to do so must be addressed to the HMCC at (514) 283-7022.

Where the owner or person in charge of a small craft is not available, or refuses or neglects to obey any order to move the craft, the MPA may, at the risk and expense of the owner of the vessel:

- Take possession of, and move, the vessel;
- Use any means and force reasonably necessary to move the vessel;
- Order tugs to move the vessel;
- Berth, anchor or moor the vessel at any place satisfactory to the MPA.

As per articles 115 and 116 of the [Canada Marine Act](#).

2.2.3 Speed and Operation of Small Crafts

MPA may, under special circumstances and/or for special areas within its jurisdiction, define compulsory or voluntary speed limits for all or certain types of vessels. In such a case, a Notice to Mariners is issued by the MPA as soon as possible.

All vessels must maintain a safe speed in accordance with the [Collision Regulations](#) (COLREG 1972 with Canadian modifications) and travel at a speed that will not cause property damage.

CCG may define particular and compulsory speed limits during ice season or limit shore erosion and issue Notices to Mariners.

In certain areas sensitive to wave action, voluntary speed reductions are in place in order to specifically minimize the wave action from passing vessels and protect the banks.

Réductions obligatoires :

La vitesse est limitée à 4 nœuds sur le fond dans les eaux délimitées par les quais n^{os} 56 sud, 56 nord, 57 sud et 57 nord, soit les eaux du bassin de l'ancienne Vickers.

La vitesse est limitée à 8 nœuds sur le fond pour tout navire ou embarcation qui naviguent en amont d'une ligne tirée entre l'extrémité nord du quai n° 19 et la pointe du Havre (45° 30'N, 073° 33'W).

Les petits bateaux qui doivent signaler leurs mouvements aux termes de la réglementation sur le trafic maritime ou qui sont exploités en vertu des conditions fixées par l'Administration portuaire pour les petits bateaux exploités commercialement doivent assurer une veille radio du canal VHF 10.

2.3 Mouillages

2.3.1 Navires au mouillage

Un navire dont l'ancre drague, qui est mal ancré, qui met en danger d'autres navires au mouillage ou qui gêne partiellement l'utilisation d'autres mouillages ou du chenal de navigation doit être déplacé par un pilote aux frais du propriétaire.

Aucun navire au mouillage dans les limites du port ne peut arrêter ou désactiver son appareil propulsif principal sans la permission préalable du CCC de l'APM. Si des réparations ou des travaux de maintenance du moteur principal ou de l'appareil à gouverner empêchent le navire de manœuvrer par ses propres moyens, un poste d'amarrage approprié sera assigné.

Une veille continue doit être maintenue sur la passerelle en tout temps par un officier de passerelle qualifié qui surveillera la position du navire et maintiendra une veille radio sur la bande marine VHF n 10.

Les navires à haut risque de présenter une situation où leurs ancres chassent, comme les navires présentant un très grand franc-bord, une assiette inhabituelle ou des dommages qui ont une incidence sur la capacité à manœuvrer peuvent être requis, par l'APM, à faire appel à des pilotes ou des remorqueurs ou être assignés à quai. Ces navires doivent également avoir une remorque à la proue à une distance d'un mètre de l'eau pour permettre à un remorqueur d'assujettir rapidement au besoin.

Rien dans ces exigences ne soustrait le capitaine à la responsabilité de prendre les précautions dictées par les circonstances avant d'en être instruit par le personnel autorisé.

L'APM possède six zones de mouillage sur son territoire. Ces mouillages servent à plusieurs fins et sont assujettis à une limite de temps en fonction du mouillage ou du type de navire.

Compulsory reductions:

Speed is limited to four (4) knots over the bottom in the waters enclosed by Docks 56 South, 56 North, 57 South and 57 North, or the basin of the former Vickers.

Speed is limited to eight (8) knots over the bottom for any vessel or small craft navigating upstream of a line drawn between the northern extremity of Berth 19 and Pointe du Havre (45°30'N, 073° 33'W).

Small vessels which are required under the Vessel Traffic Regulations to report their movements, or which are operating under the conditions of operations set by the Port Authority for commercially operated small vessels, are to keep a listening watch on VHF channel 10.

2.3 Anchorages

2.3.1 Anchored vessels

A vessel dragging its anchor, improperly anchored, endangering other vessels at anchor, or partially obstructing the use of other anchorages or the shipping channel, must be repositioned by a pilot at owner's expense.

No vessel at anchor within the boundaries of the port may shut down or disable main propulsion without prior permission from the MPA's HMCC. If repairs or maintenance to the main engine or steering gear prevent the ship from manoeuvring under its own power, a suitable berth will be assigned.

A continuous watch on the bridge must be maintained at all times by qualified deck officer to monitor the ship's position and maintain a listening watch on VHF channel 10.

Vessels at high risk of dragging anchor such as those with a very high freeboard, unusual trim or damage which impacts upon their ability to manoeuvre may be required by MPA to engage pilots and/or tugs or secure alongside. The above mentioned vessels must also rig a line from the bow to within 1 meter from the water to enable a tug to quickly secure should it be necessary.

Nothing in these requirements shall relieve the Master of the responsibility to take precautions as required by the circumstances prior to being so directed by the authorized personnel.

The MPA has six anchorage areas under its jurisdiction. These anchorages are used for several purposes, and are subject to a time limit depending on the anchorage and/or the type of vessel.

On trouvera ci-après une liste de ces mouillages et de leurs caractéristiques.

L'accès aux ancrages dépend des caractéristiques du navire et des prévisions météorologiques.

2.3.2 Longueuil (Vickers)

Ce mouillage est habituellement utilisé par les navires qui attendent un poste d'amarrage au terminal céréalier, quais n^{os} 54, 55 et 56 ou qui attendent d'entrer dans la Voie maritime du Saint-Laurent. La profondeur est de 9,10 mètres au zéro des cartes. La limite de temps maximale à ce mouillage est de 72 heures pour tous les navires à l'exception des bateaux-citernes, pour lesquels la limite de temps est fixée à 48 heures, et dépend des caractéristiques des navires et des prévisions météorologiques.

2.3.3 Montréal-Est

Le mouillage de Montréal Est peut être utilisé par un seul navire à la fois mesurant moins de 150 mètres de longueur qui est en attente de soutage ou des ordres. La profondeur est de 9,14 mètres au zéro des cartes. La limite de temps maximale à ce mouillage est de 120 heures pour tous les navires à l'exception des bateaux-citernes, pour lesquels la limite de temps est fixée à 48 heures. Les navires devraient de préférence ne pas être sur lest lorsqu'ils utilisent ce mouillage.

2.3.4 Pointe-aux-Trembles

Ce mouillage comporte quatre postes. La profondeur est de 11 mètres au zéro des cartes pour le deuxième et le troisième postes en aval, numérotés n^o 2 et n^o 3. La profondeur est de 11,3 mètres pour le premier et le quatrième postes en aval, les mouillages n^o 1 et n^o 4. La limite de temps maximale à ce mouillage est de 120 heures pour tous les navires à l'exception des bateaux-citernes, pour lesquels la limite de temps est fixée à 72 heures. Certaines restrictions s'appliquent telles que définies dans les Avis aux navigateurs (27A).

2.3.5 Amont de Contrecoeur

Ce mouillage pour un seul navire à 8,23 mètres de profondeur au zéro des cartes, et la limite de temps maximale est de 48 heures pour tous les navires. À des fins de sécurité et de sûreté, l'utilisation de ce mouillage est interdite entre le 15 décembre et le 15 avril en présence de glace.

The following is a list of these anchorages and their characteristics:

Access to anchors depends on vessel characteristics and weather forecasts.

2.3.2 Longueuil (Vickers)

This anchorage is usually used by vessels awaiting a berth at the Grain Terminal, berths No. 54, 55 and 56, or their turn to enter the St. Lawrence Seaway. The depth is 9.10 metres at chart datum. The maximum time limit at this anchorage is 72 hours for all vessels except tankers, for whom the timeframe is limited to 48 hours, and depends on the vessel's characteristics and actual predicted weather.

2.3.3 Montreal-East

Mtl-East Anchorage may be used by one vessel at a time, less than 150 metres long, waiting for bunkering, or for orders. The depth is 9.14 metres at chart datum. The maximum time limit at this anchorage is 120 hours for all vessels except tankers, for whom the timeframe is limited to 48 hours. Vessel should preferably not be in ballast when using this anchorage.

2.3.4 Pointe-aux-Trembles

This anchorage has four areas at which to anchor. Its depth is 11 metres at chart datum for the second and third downstream areas, numbered # 2 and # 3. Its depth is 11.3 metres for the first and fourth downstream areas, anchorages # 1 and 4. The maximum time limit at this anchorage is 120 hours for all vessels except tankers, for whom the timeframe is limited to 72 hours. Some restrictions apply as defined in the Notices to Mariners (27A).

2.3.5 Upstream of Contrecoeur

This single vessel anchorage is 8.23 metres deep at chart datum, and the maximum time limit is 48 hours for all vessels. For safety and security purposes, use of this anchorage is prohibited between December 15 and April 15 in the presence of ice.

2.3.6 Face au terminal de Contrecœur

Ce mouillage pour un seul navire est mis à la disposition des navires en difficulté ou lorsqu'aucun mouillage n'est disponible en amont. Un navire venant de l'amont ou de l'aval à destination de Contrecœur peut utiliser ce mouillage s'il est incapable de réduire sa vitesse suffisamment pour éviter un navire retardé quittant le terminal de Contrecœur.

Dans tous les cas, lorsqu'un navire doit attendre à ce mouillage le départ d'un navire à quai, il ne peut pas attendre pendant une longue période, car l'APM dirigera sinon ledit navire en amont du mouillage de Contrecœur.

- Tous les navires à ce mouillage doivent garder un pilote à bord, mais le remorqueur peut être libéré.
- Tout mouvement d'un navire requiert l'autorisation du SCTM.
- Le mouillage peut être utilisé en hiver avec l'autorisation du terminal de Contrecœur. Le navire peut être en mesure de mouiller le soir si les conditions des glaces le permettent.
- L'utilisation de ce mouillage est interdite si du nitrate d'ammonium ou des explosifs sont manutentionnés au terminal.

2.3.7 Mouillage de Lanoraie

Situé entre Sorel et Tracy, ce mouillage est destiné aux navires qui attendent des ordres et aux navires qui attendent d'accoster au terminal de Contrecœur. Il peut recevoir plus d'une douzaine de navires. Sa profondeur moyenne est de 13 mètres au zéro des cartes. Ce mouillage ne comporte aucune limite de temps et est le seul mouillage à la disposition de navires mouillant plus de 120 heures. Certaines restrictions s'appliquent telles que définies dans les avis aux navigateurs de la Garde côtière canadienne (27A).

2.3.6 Facing Contrecoeur Terminal

This single vessel anchorage is available to vessels in difficulty and when the upstream anchorage is unavailable. A vessel coming up or downstream, bound for Contrecoeur, may use this anchorage, should it be unable to reduce speed enough to avoid a delayed vessel leaving Contrecoeur Terminal.

In all cases, when a vessel must wait at this anchorage for the departure of a vessel at berth, it may not do so for a long period of time, otherwise the MPA will direct said vessel upstream of the Contrecoeur anchorage.

- All vessels at this anchorage must keep a pilot on board, although the tug may be released.
- Any vessel movement requires MCTS authorization.
- The anchorage may be used in winter with the authorization of Contrecoeur Terminal. The vessel may be able to anchor in the evening if ice conditions permit.
- Use of this anchorage is prohibited if ammonium nitrate or explosives are being handled at the terminal.

2.3.7 Lanoraie anchorage

Located between Sorel and Tracy, this anchorage is intended for vessels awaiting orders and for vessels waiting to dock at Contrecoeur Terminal. It can accommodate more than a dozen of vessels. It has an average depth of 13 m at Chart Datum. It has no time limit and is the only anchorage available to vessel anchoring more than 120 hours. Restrictions applies as per Canadian Coast Guard Notices to Mariners (27A).

SECTION 3

ACCOSTAGE ET ACTIVITÉS À QUAI

3.1 Demande de poste d'amarrage et avis d'arrivée

À l'exception des quais de Tracy et ceux de la Société du Vieux-Port de Montréal (quais n^{os} 12, 16Est, 18 à 24, Hangars n^{os} 7 à 10 et la Jetée n^o 1), tous les quais commerciaux du port sont la propriété de l'APM.

Il incombe au CCC d'autoriser un navire à s'amarrer à un poste d'amarrage désigné après vérification, y compris aux quais de Tracy et de la Société du Vieux-Port à l'exclusion des bateaux de plaisance.

