

GUIDE D'INFORMATION PORTUAIRE

PRINCE RUPERT
JANVIER 2025

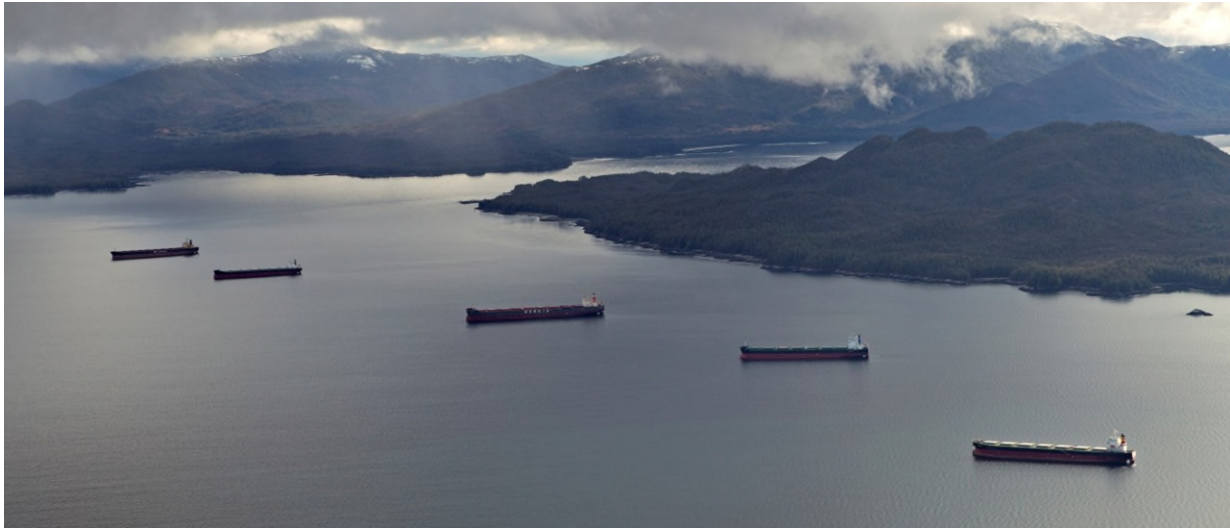


Page de couverture : Terminal à conteneurs Fairview

Île Ridley et Port Porpoise



Avant-port de Prince Rupert



Postes de mouillage de l'avant-port



Canal en eau profonde en direction de l'avant-port depuis le terminal de Fairview



Postes de mouillage de l'arrière-port de Prince Rupert

À L'INITIATIVE DE



EN ASSOCIATION AVEC

LLOYD'S MIU 

The leader in global maritime information

Lloyd's is the registered trademark of the Society incorporated by the Lloyd's Act 1871 by the name of Lloyd's

AVEC LE SOUTIEN DE



INTRODUCTION GÉNÉRALE

Cet ouvrage a été rédigé à l'intention des capitaines de navires de haute mer, des compagnies maritimes, des éditeurs d'informations nautiques et de toute autre personne ayant besoin d'informations nautiques. Ce Guide d'information portuaire contient les Pratiques et procédures de l'APPR conformément à la [Section 56](#)¹ de la Loi maritime du Canada. Ces Pratiques et procédures s'appliquent à tous les navires se trouvant dans les limites du port de Prince Rupert et à toutes les personnes responsables de la planification, de l'exploitation, de la conduite et de la sécurité de la navigation de ces navires.

AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ

L'APPR met tout en œuvre pour rendre et garder le contenu de ce document aussi actualisé, accessible, exempt d'erreurs et complet que possible; toutefois, l'exactitude et l'exhaustivité de ce contenu ne peuvent être garanties. L'APPR n'accepte aucune responsabilité de quelque nature que ce soit pour les occurrences et/ou les conséquences d'erreurs, de défauts ou de lacunes, ou toute autre omission en rapport avec les informations fournies dans cet ouvrage. En cas de divergence ou d'incohérence entre le présent ouvrage et la législation applicable, y compris le règlement administratif du port, la législation applicable prévaudra. Toute modification substantielle apportée au règlement administratif du port sera reflétée par le biais d'amendements au présent ouvrage et qui seront publiés dès que possible.

INFORMATIONS SUR LE PORT

L'Administration portuaire de Prince Rupert est une administration portuaire établie en vertu de la Loi maritime du Canada (L.C. 1998, ch. 10) telle que modifiée, et est enregistrée dans le Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) de l'Organisation maritime internationale (OMI) sous le numéro d'identification 221514 et le code géographique des Nations Unies (UN/LOCODE) CAPRR.

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS SUR LE PORT

Contactez le Centre des opérations de sûreté portuaire, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, au +1 (250) 627-2522

SITE WEB DU PORT

www.rupertport.com/fr/

¹ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/page-5.html#h-149278>

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION GÉNÉRALE	6
------------------------------------	----------

Registre des corrections.....	13
--------------------------------------	-----------

PARTIE I

INTRODUCTION, COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS

1 Avant-propos	17
1.1 GÉNÉRALITÉS.....	18
1.2 PRÉSENTATION DU PORT	18
1.3 RENDEMENT DU PORT	18
2 Coordonnées et règlements	19
2.1 GÉNÉRALITÉS.....	20
2.2 COORDONNÉES	20
2.3 RÈGLES ET RÈGLEMENTS	21
2.4 DÉROGATIONS ET AUTORISATIONS	22

PARTIE II

AVIS, DOCUMENTATION ET RAPPORTS

3 Listes de vérifications d'arrivée et de départ	24
3.1 GÉNÉRALITÉS.....	25
3.2 LISTE DE VÉRIFICATIONS D'ARRIVÉE	25
3.3 LISTE DE VÉRIFICATIONS DE DÉPART.....	26
4 Avis.....	27
4.1 GÉNÉRALITÉS.....	28
4.2 SANTÉ.....	28
4.3 IMMIGRATION.....	29
4.4 DOUANES	30
4.5 HAP	31
4.6 HDP.....	31
4.7 SÉCURITÉ.....	32
4.8 MARCHANDISES DANGEREUSES	32
4.9 DÉCHETS.....	32
4.10 IOPP.....	32
4.11 DÉFINITION DES CODES DE DÉCLARATION.....	32
5 Documentation	33
5.1 GÉNÉRALITÉS.....	34
5.2 DOCUMENTATION REQUISE, DEVANT ÊTRE DISPONIBLE EN PERMANENCE	34
5.3 ÉVÉNEMENTS NAUTIQUES.....	36
5.4 PUBLICITÉ OU AFFICHAGE VISUEL SUR L'EAU	36

5.5	DRAGAGE.....	37
5.6	CONSTRUCTION, TRAVAUX OU AMÉNAGEMENTS	38
6	Déclarations	39
6.1	GÉNÉRALITÉS.....	40
6.2	INCIDENTS / ÉVÉNEMENTS À DÉCLARER.....	40

PARTIE III

DESCRIPTION DU PORT ET NAVIGATION

7	Description du port	42
7.1	GÉNÉRALITÉS.....	43
7.2	AMÉNAGEMENTS	43
7.3	EMPLACEMENT DU PORT.....	43
7.4	LOAD LINES.....	45
7.5	TAILLE MAXIMALE DES NAVIRES.....	45
7.6	FUSEAU HORAIRE	45
7.7	JOURS FÉRIÉS LOCAUX	45
7.8	HEURES DE TRAVAIL	46
7.9	TRAFIC.....	46
7.10	CARGAISON	46
7.11	CARTES ET PUBLICATIONS.....	47
7.12	ANNONCES MARITIMES DANS LA ZONE PORTUAIRE	48
7.13	STATIONS DE PILOTAGE	48
7.14	INFRASTRUCTURE DU PORT	49
7.15	HÉBERGEMENT DANS LE PORT ET POSTES D'AMARRAGE	55
7.16	INFORMATIONS SUR LA MÉTÉO ET LES MARÉES	55
8	Navigation dans le port.....	57
8.1	GÉNÉRALITÉS.....	58
8.2	VITESSE.....	58
8.3	DSQ.....	58
8.4	Priorité	59
8.5	ESPACEMENT ENTRE LES NAVIRES	59
8.6	DISPOSITIONS DE DÉPASSEMENT	60
8.7	RESTRICTIONS	60
8.8	NAVIRES ARRIVANTS.....	61
8.9	NAVIRES SORTANTS.....	62
8.10	NAVIRES HORS DE LEUR POSITION ATTRIBUÉE	63
8.11	NAVIRES À QUAI	64
8.12	UTILISATION DES FEUX ET SIGNAUX.....	66
8.13	EMBARCATIONS DE PLAISANCE.....	66
8.14	NAVIRES DE PÊCHE	69
8.15	AÉRONEFS	69
8.16	PÊCHE RÉCRÉATIVE DEPUIS DES NAVIRES DE HAUTE MER	69
8.17	BOUÉES D'AMARRAGE.....	69

PARTIE IV
SÉCURITÉ ET SÛRETÉ PORTUAIRES

9	Procédures de sûreté dans le port	71
9.1	GÉNÉRALITÉS.....	72
9.2	COORDONNÉES EN CAS D'URGENCE	72
9.3	ÉQUIPEMENT D'INTERVENTION D'URGENCE.....	73
9.4	CENTRE DE COORDINATION D'URGENCE.....	73
9.5	SCÉNARIOS D'URGENCE.....	73
10	Procédures de sécurité dans le port.....	74
10.1	GÉNÉRALITÉS.....	75
10.2	INFORMATIONS ISPS ACTUALISÉES SUR LE NIVEAU DE SÉCURITÉ.....	75
10.3	DÉCLARATIONS AUX INSTALLATIONS PORTUAIRES	76
10.4	VÉHICULES AÉRIENS SANS PILOTE	77

PARTIE V
SERVICES ET COMMUNICATIONS NAUTIQUES

11	Services nautiques	78
11.1	GÉNÉRALITÉS.....	79
11.2	VTS.....	79
11.3	PILOTAGE.....	81
11.4	REMORQUEURS	83
11.5	AMARRAGE	85
11.6	ASSUJETTISSEMENT DES CARGAISONS.....	85
12	Communications nautiques	87
12.1	GÉNÉRALITÉS.....	88
12.2	COMMUNICATIONS NAUTIQUES SUR LES VOIES VHF	88

PARTIE VI
OPÉRATIONS PORTUAIRES

13	Opérations de manutention des cargaisons	89
13.1	GÉNÉRALITÉS.....	90
13.2	PROCÉDURES DE CHARGEMENT/DÉCHARGEMENT.....	90
14	Exploitation des navires.....	92
14.1	GÉNÉRALITÉS.....	93
14.2	MISE À L'EAU D'EMBARCATIONS ET DE RADEAUX DE SAUVETAGE	93
14.3	ENTRETIEN ET RÉPARATIONS.....	93
14.4	INSPECTION DE LA CARÈNE, PLONGÉE ET NETTOYAGE	96
14.5	PEINTURE, PIQUAGE OU NETTOYAGE DES NAVIRES.....	96
14.6	EXIGENCES EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT	97
14.7	SOUTAGE	103
15	Inspections menées dans le port.....	113
15.1	GÉNÉRALITÉS.....	114

15.2	CONTRÔLES PAR L'ÉTAT DU PORT.....	114
15.3	INSPECTIONS MENÉES PAR D'AUTRES PARTIES.....	114

PARTIE VII
SERVICES PORTUAIRES

16	Services offerts dans le port.....	117
16.1	GÉNÉRALITÉS.....	118
16.2	CARBURANTS ET HUILES DE LUBRIFICATION	118
16.3	EAU DOUCE	119
16.4	PROVISIONS DE BORD	119
16.5	ÉLECTRICITÉ À QUAI.....	119
16.6	DÉCHETS.....	120
16.7	RÉPARATIONS	120
16.8	DÉRATISATION	121
16.9	EXPERTS MARITIMES	121
16.10	AGENTS MARITIMES	121
16.11	INSTALLATIONS MÉDICALES.....	123
16.12	SEAMAN'S MISSIONS	123
16.13	TRANSPORTS	123
	Guide des Parties du port	125

ABRÉVIATIONS

Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, tel qu'indiqué dans la convention SOLAS (code ISPS)
AIS	Système d'identification automatique (Automatic Identification System)
BCCP	British Columbia Coast Pilots
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada, également désignée sous les noms Douanes, Douanes Canada
GCC	Garde côtière canadienne
SHC	Service hydrographique du Canada
CIP	Point d'appel (Calling-in Point)
Règlement sur les abordages	Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, avec modifications canadiennes
OMI	Organisation maritime internationale
GNL	Gaz naturel liquéfié
LHT	Longueur hors tout
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
Niveau MARSEC 1	Niveau pour lequel des procédures de sûreté minimales sont maintenues en permanence
Niveau MARSEC 2	Niveau pour lequel des procédures de sûreté supplémentaires à celles du niveau MARSEC 1 sont maintenues pendant une période limitée en raison d'un risque accru de menace ou d'incident de sécurité.
Niveau MARSEC 3	Niveau pour lequel des procédures de sûreté supplémentaires à celles des niveaux MARSEC 1 et MARSEC 2 sont maintenues pendant une période limitée en raison d'une menace contre la sûreté ou d'un incident de sécurité qui est probable ou imminent(e), que la cible soit ou non identifiée.
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes de Prince Rupert, également désignés sous les noms Trafic Prince Rupert, STM, Service de trafic maritime
ASIM	Agent de sûreté de l'installation maritime
RSTM	Règlement sur la sûreté du transport maritime
Installation maritime à usage occasionnel	Installation maritime qui, au cours d'une année civile, a 10 interfaces ou moins avec des navires auxquels s'applique la partie 2 dont au plus cinq visent des navires ayant un horaire établi avec l'installation

APP	Administration de pilotage du Pacifique
APPR	Administration portuaire de Prince Rupert
COSP	Centre des opérations de sûreté portuaire
TC	Transports Canada
Tonne	Se réfère à une tonne métrique équivalant à 1000 kilogrammes.
UAV	Véhicule aérien sans pilote (Unmanned Air Vehicle)
DSQ	Dégagement sous quille
WCMRC	Western Canada Marine Response Corporation

Registre des corrections

Date	Page	Objet de la correction	Source
Août 2016		Mise à jour de plusieurs hyperliens	
Août 2016	92	Mise à jour de la section 16.9 Experts maritimes	
Août 2016	93	Mise à jour de la section 16.13 Compagnies aériennes	
Oct 2016	29	Ajout de la section 4.12 Habitat essentiel des mammifères marins	
Oct 2016	39	Mise à jour de la section 6.2 Incidents / événements à déclarer	
Oct 2016	36	Ajout de la section 5.3 Événements nautiques	
Oct 2016	37	Ajout de la section 5.4 Publicité ou affichage visuel sur l'eau	
Oct 2016	37	Ajout de la section 5.5 Dragage	
Oct 2016	37	Ajout de la section 5.6 Construction, travaux ou aménagements	
Oct 2016	63	Ajout de la section 8.13 Embarcations de plaisance	
Oct 2016	65	Ajout de la section 8.14 Navires de pêche	
Oct 2016	65	Ajout de la section 8.15 Aéronef	
Oct 2016	73	Ajout de la section 10.4 Véhicule aérien sans pilote	
Oct 2016	26	Mise à jour de la section 4.3 Immigration	
Oct 2016	61	Mise à jour de la section 8.8 Navires arrivants	
Avr 2017	29	Mise à disposition du lien vers le rapport PDF PAIR 4.5	
Juil 2017		Mise à jour de plusieurs hyperliens	
Juil 2017	30	Mise à jour de la section 4.8 Marchandises dangereuses	
Juil 2017	40	Ajout de la section 6.2 Déversement accidentel	
Juil 2017	75	Mise à jour de la section 10.4 Véhicules aériens sans pilote	
Juil 2017	81	Mise à jour de la section 11.4 Remorqueurs	
Juil 2017	100	Mise à jour de la section 16.10 Agents maritimes	
Avr 2019	14	Mise à jour de la section 1.2 Présentation du port	
Avr 2019	14	Mise à jour de la section 1.3 Rendement du port	
Avr 2019	84	Déplacement de la section 2.3 Programme Green Wave vers la section 14.6 Exigences en matière d'environnement	
Avr 2019	24	Mise à jour de la section 4.3 Immigration	
Avr 2019	85	Déplacement de la section Habitat essentiel des mammifères marins vers la section 14.6 Exigences en matière d'environnement	
Avr 2019	33	Mise à jour de la section 5.5 Dragage	
Avr 2019	33	Mise à jour de la section 5.6 Construction, travaux ou aménagements	
Avr 2019	40	Mise à jour de la section 7.2 Aménagements	
Avr 2019	40	Mise à jour de la section 7.3 Emplacement du port	
Avr 2019	42	Mise à jour de la section 7.10 Trafic	
Avr 2019	44	Mise à jour de la section 7.13 Annonces maritimes dans la zone portuaire	