Tel que stipulé à l'article 32 du [Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires](#) de l'APM, le propriétaire, le capitaine ou la personne responsable d'un navire, à savoir l'agent du navire, doivent fournir au CCC un avis écrit au **moins 96 heures avant l'entrée du navire** dans les limites du port ou au moment de quitter le port précédent s'il est à moins de 96 heures de route. Conformément aux articles 58 et 59 de la [Loi maritime du Canada](#), un agent ou capitaine qui omet de se conformer à ces règles peut recevoir une amende.

Le formulaire [Avis d'arrivée](#) doit être envoyé au CCC de l'APM au moins 96 heures avant l'arrivée prévue du navire ou au moment de quitter le port précédent, s'il est à moins de 96 heures de route. Le formulaire est disponible à l'adresse www.port-montreal.com sous l'onglet *Entreprise>Opérations>Services aux navires*.

Ce formulaire doit être rempli quel que soit le pays d'immatriculation du navire, et doit être télécopié au CCC au 514-496-1657 ou envoyé par courriel à l'adresse capitainerie@port-montreal.com.

Si un navire ne se conforme pas à ce règlement, l'APM se réserve le droit de lui interdire l'entrée sur le territoire relevant de ses compétences. Le navire pourra être forcé d'arrêter au mouillage de Lanoraie jusqu'à ce que le document susmentionné ait été reçu. Tel que défini dans les avis aux navigateurs de la Garde côtière canadienne (27A), certaines restrictions s'appliquent à l'ancrage de Lanoraie.

Le [Règlement sur la sûreté du transport maritime](#) a les mêmes exigences, soit 96 heures avant l'arrivée dans les eaux canadienne.

SECTION 3

BERTHING AND ALONGSIDE ACTIVITIES

3.1 Berth request and arrival notification

With the exception of the Port's dock in Tracy and those of the Old Port (Berths 12, 16-East, 18 to 24, Sheds 7 to 10 and Jetty # 1), all of the Port's commercial berths are property of the MPA.

The Harbour Master's Control Center is responsible for authorizing a vessel to moor at a designated berth, after verification, including Tracy Dock and the Old Port excluding pleasure crafts.

As described in Article 32 of the MPA's [Port Authorities Operations Regulations](#), the owner, the captain or the person responsible for a vessel, namely the ship's agent, must provide written notice to the HMCC at least 96 hours prior to arrival in port. If less than 96 hours away from Montreal, prior to the vessel entering harbour limits. As per Articles 58 and 59 of the [Canada Marine Act](#), an agent or Captain who fails to comply with this said rules can be fined.

The [Pre-Arrival Notification](#) form must be sent to the MPA's HMCC at least 96 hours prior to the vessel's expected arrival or at the time of departure from the previous port if less than 96 hours away. The form is available at www.port-montreal.com under *Business>Operations>Ship Services*.

This form must be completed, regardless of the vessel's country of registry, and must be faxed to the HMCC at (514) 496-1657 or emailed to: harbourmaster@port-montreal.com

Should any vessel not comply with this regulation, the MPA reserves the right to forbid a vessel entrance within its jurisdiction. The vessel may be forced to stop at the Lanoraie anchorage until the aforementioned document is received. As per Canadian Coast Guard Notices to Mariners (27A), restrictions applies to Lanoraie anchorage.

The [Marine Transportation Security Regulations](#) has the same , 96 hours pre-arrival requirement before entering Canadian waters.

3.2 Amarrage

Tous les navires à quai qui relèvent de l'APM doivent être amarrés d'une manière sûre, et maintenir une tension uniforme sur toutes les lignes en tout temps. Selon la température et la situation courante, le capitaine devrait prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité de tout navire amarré à quai.

L'APM peut demander un plan d'amarrage au capitaine du navire et exiger qu'un navire utilise des lignes additionnelles pour se maintenir dans une position sûre. Dans la mesure du possible, un maximum de deux lignes d'amarre par bollard devrait être installé.

3.2.1 Amarrage à bâbord

Un navire qui prévoit s'amarrer à bâbord aux postes d'amarrage suivants doit obtenir l'autorisation préalable du CCC, au 514-283-7022 qui peut l'interdire ou émettre des conditions spéciales pour une telle manœuvre :

- quais 24 à 44 sud inclusivement;
- quais 46 sud-est à 55 inclusivement;
- quais 70 à 80 inclusivement;
- tous les postes d'amarrage pétroliers à l'exception du quai 103 nord.

3.2.2 Exigence spéciale pour les bateaux-citernes

Avant d'arriver à toute poste d'amarrage autre que les postes d'amarrage désignés pour les navires pétroliers, les navires gaziers ou les navires de produits chimiques, un bateau-citerne doit être exempt de gaz ou inerte. Les postes d'amarrage désignés sont les quais 57 nord, 74 et 94 à 110.

Un certificat de dégazage doit être envoyé au CCC pour que le bateau soit autorisé à se rendre à un poste d'amarrage non désigné. Pour plus d'information, prière de communiquer avec le capitaine de port adjoint, incendies et matières dangereuses, au 514-283-7039.

3.2.3 Passerelle / échelle de coupée

Les moyens d'accès entre le navire et la terre doivent être sûrs et doivent consister en une passerelle ou une échelle de coupée appropriées équipées d'un filet approuvé entre le navire et le quai. Le moyen d'accès devrait être éclairé de façon appropriée lorsqu'il fait noir.

3.2.4 Quai n° 28

En raison des forts courants dans le voisinage, il est important que les navires amarrés au quai n° 28 soient amarrés aussi près que possible, et à moins de cinq mètres, de l'extrémité sud du quai (mur transversal).

3.2 Mooring

All docked vessels under MPA jurisdiction must be moored in a safe and secure manner at all times and keep an even strain on all lines at all times. Depending on the weather and current situation, the Master should take appropriate measures to ensure the safety and security of any vessel moored alongside a dock.

The MPA can request a berthing plan to the -master and instruct a vessel to use additional lines in order to keep the ship in a safe and secure position. No more than two (2) mooring lines per bollard should be installed whenever possible.

3.2.1 Mooring Portside to

A vessel intending to moor portside to the following berths must obtain prior authorization from the HMCC at (514) 283-7022 who may prohibit such a manoeuvre or issue conditions for such:

- Berths 24 to 44-South inclusive;
- Berths 46-South-East to 55 inclusive;
- Berths 70 to 80 inclusive;
- All petroleum berths except 103-North.

3.2.2 Special requirement for tankers

Prior to arriving at any berth other than those designated for oil, gas or chemical ships, a tanker must be gas-free or inert. Designated oil, gas or chemical berths are berths 57 North, 74, 94 to 110.

A gas-free certificate must be sent to the HMCC in order to obtain clearance for the vessel to proceed to a non-designated berth. For more information, please contact the Deputy Harbour Master, Shore Division at: (514) 283-7039.

3.2.3 Gangway / Accommodation ladder

The means of access between ship and shore must be safe, and must consist of an appropriate gangway or accommodation ladder equipped with an approved net setup between the ship and quay. It should be appropriately lit during dark conditions.

3.2.4 Berth 28

Because of strong currents in the vicinity, it is important that vessels docked at Berth 28 be moored as close as possible, and less than five metres, to the southern extremity of the dock (cross wall).

3.3 Armement en équipage

Tous les navires au port doivent avoir à bord un équipage suffisant pour permettre leur manœuvre en toute sécurité le long d'une installation portuaire ou leur départ en tout temps sur l'ordre d'un représentant du port. Un nombre suffisant de membres d'équipage doit être présent en tout temps pour assurer la sécurité et la sûreté du navire, pour veiller à ce que les amarres et les passerelles soient surveillées de façon appropriée et pour garantir une intervention d'urgence rapide (conformément à la CONVENTION SOLAS 1974) et le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires pour les navires sous convention. Les navires canadiens doivent se conformer au règlement sur le personnel maritime ainsi qu'au règlement sur la sûreté du transport maritime.

L'APM peut, dans des circonstances spéciales, exiger qu'un navire augmente le nombre ou la qualité de son équipage pour assurer sa sécurité et sa sûreté.

L'APM peut autoriser les navires inactifs (désarmés) à avoir seulement un gardien à bord, lequel doit être joignable en tout temps par la capitainerie.

3.4 Navires inactifs (désarmés)

Un permis est requis pour tout navire inactif amarré au port de Montréal. Le formulaire de l'APM intitulé [Permission de désarmer un navire](#) doit être rempli par le propriétaire ou la personne responsable du navire et être retourné dix jours avant le désarmement du navire. Le formulaire est disponible à l'adresse www.port-montreal.com sous l'onglet *Entreprises > Opérations > Permis et autres documents*

Avant qu'une exemption au [Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires](#) puisse être accordée pour l'armement en équipage, les [Conditions s'appliquant aux navires désarmés dans le port](#) disponible à l'adresse www.port-montreal.com sous l'onglet *Entreprises > Opérations > Permis et autres documents* doivent être remplis. Elles sont reprises ci-dessous :

1. Le propriétaire ou la personne responsable de tout navire désarmé doit :
 - a) s'assurer que des amarres d'acier ne sont pas utilisés pour fixer le navire directement aux bollards d'amarrage. Une combinaison de câble d'acier et de cordage est permise si l'extrémité ajustée au bollard est faite de nylon, de manille ou d'une autre matière qui peut être facilement coupée en cas d'urgence;
 - b) s'assurer que la condition a) est également appliquée lorsque deux navires ou plus sont amarrés côte à côte;

3.3 Crewing

All ships within the port must have sufficient crew on board to safely manoeuvre the ship along a port facility or to depart at any time when instructed to do so by a port official. Crew in sufficient numbers must be present at all times to monitor the ship for safety and security purposes, to ensure that mooring lines and gangways are properly tended, and to guarantee rapid emergency response (as per SOLAS CONVENTION 1974) and the International Code for the Security of Ships and Port Facilities for vessels under agreement. Canadian ships must comply with the regulations on maritime staff and Council Regulation on the safety of maritime transport

The MPA may, under special circumstances, require a vessel to increase the number and/or quality of its crew in order to ensure said vessel's safety and security.

MPA may authorize inactive (laid-up) vessels to have only a ship keeper on board, who must be reachable at all times by the Harbour Master Office.

3.4 Inactive (laid-up) vessels

A permit is required for any inactive vessel moored at the Port of Montreal. The MPA form entitled [Permission to lay up a vessel](#) must be completed by the owner or person in charge of the vessel and returned 10 days prior to vessel being laid-up. The form is available at www.port-montreal.com under *Business > Operations > Permits and Other Documents*.

Before a crewing exemption to [Port Authorities Operations Regulations](#) is issued, [Conditions applicable to laid-up vessels in the Port of Montreal](#), available at www.port-montreal.com under *Business > Operations > Permits and Other Documents* must be fulfilled. Conditions are as such:

1. The owner or person in charge of any laid-up vessel must:
 - a) Ensure that wire mooring are not used to secure the vessel directly to mooring bollards. A combination of wire and rope is allowed, provided that the end that fits the bollard be of nylon, manila or other material that can be easily cut in case of emergency;
 - b) Ensure that condition a) is also applied when two or more vessels are secured side by side;