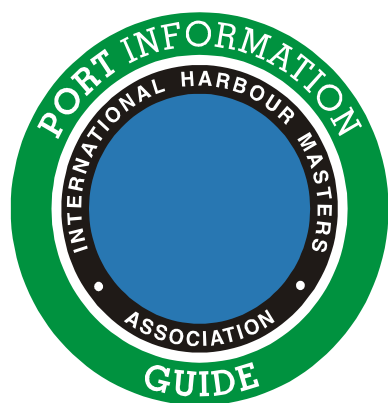
Date	Page	Objet de la correction	Source
Avr 2019	45	Mise à jour de la section 7.14 Postes de mouillage dans l'infrastructure portuaire	
Avr 2019	52	Mise à jour de la section 8.2 Vitesse	
Avr 2019	53	Mise à jour de la section 8.5 Espacement entre les navires	
Avr 2019	54	Mise à jour de la section 8.7 Restrictions	
Avr 2019	59	Mise à jour de la section 8.12 Utilisation des feux et signaux	
Avr 2019	59	Mise à jour de la section 8.13 Embarcations de plaisance	
Avr 2019	61	Ajout de la section 8.16 Pêche récréative depuis des navires de haute mer	
Avr 2019	78	Mise à jour de la section 12.1 Généralités	
Avr 2019	85	Déplacement de la section 13.3 Procédures de nettoyage vers la section 14.6 Exigences en matière d'environnement	
Avr 2019	82	Mise à jour de la section 14.1 Généralités	
Avr 2019	82	Mise à jour de la section 14.3 Maintenance et réparation	
Avr 2019		Mise à jour de plusieurs hyperliens	
Avr 2019	Sec 02	Mise à jour de la section Parties du port – Terminal Fairview	
Avr 2019	Sec 06	Mise à jour de la section Parties du port – Terminal Ridley	
Jan 2020	14	Mise à jour de la section 1.1 Généralités	
Jan 2020		Mise à jour de plusieurs hyperliens	
Jan 2020	18	Section 2.5 supprimée, aucune entrée actuelle	
Jan 2020	36	Déplacement de la section 6.2 Soutage vers la section 14.7	
Jan 2020	40	Mise à jour de la section 7.2 Généralités	
Jan 2020	55	Mise à jour de la section 8.8 Généralités – Suppression de la section Soutage et transfert de combustible	
Jan 2020	88	Ajout de la section 14.7 Soutage	
Jan 2020	104	Mise à jour de la section 16.2 Soutage	
Fév 2020	40	Mise à jour de la section 7.2 Aménagements	
Jan 2021	22	Mise à jour de la section 3.2 Arrivée avec un ballast lourd	
Jan 2021	26	4.2 Déclaration de cas de COVID-19	
Jan 2021	44	Mise à jour de la section 7.2 Aménagements du port	
Jan 2021	49	Mise à jour de la section 7.14 Mesures de sûreté lors du mouillage	
Jan 2021	86	13.2 Poste de mouillage dédié à la fumigation	
Jan 2021	92	Mise à jour de la section 14.6 Environnement – Système d'épuration de gaz d'échappement	
Jan 2022	46	Mise à jour de la section 7.2 Aménagements	
Jan 2022	48	Mise à jour de la section 7.7 Jours fériés locaux	
Jan 2022	51	Mise à jour de la section 7.14 Zones de mouillage	
Jan 2022	57	Ajout de la section 7.14 Poste de mouillage dédié au GPL	
Jan 2022	58	Ajout de la section 7.14 Données portuaires en temps réel	
Jan 2022	87	Mise à jour de la section 11.4 Remorqueurs	
Jan 2022	92	Ajout de la section 13.2 Marchandises dangereuses	
Jan 2023	29	Mise à jour de la section 4.3 Équipe à terre	
Jan 2023	44	Mise à jour de la section 7.2 Aménagements	

Date	Page	Objet de la correction	Source
Jan 2023	66	Ajout de la section 8.11 Tension sur les amarres	
Jan 2023	82	Mise à jour de la section 11.2 STM	
Jan 2023	86	Mise à jour de la section 11.4 Remorqueurs	
Jan 2023	96	Mise à jour de la section 14.1 Généralités	
Jan 2023	99	Mise à jour de la section 14.6 Exigences en matière d'environnement	
Jan 2023	119	Mise à jour de la section 16.5 Alimentation à quai	

Navires de surveillance portuaire de l'Administration portuaire de Prince Rupert, indicatifs d'appel CHARLES HAYS (à gauche) et AMWAAL (à droite)



1 Avant-propos



1.1 GÉNÉRALITÉS

Bienvenue au port de Prince Rupert, port de premier plan au Canada, idéalement situé sur la côte nord-ouest vierge de la Colombie-Britannique. Les limites du port de Prince Rupert s'étendent de Tuck Inlet, au nord de Prince Rupert, au sud de l'île Kitson et à l'ouest au-delà des îles Kinahan, et incluent le port Porpoise à l'est.

L'administration portuaire de Prince Rupert (APPR) est chargée de veiller à ce que chaque navire transitant par notre port et faisant escale dans nos terminaux respecte des principes de sûreté, d'efficacité et de durabilité. L'équipe responsable des opérations maritimes de l'APPR est chargée de coordonner des opérations maritimes efficaces en collaboration avec nos nombreuses agences partenaires locales et gouvernementales. Elle interagit également avec le personnel de l'APPR qui supervise les initiatives portuaires en matière de sécurité et d'environnement pour les navires et les cargaisons. L'ensemble de ce travail est effectué par une équipe de professionnels dévoués, que ce soit sur l'eau à bord de nos navires de surveillance portuaire spécialement conçus ou depuis notre Centre des opérations de sûreté portuaire (COSP), qui fonctionne 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par an.

Le port de Prince Rupert est réputé pour sa proximité avec l'Asie et pour sa position de lien essentiel entre les économies les plus dynamiques et les plus entrepreneuriales du monde. Nous avons acquis une solide réputation grâce à la sécurité intrinsèque de notre port naturellement profond et libre de glaces, à nos approches directes et ouvertes des voies maritimes et à notre capacité à accueillir une diversité de navires qui ne cesse de croître chaque année. Nous nous appuyons sur ces avantages naturels pour améliorer constamment nos bonnes pratiques et procédures afin de dépasser les attentes de l'industrie maritime et des communautés au sein desquelles nous opérons.

1.2 PRÉSENTATION DU PORT

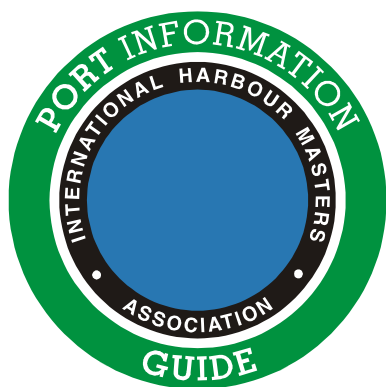
L'APPR s'engage à offrir aux navigateurs une expérience sûre, efficace et durable sur le plan environnemental. Le trafic commercial et maritime dans ce port ne cesse de croître, et l'activité devient de plus en plus diversifiée et complexe. Prince Rupert traite un large éventail de cargaisons, notamment des conteneurs, du charbon, des céréales, du propane, des granulés de bois, des grumes, des produits spécialisés et des cargaisons liées à des projets.

1.3 RENDEMENT DU PORT

L'APPR mesure plusieurs statistiques de rendement sur une base mensuelle, qui sont publiées [ici](#)². Ces statistiques comprennent par exemple les EVP d'importation/exportation, le tonnage de diverses cargaisons et le nombre de passagers embarqués/débarqués. L'APPR et ses partenaires maritimes visent en permanence à éviter tout incident maritime tout en continuant d'augmenter le trafic de marchandises, les escales de navires et les mouvements de navires.

² <http://www.rupertport.com/cargo-volumes>

2 Coordonnées et règlements



PARTIE I | 2. COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS

2.1 GÉNÉRALITÉS

Les services Opérations maritimes et Sûreté et protection de l'APPR, y compris le Centre des opérations de sûreté portuaire (COSP), sont situés au 2120 Scott Road, Prince Rupert, Colombie-Britannique.

Le siège social et l'adresse postale de l'APPR sont les suivants : 200-215 Cow Bay Road, Prince Rupert, Colombie-Britannique Canada V8J 1A2.

2.2 COORDONNÉES

CENTRE DES OPÉRATIONS DE SÛRETÉ PORTUAIRE (COSP)

Le COSP dispose d'un personnel permanent afin de recevoir et de traiter de manière centralisée les demandes, questions, messages et rapports maritimes opérationnels pour le compte des services Opérations maritimes et Sûreté et protection de l'APPR.

Pour indiquer les HAP, HDP, etc. des navires et pour faire des signalements concernant la sûreté portuaire, les déversements, les urgences, etc., veuillez contacter le COSP.

Pour toute question relative à la sûreté portuaire, aux opérations maritimes ou aux exercices, ou pour toute demande, messages, signalement d'incidents et réparations, veuillez contacter le COSP.

CONTACTER LE COSP

Téléphone : +1 (250) 627-2522

Télécopie : +1 (250) 627-2622

Courriel : psoc@rupertport.com

VHF : Voie 68

Pour les appels internationaux, l'indicatif téléphonique du Canada est +1.

La responsabilité première du COSP est d'assurer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du trafic maritime. Pour ce faire, il attribue des postes d'amarrage et de mouillage dans la zone portuaire, fait respecter les règlements, patrouille dans la zone portuaire, veille à ce que les voies de circulation soient dégagées et coordonne les informations sur les mouvements du trafic.

Le service Opérations maritimes de l'APPR appliquent les Pratiques et procédures de l'APPR conformément à la Loi maritime du Canada. Le centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de Prince Rupert fournit toutes les informations nécessaires concernant la position des navires et le mouvement du trafic sur la voie VHF 71.

2.3 RÈGLES ET RÈGLEMENTS

PARTIE I | 2. COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS

Les règles et règlements en vigueur dans le port contribuent à une gestion sûre, efficace et respectueuse de l'environnement du trafic maritime. Les règles internationales de l'Organisation maritime internationale (OMI), telles que la [Convention SOLAS](#)³ telle qu'amendée et les éléments qui l'accompagnent (par exemple le [Code IMDG](#)⁴ et le [Recueil IBC](#)⁵), la [Loi maritime du Canada](#)⁶ et le [Règlement sur la sûreté du transport maritime \(RSTM\)](#)⁷ sont en vigueur dans le port de Prince Rupert. En outre, ce Guide d'information portuaire contient les Pratiques et procédures de l'APPR conformément à l'[Article 56](#)⁸ de la Loi maritime du Canada. Ces Pratiques et procédures s'appliquent à tous les navires se trouvant dans les limites du port de Prince Rupert et à toutes les personnes responsables de la planification, de l'exploitation, de la conduite et de la sécurité de la navigation de ces navires. Les zones de sécurité et de sûreté ont été définies à la section 8.5.