- c) fournir des câbles de remorquage pendant à la proue et à la poupe du navire, à environ un mètre de l'eau;
 - d) s'assurer que les ancres des navires dégagent l'eau, préférablement en position rangée;
 - e) maintenir les aires de trafic des quais et l'accès aux navires exempts de neige, de glace ou de tout autre obstacle;
 - f) fournir une passerelle d'embarquement appropriée au navire, ainsi qu'un filet de sécurité adéquat sous la passerelle. La passerelle doit être libre de neige et de glace en tout temps. Lorsqu'il fait sombre, la passerelle doit être bien éclairée;
 - g) s'assurer qu'un gardien de navire est constamment à bord. Cette personne doit bien connaître le fonctionnement de tout l'équipement d'urgence et être joignable par téléphone. Un numéro de téléphone doit être fourni à l'APM afin que le gardien de navire puisse être joint en tout temps;
 - h) s'assurer que le gardien de navire connaît bien l'emplacement de l'interrupteur électrique principal sur le quai, afin que l'alimentation électrique puisse être coupée au besoin;
 - i) fournir un plan d'aménagement général du navire et un plan des équipements de lutte contre les incendies qui soient facilement accessibles à bord en cas d'urgence et près de la passerelle d'embarquement;
 - j) ne pas permettre les opérations de brûlage ou de soudage ou les flammes nues sans une permission écrite préalable de la capitainerie;
 - k) s'assurer qu'aucune activité produisant du bruit n'est exécutée entre 19 h et 7 h;
 - l) demander une autorisation avant d'effectuer des activités qui peuvent générer plus de 70 dB entre 7 h et 19 h à un quai adjacent une zone résidentielle;
 - m) prendre tous les moyens nécessaires et raisonnables pour atténuer toute nuisance causée par le bruit, la poussière, l'éclairage ou les odeurs. Ceci inclut l'optimisation et le maintien de l'équipement de façon à réduire une telle nuisance. S'il est disponible, de l'équipement anti-bruit doit être installé;
 - n) s'assurer que les déchets sont enlevés régulièrement, ainsi qu'à la demande de l'APM et aux frais du propriétaire;
 - o) convenir de déplacer le navire à un autre poste d'amarrage et absorber tous les frais de déplacement si un tel déplacement est requis par l'APM;
 - p) s'assurer que tous les règlements de l'APM et municipaux, ainsi que la totalité des lois et des règlements fédéraux et provinciaux applicables au port de Montréal sont respectés;
- c) Provide a towing wire, hanging at the bow and stern of the ship, at about one (1) metre from the water;
 - d) Ensure that ships' anchors are clear of the water, preferably in their stowed position;
 - e) Keep wharf aprons and access to vessels clear of snow, ice or any other obstacle;
 - f) Provide a suitable gangway to the vessel and an adequate safety net beneath. Gangway must be kept clear of snow and ice at all times. In darkness, the gangway must be well-lit;
 - g) Ensure a shipkeeper is constantly on board. Such person must be familiar with the operation of all emergency equipment and reachable by telephone. A telephone number must be supplied to the MPA in order to reach the security guard at any time;
 - h) Ensure the shipkeeper is familiar with the location of the dockside main electrical switch, so that electrical power may be shut off if necessary;
 - i) Provide General Arrangement and a Fire plans of the vessel, easily accessible on board and near the gangway, in case of emergency;
 - j) Not allow any burning, welding or open fire without prior written permission from the Harbour Master's Office;
 - k) Ensure that no activities generating noise are carried out between 19:00 hrs and 07:00 hrs;
 - l) Request authorisation before carrying out activities that may generate noise of more than 70 dB between 07:00 hrs and 19:00 hrs on berths adjacent to residential areas;
 - m) Take all necessary and reasonable means to mitigate any nuisances resulting from noise, dust, lighting or odours. This includes optimizing and maintaining equipment so as to reduce such nuisance. If available, anti-noise equipment must be installed.
 - n) Ensure garbage removal is done regularly, and at the MPA's request and owner's expense;
 - o) Agree to move the vessel to another berth, and to absorb all shifting costs, should such a move be required by the MPA;
 - p) Ensure all MPA regulations and federal, provincial and municipal laws and/or regulations applicable at the Port of Montreal are adhered to;

- | | |
|---|--|
| <p>q) assumer la responsabilité pour toute perte ou tout dommage susceptibles de se produire, quelle qu'en soit la raison.</p> | <p>q) Assume responsibility for any loss or damage that may occur, for any reason whatsoever;</p> |
| <p>2. L'APM se réserve le droit d'inspecter le navire en tout temps. Tout défaut trouvé par un inspecteur en prévention incendie de l'APM doit être corrigé sur-le-champ.</p> | <p>2. The MPA reserves the right to inspect the vessel at any time. Any defect found by an MPA Fire Prevention Inspector must be corrected immediately.</p> |
| <p>3. Les pétroliers et les bateaux-citernes transportant des liquides inflammables doivent satisfaire aux exigences additionnelles qui suivent :</p> | <p>3. Oil and flammable-liquid tankers must meet these additional requirements:</p> |
| <p>a) si aucun travail à chaud n'est effectué à bord du navire, un essai certifié de dégazage doit être effectué chaque semaine au cours des quatre premières semaines, et chaque mois par la suite. Une LIE de 0 % (conformément à ISGOTT) est requise;</p> | <p>a) If no hot work is done on the vessel, a certified gas-free test must be taken weekly for the first four weeks and monthly thereafter. 0% LEL (as per ISGOTT) is required.</p> |
| <p>b) si des travaux à chaud sont effectués, l'APM exige que les citernes à cargaison présentent une LIE de 0 % (conformément à ISGOTT) et qu'un essai de dégazage soit effectué chaque jour par l'équipage ou l'entrepreneur, qui doivent consigner ces mesures dans un journal avant le début de tout travail à chaud. Si les conditions changent, les citernes doivent être ventilées et un nouveau certificat doit être délivré par le chimiste maritime. Les travaux à chaud en cours exigent un nouveau certificat d'un chimiste maritime chaque semaine.</p> | <p>b) If any hot work is conducted, the MPA requires cargo tanks to be 0% LEL (as per ISGOTT), and a gas-free test to be taken every day, by the crew or the contractor, who must record these actions in a log book before any hot work starts. If conditions change, the tanks must be ventilated, and a new certificate must be issued by the marine chemist. Ongoing hot work requires a new certificate from a marine chemist every week.</p> |

3.5 Déhalage (déplacement sur les amarres)

Les exigences qui suivent s'appliquent aux navires qui veulent se déplacer le long d'un quai uniquement avec l'aide des amarres et lorsque plus d'une amarre est déplacée d'un bollard à un autre. Les navires auto-déchargeurs, peu importe leur tonnage, et les pétroliers d'une jauge brute d'au plus 10 000 t sont exemptés des exigences suivantes.

Tout navire qui a l'intention d'utiliser ses moteurs pour aider à la manœuvre est tenu, selon la [Loi sur le pilotage](#) et ses règlements, de retenir les services d'un pilote breveté. Les navires qui ont l'intention d'utiliser un remorqueur pour aider à la manœuvre sont tenus par l'APM de retenir les services d'un pilote breveté.

Lorsqu'un navire est déplacé, le capitaine ou la personne responsable doivent prendre en compte et évaluer les effets des conditions météorologiques, la présence de glace, la capacité et l'équipage du navire, les courants fluviaux et le tirant du navire. L'assistance d'un pilote est recommandée lorsqu'elle n'est pas requise spécifiquement par la réglementation ou l'APM.

3.5 Warping (shifting on lines)

The following requirements apply to ships intending to shift along a berth or a dock, solely with the aid of mooring lines and which require more than one mooring line to be moved from one bollard to another. Self-unloaders of any tonnage, and tankers of no more than 10 000 tons of gross registered tonnage are exempted from the following requirements.

Any ship intending to use his engines to assist in the manoeuvre is required by the [Pilotage Act](#) and its regulations to engage the services of a licensed pilot. Ships intending to use a tug to assist in the manoeuvre are required by the MPA to engage the services of a licensed pilot.

When shifting a vessel, the Master or person in charge must take into consideration and evaluate the effects of the weather conditions, the presence of ice, the vessel's ability and crew, river currents and the ship's draft. The assistance of a pilot is recommended when not specifically required by regulation or MPA.

Pour tous les changements d'emplacement le long d'un quai, le capitaine ou la personne responsable du navire doit obtenir l'autorisation préalable du CCC de l'APM, au 514-283-7022, et l'autorisation de **Trafic Québec** sur le canal VHF 10 immédiatement avant le déplacement.

Avant d'accorder l'autorisation, le SCTM – GCC consultera la capitainerie de l'APM, et prendra en compte le mouvement des autres navires dans le voisinage. Une fois le déplacement terminé, le capitaine et le pilote doivent s'assurer que **Trafic Québec** est avisé du nouvel emplacement du navire. Ce nouvel emplacement devrait être indiqué au moyen des numéros peints sur les bollards.

Nonobstant l'article 3.1 :

QUAI N ^{OS}	EXIGENCES
25 à 43 50 à 52 52 Est à 55 66 à 80 94 à 110	Les navires se déplaçant le long de ces quais doivent le faire avec l'assistance d'un pilote.
B-1 à B-3 12 N B-6 à B-8 M-1 à M-6 Jetée Alexandra (Hangars n ^{OS} 3, 4, 5 et 6) 44N, 45, 46SE, 47 à 50 56 à 61, 62et 64	Dans des conditions normales, un navire peut se déplacer le long de ces quais, ou vers une section immédiatement adjacente, en utilisant seulement des lignes d'amarre et sans prendre aucune autre mesure spéciale.

3.6 Résistance des bollards

L'APM s'assure que les quais sont sûrs pour tous les navires; à cette fin, la résistance des bollards est évaluée à une charge utile de 50 tonnes de traction. Les bollards ne doivent pas être soumis à des forces dépassant cette limite.

L'APM peut désigner des aires spéciales pour des essais de torque, sur demande. L'autorisation doit être obtenue du CCC, au 514-283-7022 avant d'effectuer de tels essais.

For all changes of location along a dock, the Master or person in charge of the vessel must obtain prior authorisation from MPA's HMCC at (514) 283-7022 and clearance from the **Quebec traffic** on VHF channel 10 immediately prior to shifting.

Before granting clearance, the CCG - MCTS will consult with the MPA Harbour Master's Office, and will take into consideration the movement of other vessels in the vicinity. Upon completion of shifting, the Master and the pilot must ensure that the **Quebec traffic** is advised of the vessel's new location. The vessel's new location should be indicated with reference to the numbers painted on the bollards.

Notwithstanding Article 3.1:

BERTH	REQUIREMENT
25 to 43 50 to 52 52 East to 55 66 to 80 94 to 110	Ships shifting along these berths are required to do so with the assistance of a pilot
B-1 to B-3 12 N B-6 to B-8 M-1 to M-6 Alexandra Pier (Sheds # 3, 4, 5 and 6) 44N, 45, 46SE, 47 to 50, 56 to 61, 62 and 64	Under normal conditions, a vessel may shift along these berths using only mooring lines and without taking any other special measure

3.6 Bollard strength

The MPA ensures that docks are safe and secure for all vessels; for this purpose, bollard resistance is rated to support a working load of 50 tons of pull. Bollards must not be subjected to forces exceeding this limit.

The MPA may designate special areas for bollard pull test purposes, upon request. Authorization must be obtained from the HMCC at (514) 283-7022 before carrying out such tests.

3.7 Grues-portiques

Lorsque cela est physiquement possible, les grues-portiques doivent être au moins 30 mètres de la zone d'accostage prévue d'un navire attendu. Les grues doivent être déplacées au moins une heure avant l'arrivée du navire.

Afin d'être informé des entraves à la navigation, les opérateurs de terminaux doivent informer le CCC lorsque la flèche d'une grue-portique est abaissée et levée, en l'absence d'un navire à quai.

3.8 Opérations de manutention des cargaisons

Les exigences qui suivent sont conformes à l'article 33 du [Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires](#).

- 1) Si un navire doit attendre qu'un autre navire soit chargé, déchargé ou transfère sa cargaison avant d'accoster ou de mouiller, le propriétaire ou la personne responsable de charger/décharger le navire doit s'assurer que, sans égard aux frais pour heures supplémentaires :
 - a) les opérations de chargement, de déchargement ou de transfert sont effectuées rapidement;
 - b) la cargaison est déplacée avec rapidité du voisinage immédiat du poste d'amarrage ou du mouillage pour permettre au navire en attente d'accoster, de charger, de décharger ou de transférer sa cargaison.
- 2) Si les opérations de chargement, de déchargement, de transfert ou de déplacement de la cargaison du navire qui fait attendre un autre navire ne sont pas effectuées avec célérité, l'APM peut instruire le propriétaire ou la personne responsable du navire d'effectuer ce qui suit :
 - a) déplacer le navire du poste d'amarrage ou du mouillage pour permettre au navire en attente d'accoster ou de mouiller et de commencer ses opérations de chargement, de déchargement ou de transfert;
 - b) déplacer la cargaison hors du voisinage immédiat du poste d'amarrage ou du mouillage.

3.7 Gantry cranes

Whenever physically possible, gantry cranes must be at least 30 meters away from the intended berthing area of an expected vessel. Cranes must be moved at least one hour before vessel's arrival.

So as to be informed of obstacles to navigation, Terminal operators must inform the HMCC when a gantry crane boom is lowered or raised in the absence of a dock vessel.

3.8 Cargo operations

The following requirements are as per article 33 of [Port Authorities Operations Regulations](#).

- 1) If a ship is obliged to wait for another ship to load, unload or transfer cargo in order to berth or anchor, the owner or the person in charge of the loading/unloading ship must ensure that, regardless of overtime charges:
 - a) The loading, unloading or transfer operations are conducted with dispatch; and;
 - b) The cargo is moved with dispatch from the immediate vicinity of the berth or anchorage to enable the waiting ship to berth, load, unload or transfer its cargo.
- 2) If the loading, unloading, transfer or cargo-moving operations of the ship causing another vessel to wait or are not conducted with dispatch, the MPA may instruct the owner or the person in charge of the ship to perform the following:
 - a) Move the ship from the berth or anchorage, to allow the waiting ship to berth or to anchor and begin its loading, unloading or transfer operations; or:
 - b) Move the cargo out of the berth or anchorage's immediate vicinity.

- 3) Si, pour permettre à un navire en attente d'accoster ou de mouiller rapidement, les opérations de chargement, de déchargement, de transfert ou de déplacement de la cargaison d'un navire sont effectuées de façon ininterrompue, ou que ledit navire ou ladite cargaison sont déplacés conformément à un ordre de l'APM, le propriétaire ou la personne responsable du navire en attente doit s'assurer que, sans égard aux frais pour heures supplémentaires :
- a) les opérations de chargement, de déchargement ou de transfert du navire en attente sont effectuées avec célérité;
 - b) la cargaison du navire en attente est déplacée avec rapidité du voisinage immédiat du poste d'amarrage ou du mouillage.

- 3) If, to allow a waiting ship to berth or to anchor promptly, the loading, unloading, transfer or cargo-moving operations of a ship are conducted around the clock, or said ship or cargo is moved by MPA order, the owner or person in charge of the waiting ship must ensure that, regardless of overtime charges:
- a) The loading, unloading or transfer operations of the waiting ship are conducted with dispatch; and:
 - b) The cargo of the waiting ship is moved with dispatch from the berth or anchorage's immediate vicinity.

3.9 Utilisation des hélices pendant que le navire est amarré

Un navire amarré aux installations de l'APM ou le long d'un autre navire à ces installations ne doit pas manœuvrer de l'équipement, tester de la machinerie ou procéder à toute autre opération susceptible de mettre en danger ces installations ou ces navires, ou de causer un effet de chasse, à moins qu'une autorisation ait été accordée par le CCC de l'APM.

Dans tous les cas où une autorisation est accordée, des lignes d'amarrage additionnelles seront tendues et l'équipement ou la machinerie devront être utilisés à la vitesse minimale.

D'autres activités menées dans le port exigent qu'un navire avise les navires adjacents des travaux en cours. Le navire peut devoir remettre ses essais à plus tard en fonction des exigences du travail ou du navire adjacent.

3.10 Démobilisation ou mise à l'essai du moteur (navire privé d'énergie) et de l'équipement

Les navires qui ont l'intention de procéder à des essais d'équipement ou de machinerie à quai ou au mouillage (autres que les essais pré appareillage de routine), incluant la démobilisation du ou des moteurs principaux, de l'appareillage de direction ou d'autres systèmes embarqués ayant une incidence sur la propulsion ou la manœuvrabilité du navire, doivent demander l'autorisation de l'APM en communiquant avec le CCC, au 514-283-7022. L'autorisation de l'APM est requise avant de commencer toute réparation ou maintenance ou tout autre travail pouvant nuire à la capacité du navire à se déplacer ou à s'éloigner d'une installation portuaire ou d'un mouillage.

3.9 Using propellers alongside while moored

A vessel when berthed at MPA property or alongside another vessel at that property, shall not engage in manoeuvring equipment or machinery tests or any other operation likely to endanger such property or other vessels or cause scouring unless authorization has been given by the MPA's HMCC.

In all cases where authorization is given, additional mooring lines will be run out and the equipment or machinery is to be run at minimum speed.

Other activities occurring in the Port require that the vessel gives notice to adjacent vessels or works in progress. The vessel may be required to postpone its tests dependent on the requirements of work or adjacent vessel.

3.10 Demobilization and/or testing of engine (dead ship) and equipment

Vessels intending to engage in equipment or machinery tests alongside a berth or at anchor (other than routine pre-sailing tests), including the demobilization of main engine(s), steering gear or other ship-board systems affecting the vessel's propulsion or manoeuvrability, must apply for MPA's authorization through the HMCC (514) 283-7022. In addition, MPA clearance is required before beginning any repairs, maintenance or other work that may hinder the ship's ability to move along or clear of a harbour facility or anchorage.

L'autorisation de l'APM est donnée sous réserve de prévisions météorologiques favorables et des exigences de l'emplacement. L'autorisation peut également être conditionnelle à la maintenance de l'équipement en préparation à son utilisation après une période spécifique, peut exiger que des lignes d'amarre additionnelles soient tendues ou qu'un remorqueur se tienne à côté du navire. Les navires peuvent devoir se déplacer jusqu'à un poste d'attente pour effectuer les réparations ou mettre à l'essai les moteurs et la machinerie.

Une veille sur le pont continue et vigilante ainsi que des haussières de remorque correctement grées sont requises. Un minimum de quatre amarres de bout avant, quatre amarres de bout arrière et deux gardes montantes avant et arrière sont requises. La puissance de propulsion doit être disponible dans un délai raisonnable pour déplacer le navire lorsque l'APM en donne l'instruction.

Dans tous les cas où des réparations d'urgence doivent être faites à un navire à une installation de l'APM, le capitaine ou la personne responsable du navire doit communiquer à l'APM la nature des réparations et l'effet qu'elles auront sur la capacité du navire à bouger. Le capitaine ou la personne responsable du navire doit, en même temps, fournir une estimation du temps requis pour effectuer les réparations et rendre le navire capable d'être déplacé en toute sécurité.

3.11 Équipement se prolongeant au-delà des côtés du navire

À moins d'une autorisation à cet effet, aucun gréement, équipement de chargement ou autre équipement d'un navire dans les eaux du port de Montréal ne peut faire saillie ou se prolonger au-delà des côtés du navire de manière à menacer la vie ou les biens ou à créer un risque ou un obstacle pour la navigation. Si un navire requiert que de l'équipement se prolonge au-delà de ses côtés, ce navire doit obtenir une autorisation à cet effet de la part du CCC, au 514-283-7022.

Si et lorsque de l'équipement pivotant menace de nuire aux manœuvres des autres navires dans le voisinage, l'équipement pivotant doit être ramené vers l'intérieur jusqu'à ce que le navire manœuvrant soit passé. Le capitaine ou la personne responsable du navire manœuvrant doit aviser le navire dont l'équipement fait saillie du mouvement prévu, et indiquer le temps requis pour la manœuvre tout en donnant au navire avec l'équipement faisant saillie suffisamment de temps pour ramener l'équipement vers l'intérieur. Le capitaine ou la personne responsable du navire manœuvrant doivent signaler sans tarder à l'autre navire tout changement du temps de manœuvre.

MPA authorization is subject to favourable weather forecasts and berth requirements. Authorization may also be conditional on equipment undergoing maintenance in preparation for use after a specific time period, may require additional mooring lines to be run out, or a tug to be standing by the vessel. Vessels may be required to shift to a lay-by berth to carry out or complete repairs or test engines and machinery.

A continuous vigilant deck watch is required as well as emergency towing lines properly rigged. A minimum of 4 headlines, 4 stern lines and two springs each end, under even tension is required. Propulsion power must be available at reasonable notice to move the vessel when instructed to do so by the MPA.

In all cases of emergency repairs to a ship at a MPA facility, the Master or person in charge of the vessel must report to the MPA the nature of the repairs, and must outline the effect it will have on the ship's ability to move. The Master or person in charge of the vessel must, at the same time, provide an estimate of the time required to complete the repairs and render the ship capable of being safely moved.

3.11 Equipment extending beyond the vessel's side

Except when authorized, no rigging, cargo gear or other equipment of any ship in Port of Montreal waters may overhang or project beyond the outboard side of the ship in such a manner as to endanger life or property, or create an obstacle or a navigational hazard. If a ship requires equipment to extend beyond its sides in such a manner, it must obtain clearance from the HMCC at (514) 283-7022.

If and when swung-out equipment threatens to impair other vessels manoeuvring in the vicinity, the extending gear must be swung inboard until the manoeuvring vessel is past and clear. The Master or person in charge of the manoeuvring vessel is required to notify the vessel with extended gear of the intended move, and indicate the time required to practically manoeuvre while still allowing the vessel with extended gear enough time to swing in the equipment. The Master or person in charge of the vessel must relay any change in the manoeuvring time to the other vessel without delay.

3.12 Navires amarrés l'un contre l'autre

Un navire peut être amarré contre un autre navire aux postes d'amarrage de l'APM seulement avec l'autorisation du CCC, que l'on peut appeler au 514-283-7022. Une telle autorisation sera accordée dans des circonstances particulières doivent exister. Cette règle ne s'applique pas aux bateaux de soutage non plus qu'aux autres bateaux de servitude.

Tous les navires, lorsqu'ils en reçoivent l'ordre de l'APM, doivent permettre à tout autre navire de s'amarrer contre eux. Des lignes d'amarrage suffisantes doivent atteindre le quai à partir du navire externe pour assurer qu'une tension excessive ne soit pas imposée aux lignes du bateau interne. Lorsqu'un navire est amarré contre un autre navire, un passage libre et non obstrué doit être mis à la disposition du navire extérieur en vue de son chargement et de son déchargement, et pour permettre l'accès à terre et à partir de la terre.

Lorsqu'un navire est amarré contre un autre navire, le navire extérieur doit s'assurer que des défenses adéquates sont installées. À moins d'une entente à cet effet des deux navires, le navire dont le franc bord est le plus élevé doit fournir les passerelles.

3.13 Navires sous saisie ou arrêt

Les navires sous saisie dans le port ou ses approches sont la responsabilité de l'organisme d'application de la loi qui effectue la saisie. Cet organisme doit, dès que la saisie est faite et dès que la chose est possible, aviser l'APM de la saisie ou de la fin d'une saisie. L'organisme doit fournir au CCC de l'APM le nom d'une personne-ressource et des numéros de téléphone accessibles 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Un navire qui est assujéti à une interdiction de navigation par un organisme gouvernemental compétent pendant un séjour au port doit, via son agent, aviser le CCC de l'APM de la saisie ainsi que de la levée de sa saisie. Le navire doit, dans les plus brefs délais, via son agent, communiquer avec le CCC de l'APM et l'aviser de son plan d'action pour régler la situation.

3.14 Zone de sécurité

Les navigateurs doivent respecter une zone de sécurité de 25 mètres autour du quai 103 Sud et 103 Nord qu'il y ait ou non un navire à quai. Aucun navire ou embarcation ne peut pénétrer dans cette zone sans l'autorisation du Centre de contrôle de la capitainerie que l'on peut appeler au 514-283-7022.

3.12 Nesting of vessels

A vessel may make fast to, or secure alongside, another vessel at MPA berths only with the authorization of the HMCC at (514) 283-7022. Such authorization will be given if particular, circumstances prevail. This rule does not apply to bunkering or other service craft.

Every vessel, when ordered to do so by the MPA, must permit any other vessel to make fast to, or secure alongside it. Sufficient mooring lines from the outboard vessel must be passed ashore to ensure that excessive stress is not placed on the inner ship's lines. Whenever a vessel is made fast to, or secured alongside, another vessel, a free and unencumbered passage through the inner vessel must be made available to the outboard vessel for loading, unloading and access to and from the shore.

Whenever a vessel is made fast to, or secured alongside, another vessel, the outboard vessel must ensure that adequate fenders are installed. Unless otherwise agreed upon by the two vessels, the vessel with the higher freeboard must provide gangways.

3.13 Vessels under arrest or ceased

Vessels under arrest in the port or its approaches are the responsibility of the designated law enforcement agency placing the vessel under arrest. This agency must, as soon as the arrest is made and it is permissible to do so, advise the MPA of the arrest and of the termination of an arrest. The agency must provide MPA's HMCC with a contact person and 24H/7 contact numbers.

A vessel which has been put under arrest by a governing agency whilst in port must advise the MPA's HMCC office, via its agent, of the application and termination of a ship's arrest. The vessel, via the agent, must as soon as possible, contact MPA's HMCC and keep it informed of its plan of action to resolve the situation.

3.14 Safety zone

Navigators must respect a 25 meters safety zone around dock 103 south and 103 north even if there is a vessel or not. No vessel or small craft can enter in this zone without the authorization of the harbour master control center. It can be contacted at (514) 283-7022.

3.15 Canot de sauvetage

L'APM est consciente des exigences nationales diverses en regard aux exercices impliquant les canots de sauvetage et à intervalles désignés. L'APM pourra accueillir de telles activités.

Avant d'effectuer un exercice de sauvetage où un canot est abaissés dans l'eau et libéré des chutes, le navire doit informer le CCC au 514-283-7022 ou via *trafic Québec (SCTM)* de leurs intentions, y compris les heures de début et de fin.

3.16 Exercice de sécurité

Avant d'effectuer un exercice de sécurité, le navire doit informer le CCC au 514-283-7022 et Trafic Québec (SCTM), VHF 10, de son intention, y compris de l'utilisation du signal sonore.

3.15 Lifeboat drills

The MPA is aware of the various national requirements for the exercising crew in regards to lifeboats at designated intervals and will accommodate such activities.

Prior to conducting a Lifeboat Drill where boats are lowered into the water and cast off from falls, the vessel must advise the HMCC (514) 283-7022 or through *Québec Traffic (MCTS)* of their intentions', including start and finish times.

3.16 Practice Drill

Before performing a security exercise, the vessel must inform the HMCC at (514) 283-7022 and Quebec Traffic Services (MCTS), VHF10, of its intentions, including the use of sound.