L'[Avis aux navigateurs \(NOTMAR\)](#)⁹ de la Garde côtière canadienne (GCC) fournit les informations nécessaires à la mise à jour de toutes les cartes marines et publications nautiques. Il vous informera des nouvelles initiatives, des nouveaux services et des annonces importantes concernant la communauté maritime.

Avertissements de navigation (AVNAVs) – Voir la section 7.12.

Conformément à la Loi maritime du Canada et au [Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires](#)¹⁰, l'APPR dirigera l'ensemble des entrées, départs, mouillages, amarrages et déplacements.

RÈGLEMENTS APPLICABLES

[Loi maritime du Canada \(L.C. 1998, ch. 10\)](#)¹¹

[Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada \(L.C. 2001, ch. 26\)](#)¹²

[Loi sur les transports au Canada \(L.C. 1996, ch. 10\)](#)¹³

[Loi sur le cabotage \(L.C. 1992, ch. 31\)](#)¹⁴

[Loi sur la sûreté du transport maritime \(L.C. 1994, ch. 40\)](#)¹⁵

[Loi sur les douanes \(L.R.C. \(1985\), ch. 1 \(2^e suppl.\)\)](#)¹⁶

[Loi sur les eaux navigables canadiennes \(L.R.C. \(1985\), ch. N-22\)](#)¹⁷

[Loi sur le pilotage \(L.R.C. \(1985\), ch. P-14\)](#)¹⁸

³ <https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/Pages/SOLAS.aspx>

⁴ <https://www.imo.org/fr/OurWork/Safety/Pages/DangerousGoods-default.aspx>

⁵ <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/IBC-Code.aspx>

⁶ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/>

⁷ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2004-144/>

⁸ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/page-5.html#h-149278>

⁹ <https://www.notmar.gc.ca/index-fr>

¹⁰ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2000-55/page-1.html>

¹¹ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.7/>

¹² <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/loi-2001-marine-marchande-canada-2001-ch-26>

¹³ <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/>

¹⁴ <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/c-33.3/>

¹⁵ <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/m-0.8/>

¹⁶ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-52.6/>

¹⁷ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/n-22/>

¹⁸ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/p-14/>

PARTIE I | 2. COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS

[Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses \(L.C. 1992, ch. 34\)](#)¹⁹

[Règlement sur la sûreté du transport maritime \(DORS/2004-144\)](#)²⁰

[Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement \(DORS/2007-128\)](#)²¹

[Règlement sur la gestion des administrations portuaires \(DORS/99-101\)](#)²²

[Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires \(DORS/2000-55\)](#)²³

[Règlement sur les abordages \(C.R.C., ch. 1416\)](#)²⁴

[Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports \(DORS/92-446\)](#)²⁵

[Politique phytosanitaire à l'égard de la spongieuse rose](#)²⁶

TARIFS PRATIQUÉS DANS LE PORT

Retrouvez les informations concernant les tarifs pratiqués actuellement dans le port par l'APPR [ici](#)²⁷.

ZONE DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS DE L'AMÉRIQUE DU NORD (ZCE-AN)

La Zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord (ZCE-AN) est un programme visant à limiter les émissions des navires en les obligeant à utiliser du carburant à faible teneur en soufre dans les eaux situées jusqu'à 200 milles marins des côtes canadiennes. Pour plus d'informations sur les Exigences en matière d'environnement de l'APPR, voir la section 14.6.

2.4 DÉROGATIONS ET AUTORISATIONS

L'APPR peut accorder des dérogations à certains règlements. Une autorisation peut également être accordée pour des activités spéciales telles que des réparations, des nettoyages ou des exercices. Contactez le COSP pour en savoir plus sur les autorisations. Les formulaires relatifs aux Marchandises dangereuses, à la Plongée, à l'Organisation d'un Événement nautique, au Soutage et au Travail à chaud peuvent être remplis en ligne ou téléchargés [ici](#)²⁸.

¹⁹ <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/loi-1992-transport-marchandises-dangereuses-1992-ch-34>

²⁰ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2004-144/>

²¹ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-128/>

²² <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-101/index.html>

²³ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2000-55/page-1.html>

²⁴ https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1416/TexteComplet.html

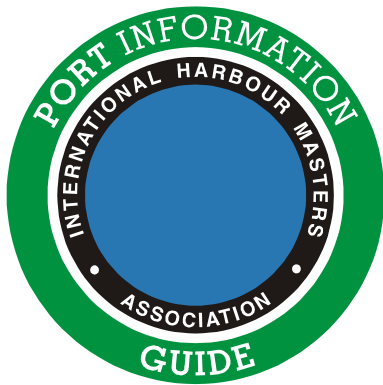
²⁵ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-92-446/index.html>

²⁶ <https://inspection.canada.ca/protection-des-vegetaux/especes-envahissantes/directives/date/d-95-03/fra/1321945111492/1321945344965>

²⁷ https://www.rupertport.com/port_tariff/

²⁸ <http://www.rupertport.com/operations/permits>

3 Listes de vérifications d'arrivée et de départ



PARTIE II | 3. LISTES DE VÉRIFICATIONS D'ARRIVÉE ET DE DÉPART

3.1 GÉNÉRALITÉS

Tout navire se trouvant dans le port ou souhaitant y entrer est soumis aux ordres de l'APPR en ce qui concerne l'arrivée, le départ, le tirant d'eau, le poste d'amarrage, le poste de mouillage, l'emplacement, la vitesse, la direction ainsi que les moyens et méthodes de déplacement, que ces ordres soient ou non émis par l'intermédiaire d'un centre de trafic maritime de la Garde côtière canadienne.

Pour savoir rapidement quand et quoi signaler, reportez-vous aux listes de vérifications ci-dessous.

3.2 LISTE DE VÉRIFICATIONS D'ARRIVÉE

Tous les navires de plus de 350 tonnes brutes qui ne sont pas des embarcations de plaisance et toutes les embarcations de plaisance de plus de 500 tonnes brutes (soumis au pilotage obligatoire) qui se dirigent vers un terminal ou un poste de mouillage de Prince Rupert doivent donner un préavis d'au moins 96 heures par le biais de l'Avis d'arrivée de l'APPR, normalement envoyé par l'agent maritime.

Les navires faisant escale aux terminaux de Prince Rupert doivent se référer au Guide des Parties du port à la fin du présent document pour obtenir des informations spécifiques sur les terminaux et des instructions sur les manœuvres d'arrivée.

Les vraquiers atteignant un poste de mouillage de Prince Rupert doivent arriver avec un ballast lourd, en maintenant l'assiette nécessaire pour que l'hélice et le gouvernail du navire se trouvent sous la ligne de flottaison. Cette condition doit être maintenue jusqu'à ce qu'une heure d'amarrage au terminal ait été confirmée et que le déballastage puisse commencer.

Les autres conditions d'arrivée sont indiquées dans la liste de vérifications ci-dessous.

	Délai	Action	Émetteur > Destinataire
1	HAP – 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes	Transmettre le rapport d'information préalable à l'arrivée (PAIR), voir les sections 4.4 et 4.5	Capitaine > TC
2	HAP – 96 heures avant la station de pilotage de l'île Triple	Transmettre le document relatif aux Marchandises dangereuses, voir la section 4.8	Agent > APPR
3	HAP – 96 heures avant la station de pilotage de l'île Triple	Transmettre l'Avis d'arrivée, voir la section 4.5	Agent > APPR
4	HAP – 48 heures avant la station de pilotage de l'île Triple	Communiquer l'HAP à l'APP, voir la section 11.3	Agent > APP

PARTIE II | 3. LISTES DE VERIFICATIONS D'ARRIVEE ET DE DEPART ARRIVAL AND DEPARTURE CHECKLISTS

5	HAP – 24 heures avant la station de pilotage de l'île Triple	Transmettre le Rapport de cargaison à l'ASFC, voir la section 4.4	Agent > ASFC
6	Passage au point d'appel (CIP) obligatoire	Communiquer le nom, le CIP et l'HAP au prochain CIP	Capitaine > SCTM
7	HAP – 1 heure avant la station de pilotage de l'île Triple	Appeler le pilote sur la voie VHF 17	Capitaine > Pilote
8	Arrivée à la station de pilotage de l'île Triple	Appeler le STM sur la voie VHF 71, voir la section 11.2	Capitaine > SCTM
9	Lors de l'ancrage	Appeler le COSP sur la voie VHF 68 pour signaler le nombre de manilles déployées et pour confirmer que le navire se trouve dans un état de ballast lourd	Capitaine > COSP

* Les abréviations sont expliquées aux pages 10 et 11

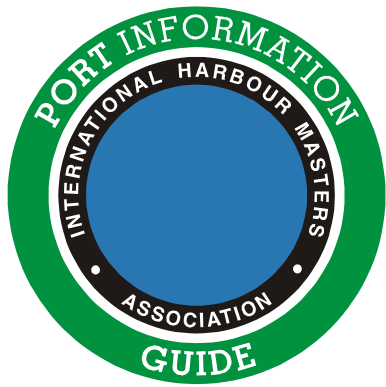
3.3 LISTE DE VÉRIFICATIONS DE DÉPART

Tous les navires de plus de 350 tonnes brutes qui ne sont pas des embarcations de plaisance et toutes les embarcations de plaisance de plus de 500 tonnes brutes (soumis au pilotage obligatoire) qui quittent un terminal ou un poste de mouillage de Prince Rupert doivent donner un préavis de départ tel qu'indiqué dans la liste de vérifications ci-dessous.