SECTION 4

ENVIRONNEMENT

4.1 Déversements de polluant

La [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) exige que les navires aient un plan d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbure. Le plan doit identifier la personne autorisée à mettre en œuvre le plan et également confirmer que le navire possède une entente avec un organisme d'intervention certifié par la Garde côtière canadienne.

Tout déversement de polluant doit être immédiatement signalé au CCC 514-283-7022 et à *Trafic Québec* sur la bande VHF marine n° 10 ou au 1-800-363-4735. .

La personne responsable du déversement ou informée de ce dernier doit exécuter les opérations de limitation, de confinement ou de nettoyage avec célérité. Si ces opérations ne sont pas effectuées rapidement, l'APM prendra toutes les mesures nécessaires pour corriger la situation aux frais du pollueur.

Dans le cas d'un déversement pendant les opérations de transfert, le récepteur et le fournisseur doivent tous deux aviser immédiatement l'APM. La [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) exige que le fournisseur et le récepteur mettent immédiatement en œuvre leur plan d'urgence et répondent au déversement.

SECTION 4

ENVIRONMENT

4.1 Pollutant spills

The [Canada Shipping Act, 2001](#) requires vessels to have an Oil Pollution Emergency Plan. The plan must identify the person authorized to implement the plan and also confirm the vessel has an arrangement with a Canadian Coast Guard certified response organization.

Any pollutant spill must immediately be reported to the HMCC at (514) 283-7022 and the *Quebec Traffic* on VHF channel 10 or at 1-800-363-4735..

The person responsible for, or aware of, the spillage must conduct stopping, restraining and/or cleaning operations with dispatch. If these operations are not handled with dispatch, the MPA will take the all necessary measures to counteract the situation at the polluter's expense.

In the event of a spill during the transfer operations, the Receiver and Supplier must both immediately notify the MPA. The [Canada Shipping Act, 2001](#) requires both the oil supplier and oil receiver to immediately implement their pollution emergency plan and respond to the spill.

4.2 Décharge au fleuve

Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux

C.P. 2012-349 2012-03-29

Attendu que le projet de règlement prévoit des normes supplémentaires ou complémentaires aux normes prévues à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et les Protocoles de 1978 et de 1997 relatifs à la Convention et que le gouverneur en conseil est convaincu que ces normes supplémentaires ou complémentaires sont conformes aux objectifs de la Convention et des Protocoles,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et du ministre des Ressources naturelles et en vertu des paragraphes 7(2), 35(1)[Note de bas de page ^a](#) et 120(1) et (2), de l'alinéa 182a), de l'article 190 et des alinéas 207(2)a) et 244a) de la [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) [Note de bas de page ^b](#), Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#), ci-après.

<http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2012-69/page-1.html>

Rejet d'eaux usées ou de boues d'épuration

Note marginale : Application

94 La présente sous-section ne s'applique pas :

- a) à l'égard des bâtiments qui se trouvent dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation;
- b) à l'égard des embarcations de plaisance qui ne sont pas des bâtiments canadiens et qui se trouvent dans les eaux de la zone économique exclusive du Canada.

Note marginale : Interdiction

95 Il est interdit à tout bâtiment et à toute personne de rejeter des eaux usées ou des boues d'épuration, sauf en conformité avec l'article 96 ou dans les circonstances prévues à l'article 5 qui s'appliquent à l'égard du rejet.

4.2 Overboard discharge

Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations

P.C. 2012-349 2012-03-29

Whereas the proposed Regulations set out standards that are additional or complementary to the standards set out in the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 and the Protocols of 1978 and 1997 relating to the Convention, and the Governor in Council is satisfied that those additional or complementary standards meet the objectives of the Convention and Protocols;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Natural Resources, pursuant to subsections 7(2), 35(1)[Footnote ^a](#) and 120(1) and (2), paragraph 182(a), section 190 and paragraphs 207(2)(a) and 244(a) of the [Canada Shipping Act, 2001](#)[Footnote ^b](#), hereby makes the annexed [Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations](#).

Reference: <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2012-69/page-1.html>

Discharges of Sewage or Sewage Sludge

Marginal note: Application

94 This Subdivision does not apply in respect of

- a) vessels in a shipping safety control zone; or
- b) pleasure craft that are not Canadian vessels and that are in waters in the exclusive economic zone of Canada.

Marginal note: Prohibition

95 A person or vessel must not discharge sewage or sewage sludge except in accordance with section 96 or in the circumstances set out in section 5 that apply in respect of the discharge.

SECTION 9

Eaux grises

Référence : Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques.

Toutes les décharges, y compris les décharges non autorisées ou accidentelles, doivent être signalées au CCC de l'APM au 514-283-7022 et à *Trafic Québec* sur le canal VHF 10. Des mesures de correction immédiates devraient être entreprises et le ministère approprié doit approuver toutes les mesures prises. Les mesures de correction doivent inclure l'arrêt immédiat du processus de décharge.

4.3 Eau de ballast

Par « eau de ballast », il faut entendre l'eau et ses matières en suspension prise à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, le tirant d'eau, la stabilité et les contraintes de stress du navire, et inclut les sédiments déposés dans l'eau de ballast, dans un navire.

Tous les navires sur lest à destination du port de Montréal doivent se conformer au Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp13617-menu-2138.htm> en application de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Les exigences obligatoires visent à s'assurer que les espèces non indigènes, les pathogènes et les autres micro-organismes qui peuvent être présents dans les eaux de ballast ne sont pas déchargés dans l'écosystème du port. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une permission pour prendre de l'eau de ballast.

4.4 Maintenance, sablage et peinture de la coque

Un navire au mouillage ou amarré dans le Port doit obtenir l'autorisation du CCC avant que tout entretien de l'extérieur de la coque soit effectué. Les résidus de sablage doivent être ramassés rapidement et confinés par une méthode efficace afin d'éviter toute dispersion par les intempéries. Ces travaux incluent le sablage ou la peinture au moyen de processus comme le sablage au jet abrasif, les pistolets à aiguille et les meules électriques. Cette exigence ne s'applique pas à l'entretien des ponts et des accommodations où le nettoyage au jet de sable n'est pas utilisé.

Le capitaine ou la personne responsable du navire doit s'assurer que des mesures adéquates sont en place pour protéger l'environnement, et prendre des mesures pour garantir qu'aucune matière ni aucun déchet ne pénètrent dans les eaux du port. Le sablage et la peinture ne doivent ni gêner ni les activités des autres utilisateurs du port, ni leur nuire. Si le sablage ou la peinture incluent du « travail à chaud », ce travail ne doit pas être effectué sans l'approbation de l'APM (prière de consulter la **Section 5, Brûlage et soudage**).

DIVISION 9

Greywater

Reference: Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations

All discharge, including unauthorised or accidental discharges, must be reported to MPA's HMCC at (514) 283-7022 and the *Quebec traffic* on VHF channel 10. Immediate remedial action should commence and the appropriate government department must approve all actions. Remedial action must include immediate shut down of the discharge process.

4.3 Ballast water

“Ballast water” means water with its suspended matter taken on board a ship to control the trim, list, draught, stability and stresses of the ship, and includes the sediment settled out of the ballast water within a ship.

All vessels destined to arrive at the Port of Montreal in ballast condition shall comply with the Guide to Canada's Ballast Water Control and Management Regulations <http://www.tc.gc.ca/publications/EN/TP13617/PDF/HR/TP13617E.pdf>

The purpose of the mandatory requirements is to ensure that the non-indigenous species, pathogens and other micro-organisms that may be present in the ballast waters are not discharged into the ecosystem of the Port. Permission to take in ballast water is not required.

4.4 Hull maintenance, sanding and painting

A ship at anchor or at a berth within the Port must obtain the HMCC's clearance before any outer hull maintenance is carried out. Sand blasting residues must be collected quickly and confined by an effective method to avoid dispersion by the weather. This includes sanding and/or painting by means of such processes as abrasive sandblasting, needle guns and electrically-powered wire wheels. This requirement do not apply to deck and accommodation maintenance where sandblasting is not involved.

The Master or person in charge of the vessel must ensure that adequate measures are in place to protect the environment and take measures to ensure that no materials or waste enter port waters. Sanding and painting must not interfere or impede the operation of other port users. If the sanding or painting operation involves 'hot work,' it must not take place without approval from the MPA (please see **Section 5, Burning and Welding**).

4.5 Enlèvement des déchets et des huiles usées

Aucun détrit, déchet de cuisine solide, déchet d'aliment, papier, torchon, plastiques, métal, ni aucune bouteille, poterie ou déchet ou débris similaire ne peuvent être déversés ou jetés dans les eaux du port. Tout navire qui souhaite éliminer des déchets doit communiquer avec un entrepreneur agréé, par exemple :

Urgence Marine Inc.
Tél. : 514-640-3138

Les matières dangereuses, comme les liquides inflammables (et leurs contenants), les batteries, les fluides caloporteurs et le matériel corrosif et les blocs moteurs doivent être placés dans les conteneurs appropriés et éliminés conformément à la réglementation applicable.

Les huiles usées doivent être placées dans des conteneurs de recyclage désignés à cette fin, et éloignés de la circulation routière et de toute autre source possible de danger. Un entrepreneur agréé doit être employé pour vider ces conteneurs régulièrement.

4.6 Enlèvement de la neige

Pour la sûreté des opérations, la sauvegarde de l'environnement et la sécurité de la navigation, il est interdit de déverser de la neige provenant d'un quai ou d'un terminal dans le fleuve ou dans un bassin. La neige non contaminée provenant des navires peut être déversée au fleuve.

Il incombe aux exploitants des terminaux de s'assurer que les aires de circulation, le quai et tous les chemins d'accès connexes sont exempts de neige et de glace. On accordera une attention particulière aux zones entourant les bollards et les bittes d'amarrage utilisés pour l'amarrage des navires afin que les préposés aux amarres puissent manipuler les amarres en toute sécurité et éviter tout retard inutile.

L'APM déconseille de laisser les grues-portiques ou autres équipements à proximité des bollards utilisés pour l'amarrage des navires.

4.5 Garbage and waste-oil disposal

No garbage, solid galley waste, food waste, paper, rags, plastics, glass, metal, bottles, crockery, junk or similar refuse and debris may be discharged or disposed of in port waters. Any ship needing to dispose of garbage must contact a regulatory licensed contractor, for example:

Urgence Marine Inc.
Tel: (514) 640-3138

Hazardous materials, such as flammable liquids (and their containers), batteries, refrigerants and corrosive material and engine blocks must be placed in the appropriate containers, and disposing of in accordance with applicable regulations.

Used-oil must be placed into recycling containers designated for this purpose and located away from road traffic and any other potential sources of danger. A licensed contractor must be employed to empty these containers regularly.

4.6 Snow removal

For security of operations, protection of the environment and safety of navigation, it is forbidden to dump snow coming from a dock or a terminal in the river or a basin. Non contaminated snow coming from a vessel may be dumped in the river.

It is the responsibility of terminal operators to ensure that the quay apron, wharf area and all related access roads are free of snow and ice. Particular attention must be paid to the areas surrounding the bollards and mooring bites used for mooring vessels, so that linesmen may handle vessel moorings safely and avoid any unnecessary delays.

The MPA advises against parking gantry cranes or other equipment close to bollards used for mooring a berthed or expected vessel.

4.7 Bruit, poussière, fumée, pollution lumineuse

Dans le but de minimiser les impacts environnementaux et favoriser une relation harmonieuse avec la communauté, le capitaine ou le responsable du navire amarré ou au mouillage doit s'assurer que :

- Les moteurs nécessaires aux activités du navire ainsi que l'éclairage soient maintenus à un niveau minimal sécuritaire;
- L'éclairage doit être dirigé de façon à illuminer seulement les zones nécessaires, le cas échéant;
- Tout travail susceptible d'émettre du bruit, de la poussière ou de la fumée doit préalablement être approuvé par le CCC.

4.8 Sirène

Dans la mesure du possible, les sirènes de navire ne doivent être utilisées que pour assurer des déplacements sécuritaires.

4.7 Noise, dust, smoke, light pollution

In order to minimize environmental impacts and promote a harmonious relationship with the community, the master or the moored or at anchor ship responsible shall ensure that:

- The engines and lighting required to the vessel's activities shall be kept at a safe minimum level;
- Lighting should be directed to illuminate only the required areas, where appropriate;
- All work that may emit noise, dust or smoke must first be approved by the CCC.

4.8 Siren

To the extent possible, ship sirens should be used to ensure safe travel.

SECTION 5

ACTIVITÉS SPÉCIALES EXIGEANT L'APPROBATION DE L'APM

En vertu de l'article 28 du [Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires](#) et de l'annexe 1 de ce même règlement, il est interdit à toute personne d'exercer dans le Port une activité mentionnée dans la section suivante à moins qu'elle obtienne l'autorisation de l'APM et qu'elle respecte les conditions dont l'autorisation est assortie.

Sauf indication contraire, l'**approbation** d'effectuer les activités qui suivent doit être obtenue du CCC de l'APM au **514-283-7022** ou par courriel à capitainerie@port-montreal.com.

Dans les eaux portuaires, les « endroits désignés » du règlement sont tels qu'indiqués à l'activité et résumé à l'Annexe B du présent document.

Le but de telles approbations inclura, sans toutefois s'y limiter, les raisons ci-après.

5.1 Opérations de plongée

En vertu de la [Loi sur la sûreté du transport maritime](#) et de son règlement d'application, la plongée récréative n'est pas permise dans le voisinage des terminaux, des quais commerciaux, des mouillages désignés, à l'intérieur et 50 m de chaque côté du chenal de navigation principale, comme indiqué à l'annexe B.

Les opérations de plongée commerciale à l'intérieur des zones indiquées à l'Annexe B doivent être approuvées au préalable par l'APM, incluent les opérations :

- confiées à forfait par des navires à toute installation dans le port;
- pour les opérateurs de terminal, y compris les points d'entrée dans le fleuve et les sorties d'eaux usées, les inspections et la maintenance;
- dans ou à proximité du chenal de navigation, près des quais commerciaux ou des bassins du port.

SECTION 5

SPECIAL ACTIVITIES REQUIRING MPA APPROVAL

Under Article 28 of the [Port Authorities Operations Regulations](#) and schedule 1 of the regulations, no person shall, in the Port, conduct an activity set out in the following section unless the person obtains an authorization of the MPA and complies with the conditions of the authorization.

Unless specified, **approval** to carry out the following activities must be obtained by calling MPA's HMCC at **(514) 283-7022** or emailing harbourmaster@port-montreal.com.

In the port waters, "designated areas" of the regulations are as indicated in the activity and summarized in Annex B of this document.

The purposes for obtaining the approval will include but not be limited to the following:

5.1 Diving operations

As a result of the [Marine Transportation Security Act](#) and accompanying regulation, recreational diving is not permitted in the vicinity of port terminals, commercial berths, designated anchorages, in and within 50m on either side of the main shipping, as indicated in Annex B.

Commercial diving operation must be pre-approved by MPA when carried out in the areas described in Annex B including operations:

- contracted from a vessel at any facility within the Harbour;
- for terminal operators, including adjoining river intakes and sewage outlets, inspections and maintenance;
- in or near the shipping channel, near commercial docks or basins with the Harbour.

Les personnes qui demandent une autorisation doivent fournir les renseignements suivants :

- identité de la personne responsable de l'opération;
- type d'activité;
- lieu de l'opération;
- temps et durée;
- numéro sur place accessible 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

À la suite de l'approbation préalable, le CCC de l'APM, au 514-283-7022, doit être avisée sur-le-champ avant que les plongeurs entrent dans l'eau et immédiatement après qu'ils soient sortis de l'eau.

Les opérations de plongée doivent être suspendues immédiatement à la demande de l'APM. Aucune plongée n'est permise à moins de 150 mètres d'un navire qui manœuvre, à moins d'une autorisation spécifique de l'APM.

Si le SCTM – GCC reçoit de quiconque une indication selon laquelle des opérations de plongée non approuvées au préalable se déroulent, il doit communiquer avec l'APM.

5.2 Travail à chaud

Avant que tout travail à chaud, c'est-à-dire tout travail qui utilise une flamme ou peut produire une source d'inflammation, comme le chauffage, le découpage ou le soudage, soit effectué dans les installations de l'APM, à bord de tout navire ou dans toute structure ou tout véhicule à l'intérieur des installations portuaires, un poste à quai commercial, d'une aire d'approches, du chenal de navigation ou d'un mouillage, un permis de brûlage et de soudage doit être demandé au CCC. Une liste des travaux à exécuter doit être soumise par le demandeur.

Un avis d'une heure est requis pour le secteur de l'île de Montréal, et de trois heures pour les quais de Contrecoeur ou Tracy.

Persons requesting authorisation must provide the following information:

- Identity of the person responsible for the operation;
- Type of activity;
- Location of the operation;
- Time and duration;
- A 24h/7 on site contact number.

Following pre approval, the MPA's HMCC (514) 283-7022 must be advised immediately prior to divers entering the water and immediately after they exit the water.

Diving operations must be suspended immediately upon MPA's request. No diving is allowed within 150 meters of a manoeuvring vessel unless specifically authorized by MPA.

If CCG - MCTS receives a report from anyone, reporting diving operations, that are not pre-approved, they are to contact the MPA.

5.2 Hot work

Before any hot work, meaning any work that uses flame or that can produce a source of ignition, such as heating, cutting or welding, is carried out on MPA property or any vessel, structure or vehicle within port installations, commercial berths, approaches, the shipping channel or an anchorage, a burning and welding permit application must be requested from the HMCC. A list of works to be executed must be submitted by the applicant.

A one (1) hour notice is required for the Montreal Island sector and a three (3) hour notice for Contrecoeur or Tracy Berths.

5.3 Opérations de sauvetage et de récupération

Les opérations de sauvetage et de récupération, les travaux souterrains et les autres travaux de maintenance qui sont nécessaires au maintien de la sécurité des eaux du port exigent des bateaux de services circulant dans le chenal de navigation principal, les postes d'amarrage et les bassins d'évitement. Tous les efforts seront faits pour s'assurer que les opérations ne nuisent pas à un navire qui s'approche d'un poste d'amarrage ou qui quitte un tel poste ou les eaux du port.

Les navires qui croisent de telles opérations doivent passer à vitesse lente, donnant aux opérations autant de place que possible. Les avis à la navigation mentionneront l'opération, et le SCTM avisera des zones et des navires impliqués.

Les opérations de sauvetage et de récupération dans le voisinage des terminaux, des quais commerciaux, des mouillages désignés, à l'intérieur et 50 m de chaque côté du chenal de navigation principale, comme indiqué à l'annexe B doivent être autorisées.

Le demandeur doit fournir l'information suivante :

- identité de la personne responsable de l'opération;
- type d'activité;
- lieu de l'opération;
- temps et durée;
- numéro sur place accessible 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

5.4 Marchandises dangereuses, déchets industriels et gestion des polluants

Un permis est requis pour déplacer, entreposer ou transporter des marchandises dangereuses. Les marchandises dangereuses sont les marchandises qui sont définies à l'article 2 de la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#), à savoir, mais sans toutefois s'y limiter, les marchandises des catégories 1 à 9.

Pour obtenir un permis, le propriétaire ou la personne responsable du navire doivent remplir et soumettre le formulaire de demande auprès de l'APM intitulé http://www.port-montreal.com/files/PDF/Permis-et-autres-documents/2016-06-06_permis-marchandise-dangereuse.pdf 48 heures avant l'arrivée du matériel.

Le formulaire est disponible à l'adresse www.port-montreal.com sous l'onglet Entreprises > Opérations > Permis et autres documents.

Le formulaire de demande doit être télécopié au 514-496-1657 ou envoyé par courriel à : controle.mat.dang.goods@port-montreal.com.

5.3 Salvage and recovery operations

Salvage and recovery operations, subsurface and other maintenance works that are necessary to maintain the safe conditions of the waters of the Port require service boats to operate in the main shipping channel, berths and turning basins. Every endeavour will be made to ensure that the operations do not hamper a vessel in its approach to a berth or departure from a berth or waters of the Port.

Vessels encountering such operations are required to pass at slow speed, giving the operation as much sea room as possible. Notices to Shipping will refer to the operation, and MCTS will give notice of the areas of, and the vessels involved in, the operation.

Salvage and recovery operations in the vicinity of port terminals, commercial berths, designated anchorages, in and within 50m on either side of the main shipping, as indicated in Annex B, must be authorized.

The person requesting authorisation must provide the following information:

- Identity of the person responsible for the operation;
- Type of activity;
- Location;
- Time and duration;
- A 24h/7 on site contact number.

5.4 Dangerous goods, industrial waste and pollutants management

A permit is required for moving, warehousing or carrying dangerous cargo. Dangerous goods are those defined in section 2 of the [Transportation of Dangerous Goods Act, 1992](#), namely but not limited to Classes 1 to 9.

To obtain a permit, the owner or person in charge of the vessel must complete and submit the MPA application form entitled http://www.port-montreal.com/files/PDF/Permis-et-autres-documents/2016-06-06_permis-marchandise-dangereuse.pdf 48 hours before arrival of the material.

The form is available at: www.port-montreal.com under Business > Operations > Permits and Other Documents.

The application form must be fax at (514) 496-1657 or emailed at: controle.mat.dang.goods@port-montreal.com.

L'entrée dans le port de marchandises dangereuses capables de causer des dommages graves aux personnes ou à l'environnement est restreinte. Sans égard à la quantité, le propriétaire ou la personne responsable d'un navire transportant des explosifs, catégorie 1 à l'exclusion de 1.4S, des substances radioactives, catégorie 7, ou du nitrate d'ammonium, catégorie 5.1, cargaisons, doit obtenir une approbation de l'APM avant l'entrée du navire dans le port. La demande doit être acheminée au capitaine de port adjoint, incendies et matières dangereuses, au 514-283-7039.

L'APM peut refuser une ou plusieurs cargaisons dangereuses qui, en raison de leur quantité ou du niveau de risque, peuvent devenir une menace possible pour les personnes, les installations ou l'environnement.

Pour tout chargement, tout déchargement, toute arrivée ou tout départ de marchandises dangereuses énumérées dans http://www.port-montreal.com/files/PDF/Permis-et-autres-documents/2016-03-01_Liste-md-inspecteur-requis.pdf, l'APM exige la présence d'un inspecteur en prévention incendie de l'APM lorsque ces marchandises sont manutentionnées dans les quantités décrites.

Un avis au CCC d'une heure est requis pour le secteur de l'île de Montréal, et un avis au CCC de trois heures est requis pour le secteur de Contrecoeur ou Tracy.

Entry in the Harbour of dangerous goods capable of causing severe damage to persons and/or the environment is restricted. Regardless of amount, the owner or person in charge of a vessel carrying any explosives, Class 1 excluding 1.4S, radioactive substances, Class 7, or ammonium nitrate, Class 5.1, cargos, must obtain prior approval from the MPA before entering the Harbour. The request must be directed to the Deputy Harbour Master, Fire and Hazardous Materials Division, at (514) 283-7039.

The MPA may refuse one or several dangerous cargoes which, because of their quantity or risk level, may become a potential threat to people, facilities or the environment.

For any loading, unloading, arrival or departure of dangerous goods listed in http://www.port-montreal.com/files/PDF/Permis-et-autres-documents/2016-03-01_Liste-md-inspecteur-requis.pdf, MPA requires the physical presence of a MPA fire prevention inspector when handled in such quantities as described.

A one (1) hour notice to the HMCC is required for the Montreal Island sector, and a three (3) hour notice for Contrecoeur or Tracy sector.

5.5 Soutage de navire

Les opérations de ravitaillement doivent être effectuées en conformité avec la réglementation de l'industrie et des bonnes pratiques; on utilisera des listes de contrôle ou d'autres documents pertinents comme guides. La [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) exige que les navires possèdent un plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures. Ce plan doit identifier la personne autorisée à mettre le plan en œuvre et confirmer que le navire a une entente avec une organisation d'intervention d'urgence certifiée par la Garde côtière canadienne.

En cas de déversement pendant des opérations de transfert, le destinataire et le fournisseur doivent tous deux aviser immédiatement **Trafic Québec** (SCTM) et le CCC. La [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) exige tant le destinataire des produits pétroliers que le fournisseur de mettre immédiatement en œuvre son plan d'urgence en matière de pollution par les hydrocarbures en réponse au déversement.

Avant de procéder aux opérations de ravitaillement, le CCC devra être avisé au 514-283-7022.

Une fois les opérations terminées, le CCC doit être informé au 514-283-7022 et le formulaire dûment complété devra être télécopié au CCC au 514-496-1657 ou transmis par courriel à bunkering@port-montreal.com.

Le formulaire à envoyer est disponible à l'adresse www.port-montreal.com sous l'onglet Entreprises > Opérations > Services aux navires

5.6 Rejet ou transbordement de déchets ou de substances similaires

Avant de transborder des déchets ou d'autres substances similaires, une demande doit être adressée au CCC à moins que l'on soit autorisé à procéder de la sorte par déduction nécessaire aux termes d'un contrat ou d'un bail conclu avec l'APM ou d'un permis accordé par celle-ci.

5.5 Vessel bunkering

Refueling operations must be conducted in conformity with industry regulations and best practices, using checklists and/or other relevant documents as a guide. The [Canada Shipping Act, 2001](#) requires vessels to have an Oil Pollution Emergency Plan. This plan must identify the person authorized to implement it, and confirm that the vessel has an arrangement with a Canadian Coast Guard-certified emergency response organization.