Les navires quittant un terminal de Prince Rupert doivent se référer au Guide des Parties du port à la fin du présent document pour obtenir des informations spécifiques sur les terminaux et des instructions sur les manœuvres de départ.

	Délai	Action	Émetteur > Destinataire
1	HDP – 24 heures	Communiquer l'HDP, voir la section 4.6	Capitaine/Agent > APPR
2	HDP – 12 heures	Communiquer l'HDP à l'APP, voir la section 4.6	Capitaine/Agent > APP
3	HDP – 6 heures	Communiquer l'HDP ajustée à l'APP, voir la section 4.6	Capitaine/Agent > APP
4	HDP – 3 heures	Transmettre le document relatif aux Marchandises dangereuses, voir la section 4.8	Agent > APPR
5	15 minutes avant le départ	Appeler le STM sur la voie VHF 71	Capitaine > SCTM
6	Au moment du départ	Appeler le STM sur la voie VHF 71, voir la section 11.2	Capitaine > SCTM

4 Avis



PARTIE II | 4. AVIS

4.1 GÉNÉRALITÉS

Les capitaines des navires océaniques qui arrivent au port de Prince Rupert, y séjournent ou le quittent sont tenus de fournir des préavis sur divers sujets, tel qu'indiqué dans la présente section.

4.2 SANTÉ

Le préavis par radio à un poste de quarantaine ne s'applique qu'en cas d'irrégularité sanitaire à bord. Les capitaines doivent prendre connaissance de l'article 12 du [Règlement sur la quarantaine](#)²⁹. Prince Rupert dispose d'un hôpital offrant une gamme complète de soins, ainsi que d'un service médical pour les zones métropolitaines plus importantes.

Les navires transportant des personnes souffrant d'une maladie transmissible ou ayant été en contact étroit avec une personne atteinte d'une maladie transmissible sont tenus d'en informer l'agent maritime avant leur arrivée au Canada, lequel doit à son tour en informer un agent de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ou un agent de quarantaine; l'agent déterminera alors s'il est nécessaire de procéder à un examen plus approfondi.

Pendant la pandémie COVID-19 :

Pour tout problème de maladie infectieuse à bord, après qu'un navire a soumis à Transports Canada le rapport d'information préalable à l'arrivée (PAIR) 96 heures avant l'arrivée, les capitaines ou agents maritimes sont tenus d'informer le personnel de Transports Canada par le biais du Centre des opérations de la sécurité maritime (Ouest) du gouvernement du Canada par téléphone : +1 (250) 363-4850 ou par courriel : marsecw@tc.gc.ca. Cet avis entraînera, en consultation avec le capitaine, une évaluation sanitaire par un agent du gouvernement, la diffusion massive d'un avis auprès des agences régionales (pilotes, administration portuaire, terminaux, circonscription sanitaire) et la coordination de toute intervention jugée nécessaire.

4.3 IMMIGRATION

Depuis décembre 2013, les citoyens de certains [pays/territoires](#)³⁰ doivent fournir des données biométriques (empreintes digitales et photographie) lorsqu'ils demandent un visa. En fonction de leur nationalité, les personnes qui prévoient de traverser le Canada sans s'arrêter ou de rester 48 heures maximum peuvent avoir besoin d'un visa de transit. Ce visa ne sera peut-être pas nécessaire si les personnes sont parties des États-Unis. Consultez le [Programme de transit sans visa](#)³¹ ou le [Programme sur le transit des Chinois](#)³² pour en savoir plus.

MEMBRES D'ÉQUIPAGE SOUHAITANT SE RENDRE À TERRE

²⁹ https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1368/page-1.html

³⁰ <https://www.cic.gc.ca/francais/visiter/biometrie.asp>

³¹ <https://www.canada.ca/fr/immigration-refugies-citoyennete/services/visiter-canada/transiter/sans-visa.html>

³² <https://www.canada.ca/fr/immigration-refugies-citoyennete/services/visiter-canada/transiter/sans-visa/transit-chinois-admissibilite.html>

PARTIE II | 4. AVIS

Tous les membres d'équipage qui ont passé la douane par le biais de l'ASFC sont autorisés à se rendre à terre sous réserve des conditions suivantes :

CONGES A TERRE AU [NIVEAU MARSEC 1](#)

Les congés à terre en bateau-taxi (postes de mouillage dans l'avant-port et l'arrière-port) sont autorisés entre 8 heures et minuit.

Le bateau-taxi doit uniquement assurer le transport vers/depuis Cow Bay Marina.

CONGES A TERRE AU [NIVEAU MARSEC 2](#)

Les congés à terre au niveau MARSEC 2 ne peuvent être accordés qu'avec l'approbation de l'APPR.

CONGES A TERRE AU [NIVEAU MARSEC 3](#)

- Aucun congé à terre n'est autorisé au niveau MARSEC 3.

PASSAGERS

Tout passager à bord devra passer la douane par le biais de l'[ASFC](#)³³ en même temps que le reste de l'équipage.

Les passagers peuvent descendre à terre sous réserve des mêmes restrictions que l'équipage.

4.4 DOUANES

Prince Rupert est un port d'entrée et dispose à ce titre d'installations douanières gérées par l'[ASFC](#)³⁴. Le [programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales \(IPEC\)](#)³⁵ exige des transporteurs maritimes qu'ils transmettent par voie électronique les informations relatives au navire et à la cargaison avant l'arrivée au premier port du Canada. Les délais de déclaration, qui varient en fonction du type de fret et de son origine, sont indiqués sur ce lien.

RAPPORT D'INFORMATION PRÉALABLE À L'ARRIVÉE (PAIR)

Remarque : Conformément au Règlement sur la sûreté du transport maritime, l'obligation d'information préalable à l'arrivée suivante ne s'applique pas aux navires de pêche, aux embarcations de plaisance et aux navires d'État.

Les capitaines des navires énumérés ci-dessous, qui effectuent un voyage du port d'un pays au port d'un autre pays, doivent s'assurer que leur navire n'entre pas dans les eaux canadiennes à moins qu'ils

³³ <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/do-rb/offices-bureaux/437-fra.html>

³⁴ <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/do-rb/offices-bureaux/437-fra.html>

³⁵ <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/prog/aci-manif-ipecc/req-exig-fra.html>

PARTIE II | 4. AVIS

n'aient envoyé leur Rapport d'information préalable à l'arrivée (PAIR) au service [Transports Canada Ouest](#)³⁶ avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

Navires tenus de soumettre un rapport PAIR à Transports Canada :

- Navire ressortissant à SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) avec une jauge brute d'au moins 500 ou transportant plus de 12 passagers;
- Navire non ressortissant à SOLAS, avec une jauge brute supérieure à 100, mais n'étant pas un navire remorqueur;
- Navire non ressortissant à SOLAS transportant plus de 12 passagers; ou
- Navire non ressortissant à SOLAS étant un navire remorqueur remorquant à l'arrière ou le long de son bord, ou poussant, un chaland qui transporte certaines cargaisons dangereuses.

ZONES MARITIMES DU CANADA

La [mer territoriale du Canada](#)³⁷ est une zone maritime de 12 milles marins à partir de la laisse de basse mer (ligne de base) le long de la côte du Canada.

La [zone contiguë du Canada](#)³⁸ est une zone maritime allant de 12 milles marins à une limite extérieure de 24 milles nautiques à partir de la laisse de basse mer (ligne de base). Les autorités fédérales chargées de l'application de la loi peuvent empêcher l'entrée au Canada d'une ou plusieurs personnes se trouvant dans la zone contiguë du Canada s'il existe des motifs raisonnables de croire qu'une infraction a été commise.

La [zone économique exclusive du Canada](#)³⁹ est une zone maritime située au-delà de la mer territoriale du Canada et adjacente à celle-ci, qui s'étend jusqu'à 200 milles marins de la laisse de basse mer le long de la côte du Canada.

³⁶ marsecw@tc.gc.ca

³⁷ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/o-2.4/page-2.html>

³⁸ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/o-2.4/page-1.html#h-382995>

³⁹ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/o-2.4/page-1.html#h-383046>

PARTIE II | 4. AVIS

4.5 HAP

Qui	Quoi	À qui	Comment	Quand	Remarques
Capitaines des navires indiqués à la section 4.4	Rapport d'information préalable à l'arrivée (PAIR)	Transports Canada	Courriel ⁴⁰ (rapport)	96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes	PDF PAIR
Capitaines des navires indiqués à la section 4.4	Avis d'arrivée	COSP	Courriel ⁴¹ (formulaire)	Minimum 96 heures avant la station de pilotage de l'île Triple (54° 19.00' N, 130° 53.10' O)	Les changements d'HAP de 30 minutes ou plus doivent être signalés
Agents des navires indiqués à la section 4.4	Avis d'arrivée	Service Opérations maritimes de l'APPR	Voie électronique ⁴²	Minimum 96 heures avant la station de pilotage de l'île Triple (54° 19.00' N, 130° 53.10' O)	Les changements d'HAP de 30 minutes ou plus doivent être mis à jour
Agents des navires indiqués à la section 4.4	Marchandises dangereuses	COSP	Demande en ligne ⁴³	Minimum 96 heures avant la station de pilotage de l'île Triple (54° 19.00' N, 130° 53.10' O)	N/A

4.6 HDP

Les agents et/ou le capitaine doivent informer l'APPR le plus tôt possible de l'heure de départ prévue et de toute modification de cette heure.