In the event of a spill during transfer operations, the receiver and supplier must both immediately notify the **Quebec traffic** and the HMCC. The [Canada Shipping Act, 2001](#) requires both the oil supplier and oil receiver to immediately implement their oil pollution emergency plan in response to the spill.

Before proceeding with refueling operations, the HMCC must be advised at 514-283-7022.

Once the refueling operations are completed, the HMCC must be advised at 514-283-7022 and the duly completed form must be faxed at 514-496-1657 or emailed at bunkering@port-montreal.com.

The form to be sent is available at www.port-montreal.com under Business > Operations > Ship Services.

5.6 Releasing or transshipping refuse or similar substances

Before transshipping refuse or similar substances, a request must be made to the HMCC unless authorized to do so by necessary implication under a contract or lease entered into with, or a licence granted by, the MPA.

5.7 Opération de transfert d'hydrocarbures, de produit chimique ou de gaz liquéfié entre deux navires

Avant d'effectuer toute opération de transfert d'hydrocarbures, de produit chimique ou de gaz liquéfié entre deux navires, une autorisation doit être obtenue de l'APM.

La demande doit être soumise au capitaine de port adjoint, incendies et matières dangereuses, au 514-283-7039, et inclure les renseignements suivants :

- identité de la personne responsable de l'opération;
- type d'activité;
- lieu de l'opération;
- temps et durée;
- nature et quantité de la marchandise à être transférée;
- méthode de transfert;
- type de défenses en place;
- la communication entre les navires a été soumise à des essais et confirmée;
- des procédures de nettoyage des déversements sont en place;
- l'opération demeurera sous supervision constante jusqu'à ce qu'elle soit terminée.

Les navires qui transfèrent des hydrocarbures persistants ou d'autres liquides délétères doivent remplir les listes de contrôle appropriées telles qu'elles sont requises par Transports Canada – Sécurité maritime.

Lanoraie est le mouillage désigné pour une opération de transfert de produits pétroliers ou d'un autre vrac liquide dangereux.

Les postes d'amarrage désignés pour une opération de transfert de produits pétroliers ou d'un autre vrac liquide dangereux sont les suivants :

- 73 et 74
- 94 à 102;-

Les opérations de transfert de produits chimiques et de gaz liquéfié sont approuvées et analysées au mérite. L'APM peut refuser la permission d'effectuer toute opération en cas de risque pour les personnes, les installations ou l'environnement.

5.7 Oil transfer operation, a chemical transfer operation or a liquefied gas transfer operation between two vessels

Prior to carrying out any oil, chemical or liquefied gas transfer operation between ships, authorisation must be obtained from the MPA.

Application must be submitted to the Deputy Harbour Master, Fire and Hazardous Materials Division, at (514) 283-7039 and include the following information:

- Identity of the person responsible for the operation;
- Type of activity;
- Operation location;
- Time and duration;
- Nature of commodity to be transferred, and quantity;
- Method of transfer;
- Type of fenders in place;
- Communication between vessels has been tested and confirmed to be working;
- Spill clean-up procedures are in place; and
- Operation will remain under constant supervision until completed.

Vessels transferring persistent oils or other deleterious liquids must complete the appropriate checklists as required by Transport Canada – Marine Safety.

Lanoraie is the designated anchorage for petroleum products or other dangerous liquid bulk cargo transfer operation.

The designated berths for petroleum products or other dangerous liquid bulk cargo transfer operation are:

- 73 and 74
- 94 to 102;

Chemical and liquefied gas transfer operations are approved and analysed on a case by case basis. The MPA may refuse permission to conduct any operation in case of risk to people, facilities or the environment.

5.8 Travaux de dragage

Les opérations de dragage qui sont nécessaires au maintien de la sécurité des eaux du port exigent que les bateaux de servitude circulent dans les chenaux de navigation principaux, les postes d'amarrage et les bassins d'évitement. Tous les efforts seront faits pour s'assurer que les opérations ne nuisent pas à un navire qui s'approche d'un poste d'amarrage, ou qui quitte un tel poste ou les eaux du port.

Les navires qui croisent de telles opérations doivent passer à vitesse lente, donnant aux opérations autant de place que possible. Les avis à la navigation mentionneront l'opération, et le SCTM avisera des zones et des navires concernés.

Les opérations de dragage dans le voisinage des terminaux, des quais commerciaux, des mouillages désignés, à l'intérieur et 50 m de chaque côté du chenal de navigation principale, comme indiqué à l'annexe B doivent être autorisées.

Les personnes qui demandent une autorisation doivent communiquer avec le capitaine de port adjoint, opérations maritimes, au 514-283-7026, et fournir les renseignements suivants :

- identité de la personne responsable de l'opération;
- type d'activité;
- lieu de l'opération;
- temps et durée;
- numéro sur place accessible 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

5.9 Travaux d'excavation ou d'enlèvement de matériaux ou substances

Avant d'excaver ou de retirer des matières ou des sols des installations de l'APM, une demande doit être adressée au CCC à moins que l'on soit autorisé à procéder de la sorte par déduction nécessaire aux termes d'un contrat ou d'un bail conclu avec l'APM ou d'un permis accordé par celle-ci.

5.10 Transbordement, chargement ou déchargement de cargaison

Prière de se reporter à la section **3.1 - Demande de poste d'amarrage et avis d'arrivée.**

5.8 Dredging operations

Dredging operations that are necessary to maintain the safe conditions of the waters of the Port require service vessels to operate in the main shipping channels, berths and turning basins. Every endeavour will be made to ensure that the operations do not hamper a vessel in its approach to a berth or departure from a berth or waters of the Port.

Vessels encountering such operations are required to pass at slow speed, giving the operation as much sea room as possible. Notices to Shipping will refer to the operation, and MCTS will give notice of the areas of, and the vessels involved in, the operation.

Dredging operations in the vicinity of port terminals, commercial berths, designated anchorages, in and within 50m on either side of the main shipping, as indicated in Annex B, must be authorized.

Persons requesting authorisation to conduct dredging operations must contact the Deputy Harbour Master, Marine Division (514) 283-7026 and provide the following information:

- Identity of the person responsible for the operation;
- Type of operation;
- Location;
- Time and duration;
- A 24h/7 on site contact number.

5.9 Excavating or removing materials

Before excavating or removing materials or soil from MPA property, a request must be made to the HMCC unless authorized to do so by necessary implication under a contract or lease entered into with, or a licence granted by, the MPA.

5.10 Transshipping, loading or unloading cargo

Please refer to section **3.1 - Berth request and arrival notification.**

5.11 Allumer des fusées éclairantes ou autres dispositifs de signalisation

Pour garantir que des mesures sont prises pour réduire ou atténuer les risques et notifier les ressources d'intervention d'urgence, l'approbation est requise avant l'activation d'une fusée éclairante ou d'un autre dispositif de signalisation.

Les personnes qui demandent une autorisation doivent fournir l'information suivante :

- identité de la personne responsable de l'opération;
- type d'activité;
- lieu de l'opération;
- temps et durée;
- numéro sur place accessible 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

5.12 Placer ou utiliser des repères lumineux ou des marques de jour

Pour assurer l'utilisation de dispositifs appropriés, minimiser l'effet sur le trafic maritime et l'utilisation du port, et garantir la mise à jour des avis (c.-à-d. avis aux navigateurs, avis à la navigation, cartes, publications), une approbation est requise avant la mise en place ou l'activation d'une lumière ou d'une marque de jour.

5.13 Placer, modifier, enlever ou déplacer des aides à la navigation, bouées, dispositifs d'amarrage, flotteurs, pieux, repères ou panneaux à un endroit désigné

Pour assurer l'utilisation de dispositifs appropriés, minimiser l'effet sur le trafic maritime et l'utilisation du port, ainsi que garantir la mise à jour des avis (c.-à-d. avis aux navigateurs, avis à la navigation, cartes, publications), une approbation est requise avant la mise en place, la modification, le retrait ou le déplacement d'une aide à la navigation, d'une bouée, d'une amarre, d'un flotteur, d'un piquet, d'une marque ou d'une affiche.

5.11 Activating a flare or other signalling device

To ensure measures are taken to reduce or mitigate risk and notify emergency response resources, approval is required before activating a flare or other signalling device.

Persons requesting authorisation must provide the following information:

- Identity of the person responsible for the event;
- Type of activity;
- Location of the event;
- Time and duration;
- A 24h/7 on site contact number.

5.12 Placing or operating a light or day marker

To ensure that suitable devices are being used, minimize impact on marine traffic and harbour use and assure updating of notices (i.e. to mariners, to shipping, charts, publications) approval is required before placing or operating a light or day marker.

5.13 Placing, altering, removing or relocating a navigational aid, buoy, mooring, float, picket, mark or sign

To ensure that suitable devices are being used, minimize impact on marine traffic and harbour use and assure updating of notices (i.e. to mariners, to shipping, charts, publications) approval is required before placing, altering, removing or relocating an aid to navigation, buoy, mooring, float, picket, mark or sign.

5.14 Laisser aller à la dérive un navire, une bille de bois ou quelque autre objet

Pour minimiser les incidences sur le trafic maritime et l'utilisation du port, garantir que des mesures sont prises pour marquer les obstructions et atténuer les incidences, une approbation est requise avant de laisser dériver une embarcation, un rondin ou un autre objet dans le port.

De plus, toute personne qui est témoin qu'un navire, un rondin ou un autre objet dérive dans l'eau doit immédiatement faire tous les efforts techniquement et économiquement faisables pour retirer cette embarcation, ce rondin ou cet autre objet, et aviser le CCC et *Trafic Québec* de l'incident sans retard en fournissant une description de la situation et de l'endroit approximatif.

5.15 Faire entrer du matériel roulant de chemin de fer sur les terrains de l'APM

Avant de faire circuler du matériel roulant ferroviaire sur la propriété de l'APM ou d'effectuer toute opération liée au réseau ferroviaire de l'APM, la personne responsable doit demander une autorisation du chef de la cour de triage de l'APM au 514-283-5589.

L'APM peut, dans des circonstances spéciales, retourner tout matériel roulant ferroviaire amené sur sa propriété.

5.16 Construire, placer, reconstruire, réparer, modifier, déplacer ou enlever tout bâtiment, ouvrage sur, dans, sous le terrain ou l'eau, au-dessus ou en travers de ceux-ci sur le territoire de l'APM

TERRAIN

Pour garantir que la construction, la mise en place, la reconstruction, la réparation, la modification, le déplacement ou le retrait de toute structure sur, dans, au-dessus, sous, au travers ou en travers du sol donne lieu à utilisation améliorée du port, une approbation par la gestion immobilière de l'APM, au 514-283-6413, est requise.

EAU

Toutes les demandes en vue de la construction, la mise en place, la reconstruction, la réparation, la modification, le déplacement ou le retrait de toute structure sur, dans, au-dessus, sous, au travers ou en travers de l'eau doivent être traitées par l'entremise du Programme de protection de la navigation (PPN) www.tc.gc.ca/fra/programmes-621.html de Transports Canada (TC), qui sera en liaison avec l'APM pour déterminer si l'activité/opération demandée relève de la compétence du port pour ce qui est du plan d'eau.

5.14 Casting adrift a ship, log or other object

To minimize impact on marine traffic and harbour use, ensure measures are taken to mark obstruction and mitigate impacts, approval is required before casting adrift a ship, log or other object in the harbour.

Furthermore, any person witnessing a ship, log or other object adrift in the water must immediately make every technically and economically feasible effort to remove it, and notify the HMCC and the *Quebec traffic* of the incident without delay, providing a description of the situation and its approximate location.

5.15 Bringing railway rolling stock onto MPA property

Before bringing railway rolling stock onto MPA property or conducting any operation relating to the MPA railway network, the person responsible must request authorization from the MPA Yard Master at (514) 283-5589.

The MPA may, under special circumstances, turn back any railway rolling stock brought onto its property.

5.16 Building, placing, rebuilding, repairing, altering, moving or removing any structure on, in, over, under, through or across the MPA land or water

LAND

To ensure building, placing, rebuilding, repairing, altering, moving or removing any structure on, in, over, under, through or across land results in improving the use of the harbour, approval by MPA's Property Management (514) 283-6413 is required.

WATER

All applications for building, placing, rebuilding, repairing, altering, moving or removing any structure on, in, over, under, through or across water must be processed through Navigation Protection Program (NPP) <http://www.tc.gc.ca/eng/programs-621.html> of Transport Canada (TC) who will liaise with MPA to determine if the requested activity/operation, in terms of water lot, falls within the jurisdiction of the Harbour. <http://www.tc.gc.ca/eng/programs-621.html>

Gestionnaire régional
Programme de protection des eaux navigables
Transports Canada
401-1550 av d'Estimauville
Québec (Québec) G1J 0C8

Téléphone : 418-648-5403
Courriel : pen-nwp-quebec@tc.gc.ca

L'APM déterminera ensuite si elle s'objecte ou non l'activité/opération pour lesdits plans d'eau. Toutes les autres considérations relatives aux plans d'eau seront régies par le PPEM de TC.

L'APM cherchera à garantir que les résultats de ces travaux amélioreront l'utilisation du port et minimiseront les incidences sur le trafic maritime.

5.17 Pêche

Les opérations de pêche ne doivent pas nuire au passage des gros navires commerciaux et des navires militaires, et ne doivent pas prendre place à moins de 100 mètres de tout quai ou navire.

Le port de Montréal est un complexe industriel utilisé pour charger et décharger les cargaisons. Pour des raisons de sécurité et de sûreté, l'accès terrestre aux installations portuaires est interdit au public.

La pêche sur la glace est interdite dans le voisinage des terminaux, des quais commerciaux, des mouillages désignés, à l'intérieur et 100 m de chaque côté du chenal de navigation principale, soit les zones désignées à l'annexe B.

5.18 Course, régata, un concours, une manifestation, un événement organisé ou toute autre activité similaire à un endroit désigné

Les procédures qui suivent s'appliquent à tous les événements maritimes tenus dans le port, y compris les événements tenus dans les installations appartenant à l'APM ou administrées par elle. Une approbation est requise avant un événement maritime, lequel inclut, sans toutefois s'y limiter, une course de yacht ou de bateau, une démonstration de deltaplane, de parapente, de ski nautique ou de motomarine, une course ou une rencontre de natation ou de plongée sous-marine / en apnée, ou des productions média.

Aucune personne ne peut tenir une course de yacht ou de bateau ou participer à une telle course, à un autre sport aquatique ou à toute autre activité susceptible de gêner la navigation ou les opérations portuaires, excepté avec la permission écrite de l'APM, qui peut être générale ou spécifier un lieu et un moment.

Regional Manager
Navigable Waters Protection Program
Transport Canada
401-1550 av d'Estimauville
Quebec, QC G1J 0C8

Phone: 418-648-5403
E-mail: pen-nwp-quebec@tc.gc.ca

MPA will then determine if it objects or not for said water lots. All other water lot jurisdictions will be governed by NWPP of TC.

MPA will seek to ensure that results of these works will improve the use of the harbour, minimize impact on marine traffic.

5.17 Fishing

Fishing operations must not impede the passage of large commercial vessels or naval vessels, and must not take place within 100 metres of any wharf, pier or alongside vessel.

The Port of Montreal is an industrial complex used to load and discharge cargo. For safety and security reasons, land access to port facilities is prohibited to the public.

Ice fishing is forbidden in the vicinity of port terminals, commercial berths, designated anchorages, in and within 100m on either side of the main shipping, in areas designated in Annex B.

5.18 Race, regatta, trial, demonstration, organized event or similar activity

The following procedures apply to all marine related events held within the Harbour, including events held on property owned or administered by the MPA. Approval is required before a marine event and includes, but is not limited to, a yacht or boat race, hang gliding or paragliding, water skiing or personal water craft demonstration, swim meet or race, underwater/scuba meet or media productions.

No person may conduct or participate in a yacht or boat race or other aquatic sport, or in any other activity liable to interfere with navigation or port operations, except with written permission of the MPA, which may be general or specifying a place and time.

Les personnes qui veulent tenir un événement dans les limites du port doivent en aviser le capitaine de port adjoint, Quai maritime par écrit et prévoir dix jours ouvrables pour le traitement de la demande.

Dans la plupart des cas, l'APM exige que les organisateurs obtiennent une assurance de responsabilité générale d'un montant et d'une couverture acceptables pour l'APM, et désignent l'APM comme assuré additionnel.

L'APM n'encourra aucune responsabilité à l'égard de tout dommage ou de toute perte de vie ou de toute perte ou de dommages matériels découlant de toute activité menée sur les terrains ou les eaux portuaires, appartenant ou administrés par la MPA indépendamment ou non que l'APM ait donné la permission pour ce type d'activité.

5.19 Causer un incendie ou explosion, dynamiter ou faire des feux d'artifice

Avant de poser une action pouvant causer un incendie ou une explosion, de faire du dynamitage ou de tenir des feux d'artifice, on doit adresser une demande au capitaine de port adjoint, incendies et matières dangereuses, au 514-283-7039. De telles activités doivent être tenues dans des zones où des ressources d'intervention d'urgence peuvent répondre.

Les personnes qui demandent une autorisation doivent fournir l'information suivante :

- identité de la personne responsable de l'opération;
- type d'activité;
- lieu de l'opération;
- temps et durée;
- mesures prises pour réduire ou atténuer le risque;
- évaluation environnementale complétée et approuvée;
- quantité nette d'explosifs.

L'APM peut refuser la permission de tenir ces types d'activité ou imposer les mesures qu'elle juge nécessaires.

5.20 Installer des placards, affiches, panneaux ou dispositifs

Avant d'installer un placard, un panneau, une affiche ou un dispositif, on doit adresser une demande au CCC à moins que l'on soit autorisé à procéder de la sorte par déduction nécessaire aux termes d'un contrat ou d'un bail conclu avec l'APM ou d'un permis accordé par celle-ci.

Persons wishing to hold an event within the Harbour must advise MPA's Deputy Harbour Master, Marine Division in writing and allow ten (10) working days for the application to be processed.

In most cases, the MPA requires that the organizers obtain comprehensive general liability insurance in an amount and coverage acceptable to the MPA, and name the MPA as an additional insured.

The MPA shall incur no liability in respect of any injury or loss of life or loss or damage to property resulting from any activity conducted on land or water managed, owned or administered by the MPA regardless whether or not the MPA has given permission for such activity.

5.19 Causing a fire or explosion, conducting blasting or setting off fireworks

Before causing a fire or explosion, conducting blasting or setting off fireworks, a request must be made to the Deputy Harbour Master, Fire and Hazardous Materials Division, at (514) 283-7039. Such activities must be conducted in areas where emergency response resources can respond.

Persons requesting authorisation must provide the following information:

- Identity of the person responsible for the operation;
- Type of activity;
- Location;
- Time and duration;
- Measures taken to reduce or mitigate risk;
- Completed and approved environmental assessment;
- Net quantity of explosives.

The MPA may refuse permission to conduct these types of activities or impose the measures that it considers necessary.

5.20 Placing a placard, bill, sign or device

Before placing a placard, bill, sign or device a request must be made to the HMCC unless authorized to do so by necessary implication under a contract or lease entered into with, or a licence granted by, the MPA.

5.21 Vendre ou mettre en vente des marchandises ou des services

Avant de vendre ou de mettre en vente des marchandises ou des services, une demande doit être adressée au directeur, Sécurité et prévention incendie, au 514-283-7039.

5.22 Distribuer des circulaires, des feuillets ou de matériel publicitaire

Avant de distribuer des circulaires, des feuillets ou du matériel publicitaire, on doit adresser une demande au directeur, Sécurité et prévention incendie, au 514-283-7039.

5.23 Exercer toute forme de sollicitation

Avant d'exercer toute forme de sollicitation, on doit adresser une demande au directeur, Sécurité et prévention incendie, au 514-283-7039.

5.24 Se baigner

L'APM doit, dans la gestion d'un port commercial, assurer un environnement sûr et sécurisé aux navigateurs et aux utilisateurs du port; c'est pourquoi la natation est strictement interdite dans certains secteurs.

Ces secteurs incluent, sans toutefois s'y limiter, le chenal de navigation, 50m de chaque côté du chenal de navigation, les zones entre le chenal de navigation et les quais, le long de tout poste à quai commercial et dans tout bassin d'évitement, tel que désigné à l'annexe B.

5.21 Selling, or offering for sale, goods and/or services

Before selling, or offering for sale, goods and/or services, a request must be made to MPA's Director, Security and Fire Prevention: (514) 283-7039.

5.22 Distributing circulars, leaflets or advertising materials

Before distributing circulars, leaflets and/or advertising materials, a request must be made to MPA's Director, Security and Fire Prevention: (514) 283-7039.

5.23 Engaging in any form of solicitation

Before engaging in any form of solicitation, a request must be made to MPA's Director, Security and Fire Prevention: (514) 283-7039.

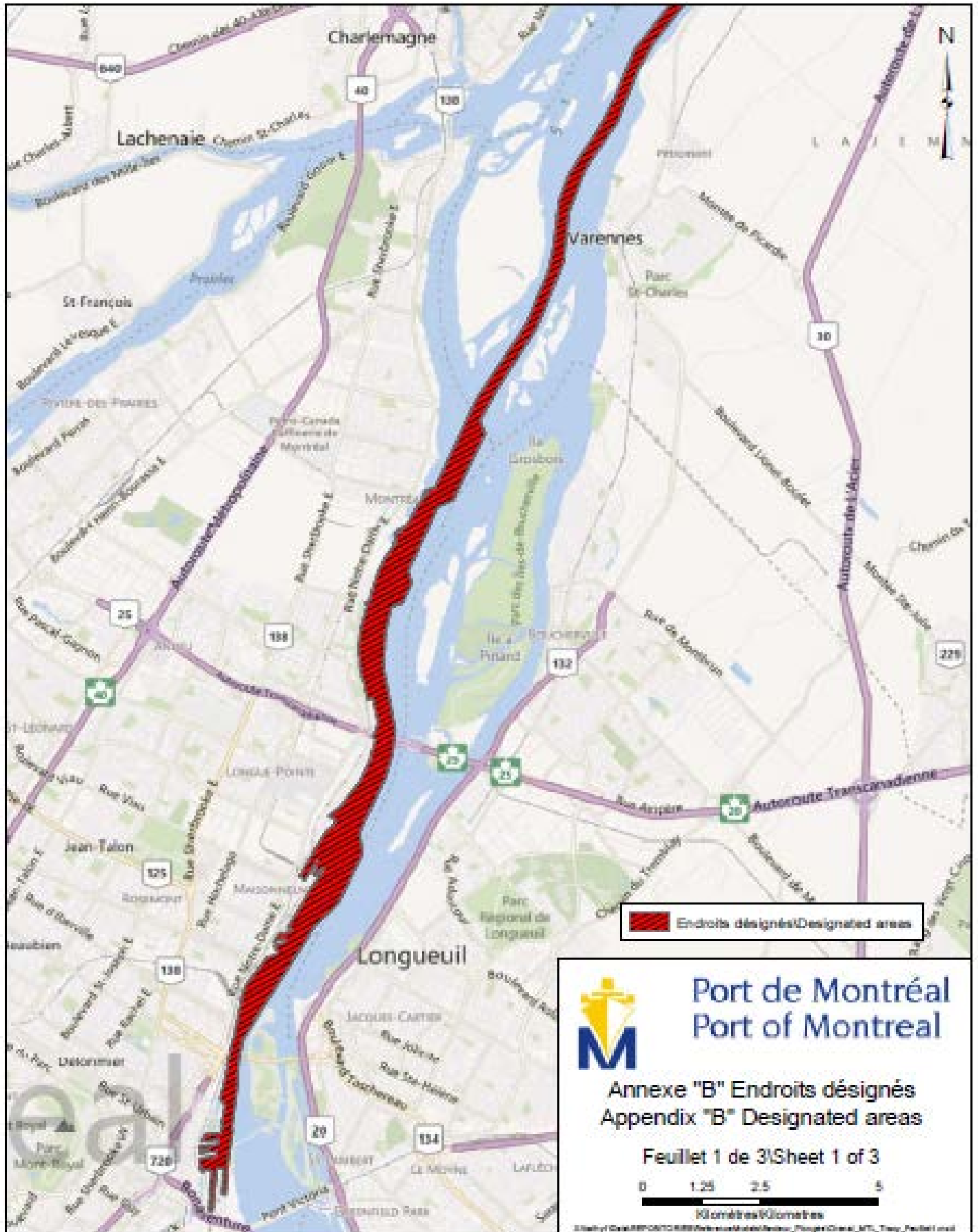
5.24 Swimming

The MPA, in managing a commercial port, must ensure a safe and secure environment for navigators and port users; for this reason, swimming is strictly prohibited in certain areas.

These areas include but are not limited to the shipping channel, 50m on either side of the shipping channel, areas between the shipping channel and docks, along any commercial berth or in any turning basin within the Harbour as designated in Annex B.

ANNEXE A

ANNEX A



 Endroits désignés/Designated areas



Port de Montréal
Port of Montreal

Annexe "B" Endroits désignés
Appendix "B" Designated areas

Feuille 1 de 3/Sheet 1 of 3

0 1.25 2.5 5

Kilomètres/Kilometres