Les transporteurs de GPL et de vrac liquide doivent notifier l'heure de départ prévue au moins 24 heures à l'avance.

⁴⁰ marsecw@tc.gc.ca

⁴¹ psoc@rupertport.com

⁴² https://pems.rupertport.com

⁴³ http://www.rupertport.com/permits-passes/

PARTIE II | 4. AVIS

4.7 SÉCURITÉ

Tous les navires de plus de 350 tonnes brutes qui ne sont pas des embarcations de plaisance et toutes les embarcations de plaisance de plus de 500 tonnes brutes (soumis au pilotage obligatoire) qui se dirigent vers un terminal ou un poste de mouillage de Prince Rupert doivent fournir une copie de chacun des documents suivants :

- Certificat international de sûreté du navire (CISN)
- Liste des membres de l'équipage
- Liste des passagers
- Liste de présences

4.8 MARCHANDISES DANGEREUSES

Toutes les marchandises dangereuses qui transitent par le port de Prince Rupert doivent être approuvées au préalable par l'APPR. Pour ce faire, il convient de compléter avec précision cette [demande d'autorisation en ligne](#)⁴⁴ afin de recevoir un courriel de confirmation de la part de l'autorité compétente. Les navires transportant des explosifs ne doivent pas entrer dans le port, le quitter ou y rester, sauf autorisation préalable de l'APPR.

Pour toute information supplémentaire concernant les marchandises entrant ou sortant des installations de l'administration portuaire de Port Edward, rendez-vous sur [ce site Web](#)⁴⁵.

4.9 DÉCHETS

L'enlèvement de tous les déchets doit être coordonné par l'agent maritime, y compris les ordures, les eaux huileuses/les liquides de cale, les eaux grises, les eaux noires et les matières dangereuses. Les dispositions doivent être communiquées par écrit au [COSP](#)⁴⁶ par les agents et/ou les capitaines avant l'enlèvement.

4.10 IOPP

Tous les navires nécessitant un certificat IOPP (certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures) doivent veiller à envoyer une copie valide et à jour au [COSP](#)⁴⁷ 24 heures avant d'arriver à Prince Rupert.

4.11 DÉFINITION DES CODES DE DÉCLARATION

Non applicable.

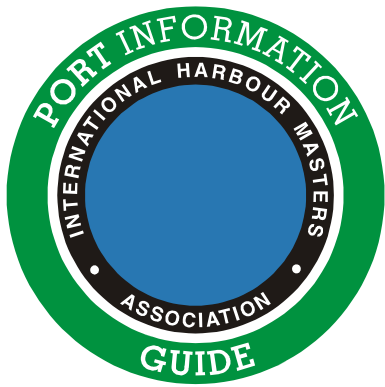
⁴⁴ <http://www.rupertport.com/permits-passes/>

⁴⁵ <https://www.peharbourauthority.com/>

⁴⁶ psoc@rupertport.com

⁴⁷ psoc@rupertport.com

5 Documentation



PARTIE II | 5. DOCUMENTATION

5.1 GÉNÉRALITÉS

L'APPR accorde beaucoup d'importance au respect des règles et des règlements. Par conséquent, les navires peuvent faire l'objet d'un contrôle par Transports Canada, l'État du port, l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et l'APPR. Pour garantir le bon déroulement des opérations, nous conseillons aux navires de conserver en permanence les documents et certificats suivants (ou des copies certifiées conformes des certificats).

5.2 DOCUMENTATION REQUISE, DEVANT ÊTRE DISPONIBLE EN PERMANENCE

TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES GÉNÉRALES / VRAQUIERS

IOPP (Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures)

PUBCPH (Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures)

Registre des ordures

Registre des hydrocarbures Partie I

Document de conformité (relatif aux marchandises dangereuses)

[Autorisation relative aux marchandises dangereuses](#)⁴⁸

Documentation concernant le fumigant utilisé pour la fumigation des cargaisons en vrac

Certificat international de prévention de la pollution de l'air

Reçu de Soutage

Certificat de gestion des eaux de ballast, Plan de gestion des eaux de ballast,

Livre d'enregistrement pour l'eau de ballast, Approbation de Transports Canada

Cartes 3957, 3958 et 3955 actualisées

Document d'Avis aux capitaines

Trousse d'accueil des navires (fournie par l'agent)

PGREN (Plan de gestion du rendement énergétique des navires)

Carnets d'entretien de la coque et de l'hélice

[Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées](#)⁴⁹

Contrat d'adhésion du navire à la Western Canada Marine Response Corporation

Certificat phytosanitaire relatif à la spongieuse rose

TRANSPORTEURS D'HUILE / PRODUITS CHIMIQUES / GAZ

IOPP (Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures)

PUBCPH (Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures)

Registre des ordures

Registre des hydrocarbures Parties I et II

Certificat d'aptitude au transport de produits chimiques / gaz, incluant la liste de produits

Manuel sur les méthodes et dispositifs

Registre de la cargaison

Liste de vérifications de sécurité du port de Prince Rupert

⁴⁸ <http://www.rupertport.com/permits-passes/>

⁴⁹ <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-2012-69.pdf>

PARTIE II | 5. DOCUMENTATION

Fiche(s) signalétique(s)

Connaissance

Document d'expédition pour les cargaisons de vrac liquide

Contrat d'adhésion du navire à la Western Canada Marine Response Corporation

Originaux requis	Grain	Bois en pontée	Charbon	Conteneurs	Granulés	Passagers	GPL/GNL	Pétroliers
Certificat CISM valide	X	X	X	X	X	X	X	X
Registre des 10 dernières escales	X	X	X	X	X	X	X	X
Registre des exercices de sécurité	X	X	X	X	X	X	X	X
Certificat d'aptitude en tant qu'Agent de sûreté du navire (ASN) de l'ASN	X	X	X	X	X	X	X	X
Certificat de classe	X	X	X	X	X	X	X	X
Certificat de gestion de la sécurité	X	X	X	X	X	X	X	X
Certificat international de franc-bord	X	X	X	X	X	X	X	X
Manuel de chargement en grains approuvé – Moments d'inclinaison, Caractéristiques hydrostatiques, Tableaux de capacité	X							
Manuel de stabilité approuvé	X	X	X	X	X			
Document d'Autorisation de charger du grain – Approuvé par classe	X							
Certificat d'une personne compétente délivré au cours des quatre dernières années certifiant les essais et les marques sur les saisines et les composants		X		X				
Manuel d'assujettissement de la cargaison (s'il n'est pas inclus dans le Manuel de chargement en grains)	X			X				
Code de pratiques sécuritaires pour les navires transportant des cargaisons de bois en pontée		X						
Calculs de cargaison, de stabilité et des moments d'inclinaison sur les formulaires canadiens	X							
Manuel d'assujettissement de la cargaison		X		X				
Plan approuvé pour les saisines et l'arrimage des cargaisons en pontée ou Schémas approuvés		X		X				
Renseignements relatifs au navire	X	X	X	X	X	X	X	X
Liste des membres de l'équipage	X	X	X	X	X	X	X	X

PARTIE II | 5. DOCUMENTATION

Originaux requis	Grain	Bois en vrac	Charbon	Conteneurs	Granulés	Passagers	GPL/GNL	Pétroliers
Calculs de cargaison, stabilité, tirant d'eau, efforts tranchants et moments fléchissants, et assiette	X	X	X		X			
Reçus de Soutage	X	X	X	X	X	X	X	X
Dernier rapport d'inspection de Contrôle des navires par l'État du port	X	X	X	X	X	X	X	X
Calculs de tirant d'eau, efforts tranchants et moments fléchissants, assiette et résistance locale	X	X	X		X			
Registre des engins de manutention pour les navires grésés	X	X	X	X	X			
Recueil international de règles de sécurité pour le transport de grains en vrac	X							

Voir également la section 15 – Inspections menées dans le port.

5.3 ÉVÉNEMENTS NAUTIQUES

CONDITIONS POUR LES ÉVÉNEMENTS NAUTIQUES

Dans tous les cas, l'APPR exigera des organisateurs qu'ils souscrivent une assurance responsabilité civile générale d'un montant et d'une couverture acceptables pour l'APPR. L'Administration portuaire de Prince Rupert doit être désignée comme coassurée.

TENUE D'UN ÉVÉNEMENT NAUTIQUE DANS LE PORT

L'APPR autorise l'organisation d'événements dans le port et vise à faciliter un déroulement sûr et ordonné.

Aux fins du présent document, un événement nautique comprend, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- Course de voiliers ou de bateaux (y compris les épreuves de voile)

- Feux d'artifice ou spectacles

- Deltaplane ou parachutisme ascensionnel

- Ski nautique ou wakeboard

- Démonstration

- Épreuve de natation

- Tout événement sportif

- Défilé naval

- Événement de loisir

- Action de filmer au-dessus de l'eau à l'aide d'un véhicule aérien sans pilote (UAV) – Voir la section 10.4; et

- Toute autre activité impliquant un rassemblement de navires ou de personnes susceptibles d'interférer avec les opérations portuaires, tant maritimes que terrestres.

PARTIE II | 5. DOCUMENTATION

PROCÉDURES POUR LES ÉVÉNEMENTS NAUTIQUES

Les procédures suivantes s'appliquent à tous les événements nautiques organisés dans le port, y compris sur les terrains appartenant à l'APPR ou administrés par elle.

Aucune personne ni aucun navire ne peuvent organiser ou participer à un événement nautique ou toute autre activité susceptible d'entraver la navigation ou les opérations dans le port, sauf avec l'autorisation écrite de l'APPR, cette autorisation pouvant être générale ou spécifique quant au lieu et à l'heure.

L'APPR n'encourt aucune responsabilité en cas de blessure ou de décès, ou de perte ou de dommage matériel, résultant d'une activité menée sur des terres ou des eaux gérées, détenues ou administrées par l'APPR, que l'APPR ait ou non donné son autorisation pour une telle activité.

Les personnes souhaitant organiser un événement nautique dans le port doivent demander et remplir un formulaire de [Demande d'organisation d'un événement nautique dans le port](#)⁵⁰. Pour plus d'informations, contactez le COSP à l'adresse psoc@rupertport.com.

Les organisateurs doivent obtenir l'accord écrit avant l'événement. En cas d'approbation, les organisateurs doivent se conformer à toutes les exigences énumérées dans le formulaire de demande approuvé.

5.4 PUBLICITÉ OU AFFICHAGE VISUEL SUR L'EAU

Il est interdit d'installer toute forme de publicité ou d'affichage visuel (y compris des panneaux, des affiches, des enseignes ou des dispositifs) dans la zone de navigation du port et dans les zones du front de mer ou de montagne gérées par l'APPR, à moins d'avoir obtenu l'autorisation écrite préalable de l'APPR.

5.5 DRAGAGE

Toute opération de dragage dans le port et dans les zones du front de mer et de montagne gérées par l'APPR doit faire l'objet d'une autorisation de l'APPR conformément à l'article 28 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*.

Les demandes d'opérations de dragage doivent être soumises à l'APPR et approuvées avant le début de ces opérations. Les formulaires de demande sont accessibles en écrivant à l'adresse projects@rupertport.com.

Les locataires doivent demander une autorisation écrite avant d'effectuer tout dragage d'entretien.

⁵⁰ <http://www.rupertport.com/permits-passes/>

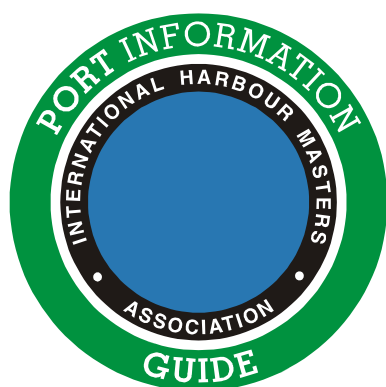
PARTIE II | 5. DOCUMENTATION

5.6 CONSTRUCTION, TRAVAUX OU AMÉNAGEMENTS

Toute activité de construction, travaux, démolition ou aménagement dans le port et les zones de montagne gérées par l'APPR doit faire l'objet d'une autorisation de l'APPR conformément à l'article 28 du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*.

Les demandes de construction, de travaux, de démolition ou d'aménagement doivent être soumises à l'APPR et approuvées avant le début de ces opérations. Les formulaires de demande d'examen de projet sont accessibles en écrivant à l'adresse projects@rupertport.com.

6 Déclarations



PARTIE III | 6. DÉCLARATIONS

6.1 GÉNÉRALITÉS

Les capitaines des navires naviguant dans le port de Prince Rupert sont tenus de déclarer et/ou de demander une autorisation pour un certain nombre d'incidents/événements. La présente section décrit ces exigences. Pour plus d'informations sur les coordonnées, voir également la section 2.

6.2 INCIDENTS / ÉVÉNEMENTS À DÉCLARER

Incidents / événements à déclarer	Section	À qui	Moyen de transmission	Forme de la transmission
Dangers pour la navigation, grumes, bois fondrier, pétrole ou autres pollutions similaires	9.1	SCTM COSP	VHF 71 (SCTM) VHF 68 (COSP)	Transmission orale
Soutage	14.7	COSP	Courriel / En ligne	Liste de vérifications pour le Soutage
Approvisionnements sur terre / sur l'eau	16.4	COSP	Téléphone Courriel	Agent maritime
Réparations	14.3	COSP	Téléphone Courriel	Agent maritime
Travail à chaud	14.3	COSP	Formulaire par courriel	Agent maritime
Mise à l'eau d'embarcations et de radeaux de sauvetage	4.3	COSP	VHF 68	Transmission orale
Inspections sous l'eau	14.4	COSP	Courriel	Formulaire pour la plongée
Navires de haute mer ayant l'intention de nettoyer ou de laver leurs citernes à cargaisons	14.6	COSP	Courriel	Agent maritime
Déversements	14.7	SCTM COSP	VHF 71 VHF 68	Transmission orale
Rejets accidentels	16.2	SCTM COSP	VHF 71 VHF 68	Transmission orale
Collisions / échouement	9.1	SCTM	VHF 71	Transmission orale

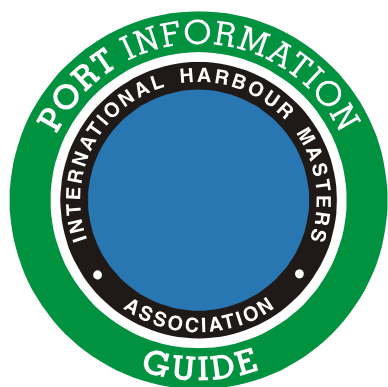
PARTIE III | 6. DÉCLARATIONS

Perte d'ancres ou de chaînes	7.10	COSP SCTM	VHF 68 VHF 71 Téléphone Courriel	Transmission orale ou écrite
Mouillage au port	7.14	COSP	Courriel	Agent maritime
HDP	4.6	COSP	VHF 68 Téléphone Courriel	Agent maritime
Hors de contrôle ou dans une situation qui peut mettre en danger la sécurité de la navigation	9.2	SCTM	VHF 71	Transmission orale
Embarquement / débarquement des passagers et de membres de l'équipage	4.3	COSP	VHF 68 Téléphone Courriel	Transmission orale ou écrite
Mammifère marin retrouvé mort ou en détresse	14.6	British Columbia Marine Mammal Response Network	Téléphone +1 (800) 465-4336	Transmission orale

COSP Centre des opérations de sûreté portuaire
VHF 68, adresser l'appel au « Centre des opérations de sûreté portuaire »
+1 (250) 627-2522
psoc@rupertport.com

SCTM Services de communications et de trafic maritimes
VHF 71, adresser l'appel à « Trafic Prince Rupert »
+1 (250) 627-3074

7 Description du port



PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

7.1 GÉNÉRALITÉS

Le port de Prince Rupert est un bras de mer profond, libre de glaces et facile d'accès, dans lequel on peut pénétrer à tout moment et en toute saison. L'entrée de l'arrière-port est large de 457 mètres et profonde d'au moins 35 mètres.

7.2 AMÉNAGEMENTS

Terminal à conteneurs Fairview

- Le terminal à conteneurs Fairview de DP World a vu sa capacité portée à 1,6 million d'EVP grâce à un projet achevé à l'été 2022. La prochaine phase d'expansion du terminal à conteneurs Fairview devrait s'achever en 2024, et porter la capacité du terminal à 1,8 million d'EVP.

Wolverine Terminals

- Wolverine Terminals est une installation d'amarrage et de stockage de carburant marin, qui se compose de deux barges spécialement conçues à cet effet pour le ravitaillement. Wolverine a commencé leurs activités en Q3 2024. Pour plus d'informations, s'il vous plaît, voyez : <https://wolverineterminals.com/>

Ridley Energy Export Facility

- Ridley Energy Export Facility (REEF) est un projet dirigé par AltaGas de développer un terminal de vrac liquides qui offre de traitement, de stockage et de chargement des produits y compris le propane, le méthanol, et le diesel. La construction est en cours avec une date d'achèvement prévue de 2026.

Pour plus d'informations sur ces projets d'aménagement et sur d'autres projets, consultez notre site Web [ici](#)⁵¹.

7.3 EMPLACEMENT DU PORT

Les limites du port de Prince Rupert sont indiquées sur les cartes marines canadiennes 3957 et 3958, et décrites dans la publication [Sailing directions: British Columbia coast, PAC 205](#)⁵². L'île Ridley, le port Porpoise et l'île Lelu sont inclus dans les limites du port de Prince Rupert.

CARTES ET PUBLICATIONS

Le port de Prince Rupert et ses abords sont couverts par les cartes canadiennes 3957, 3958, 3955, 3964 ainsi que la carte de l'Amirauté 2435. D'autres informations sont disponibles

⁵¹ <https://www.rupertport.com/future>

⁵² <https://publications.gc.ca/site/fra/9.644951/publication.html>

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

dans le document [PAC 205 Inner Passage - Queen Charlotte Sound to Chatham Sound](#)⁵³, publié par le Service hydrographique du Canada, ou dans le document Admiralty Sailing Directions NP 26, British Columbia Pilot.

ENTRÉE

La principale approche commerciale de Prince Rupert se fait par l'entrée Dixon, le passage Brown et le détroit de Chatham, en passant par les îles Lucy, les îles Rachael et les îles Kinahan et en se dirigeant vers le sud-est en direction de l'île Ridley et de l'île Lelu. L'angle sud-ouest de l'avant-port se situe à 54° 08' 36" N, 130° 26' 47" O et s'étend au nord jusqu'à l'île Digby et à l'est jusqu'à l'île Smith.

L'entrée principale de l'arrière-port est accessible par le sud, entre les îles Digby et Kaien. La navigation est ouverte 24 heures sur 24 avec une profondeur d'au moins 35 mètres à l'entrée de l'arrière-port qui est marquée par la bouée à cloche lumineuse D47 Spire Ledge. Il est également possible d'entrer dans l'arrière-port par le nord-ouest, en empruntant le passage de Venn, mais cela concerne uniquement un trafic réduit.

ZONES SANS VAGUES

Certaines zones du port de Prince Rupert ont été désignées comme Zones sans vagues. Dans le port de Prince Rupert, les navires doivent réduire au minimum le sillage lorsqu'ils passent à moins de 550 mètres du rivage entre le terminal Fairview et Ritchie Point. Le sillage doit également être réduit au minimum lors du passage au niveau de quais, de flotteurs et d'hydravions, en particulier au niveau des flotteurs de l'île Digby, du village de Metlakatla dans le passage de Venn, et à l'intérieur du port Porpoise.

⁵³ https://publications.gc.ca/collections/collection_2022/mpo-dfo/Fs74-70-2022-7-eng.pdf

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

7.4 LOAD LINES

[Le Règlement sur les lignes de charge \(DORS/2007-99\)](#)⁵⁴ relève de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

7.5 TAILLE MAXIMALE DES NAVIRES

Il n'existe actuellement aucune restriction concernant la taille maximale des navires faisant escale à Prince Rupert; toutefois, les postes de mouillage de l'arrière-port (numéros 2 à 7) sont réservés aux navires d'une longueur hors tout (LHT) de 250 mètres ou moins.

7.6 FUSEAU HORAIRE

Prince Rupert se trouve dans le fuseau horaire du Pacifique et observe l'heure avancée de mars à novembre. Les dates et heures précises du changement d'heure avancée sont disponibles en ligne [ici](#)⁵⁵.

L'heure normale du Pacifique (HNP) est GMT/UTC -8 h et l'heure avancée du Pacifique (HAP) est GMT/UTC -7 h pendant la période d'heure avancée.

7.7 JOURS FÉRIÉS LOCAUX

Les six jours fériés nationaux en Colombie-Britannique sont les suivants :

- Jour de l'an (1er janvier)
- Vendredi saint (vendredi avant le dimanche de Pâques)
- Fête du Canada (1er juillet)
- Fête du Travail (premier lundi de septembre)
- Journée nationale de la vérité et de la réconciliation (30 septembre)
- Jour de Noël (25 décembre)

Les cinq jours fériés provinciaux en Colombie-Britannique sont les suivants :

- Family Day (troisième lundi de février)
- Fête de la Reine (lundi précédant le 25 mai)
- British Columbia Day (lundi suivant le 1er dimanche d'août)
- Thanksgiving (deuxième lundi d'octobre)
- Journée du souvenir (11 novembre)

⁵⁴ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-99/page-1.html>

⁵⁵ http://www.timetemperature.com/tzca/british_columbia_time_zone.shtml

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

7.8 HEURES DE TRAVAIL

Les heures d'ouverture principales de l'APPR sont de 08 h 00 à 16 h 30 du lundi au vendredi. Le COSP est joignable en permanence, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, tout au long de l'année.

7.9 TRAFIC

Le nombre de navires de haute mer faisant escale à Prince Rupert n'a cessé d'augmenter. Par ailleurs, des navires transportant des passagers, notamment les compagnies [BC Ferries](#)⁵⁶ et [Alaska State Ferries](#)⁵⁷, font régulièrement escale à Prince Rupert. Les remorqueurs côtiers et les chalands, les navires de pêche commerciale, les navires de pêche affrétés et les embarcations de plaisance privées sont également nombreux dans la région de Prince Rupert, en particulier pendant la saison estivale. Pour obtenir les dernières informations sur l'ouverture de la pêche commerciale et les zones de pêche établies dans la région de Prince Rupert, consultez le site Web du [ministère des Pêches et des Océans](#)⁵⁸.

Pour plus d'informations sur le trafic dans le port de Prince Rupert, rendez-vous sur notre [site Web](#)⁵⁹.

7.10 CARGAISON

PERTE DE CARGAISON, D'ENGINS OU DE MARCHANDISES À LA MER

Lorsque des marchandises transportées par un navire sont perdues en mer, le propriétaire ou la personne responsable du navire est tenu(e) de récupérer ces marchandises. Si la récupération de ces marchandises gêne la navigation ou si les marchandises constituent ou peuvent constituer une contamination, l'APPR peut ordonner à la personne chargée de la récupération de cesser ou de modifier ses activités. Lorsque les marchandises perdues ne sont pas récupérées dans les 24 heures suivant leur perte, le propriétaire ou la personne responsable du navire doit soumettre dès que possible à l'APPR une déclaration faisant état de tous les éléments suivants :

- l'endroit où les marchandises ont été perdues
- une description des marchandises perdues
- toute autre information concernant les marchandises perdues que l'APPR peut demander

Si le propriétaire ou la personne en charge du navire ne parvient pas à récupérer les marchandises dans les 24 heures suivant leur perte, l'APPR peut faire récupérer les marchandises perdues aux frais du propriétaire du navire et ce dernier doit payer à l'APPR le coût de la récupération sur demande.

⁵⁶ <https://www.bcferrries.com/>

⁵⁷ <https://dot.alaska.gov/amhs/>

⁵⁸ <https://www.pac.dfo-mpo.gc.ca/fm-gp/maps-cartes/index-fra.html>

⁵⁹ <http://www.rupertport.com/arrivals-departures/>

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

7.11 CARTES ET PUBLICATIONS

CARTES

Tous les navires se trouvant dans les eaux canadiennes doivent avoir à bord et utiliser les cartes marines et les publications associées, conformément à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et au [Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques](#)⁶⁰, qui sont émises par le [Service hydrographique du Canada \(SHC\)](#)⁶¹ ou sous son autorité. Les cartes papier du SHC respectent les exigences du règlement sur le transport des cartes; toutefois, les cartes électroniques ne répondent aux exigences du règlement que dans certaines circonstances. Les cartes électroniques de navigation (CEN) du SHC respectent les exigences à condition d'être utilisées avec un système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS). Les cartes matricielles du SHC ne respectent les exigences que si elles sont accompagnées de cartes papier utilisées comme sauvegarde.

La plupart des cartes papier peuvent être achetées directement à Prince Rupert et certaines peuvent être téléchargées en ligne.

[Cartes du SHC](#)⁶²

- 3002 Queen Charlotte Sound to Dixon Entrance
- 3955 Plans – Prince Rupert Harbour, Porpoise Harbour, Ridley Island and Approaches
- 3956 Malacca Passage to Bell Passage
- 3957 Approaches to Prince Rupert Harbour
- 3958 Prince Rupert Harbour
- 3964 Tuck Inlet

PUBLICATIONS

[Tables des marées et courants du Canada](#)⁶³

[Carte 1, 2012 : Signes conventionnels, abréviations et termes](#)⁶⁴

[Sailing directions. PAC 205, Inner Passage, Queen Charlotte Sound to Chatham Sound](#)⁶⁵

[Système Canadien d'Aides à la Navigation](#)⁶⁶

[Livre des feux, des bouées et des signaux de brume](#)⁶⁷

[Avis aux navigateurs – Éditions mensuelles actuelles](#)⁶⁸

[Avis aux navigateurs – Édition annuelle](#)⁶⁹

[Aides radio à la navigation maritime 2023](#)⁷⁰

⁶⁰ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-95-149/>

⁶¹ <https://www.cartes.gc.ca/charts-cartes/index-fra.html>

⁶² <https://www.cartes.gc.ca/charts-cartes/index-fra.html>

⁶³ <https://www.marees.gc.ca/fr>

⁶⁴ <https://www.cartes.gc.ca/publications/chart1-carte1/index-fra.html>

⁶⁵ <https://publications.gc.ca/site/fra/9.909543/publication.html>

⁶⁶ <https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/maritime-security-surete-maritime/aids-aides-navigation/page01-fra.html>

⁶⁷ <https://www.notmar.gc.ca/livre-feux>

⁶⁸ <https://www.notmar.gc.ca/mensuel>

⁶⁹ <https://www.notmar.gc.ca/annuel>

⁷⁰ <https://www.pacific.ccg-gcc.gc.ca/publications/mcts-sctm/ramn-arnm/index-fra.html>

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

7.12 ANNONCES MARITIMES DANS LA ZONE PORTUAIRE

AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION (AVNAV)

La Garde côtière canadienne (GCC) émet des Avertissements de navigation (AVNAV) afin d'informer les navigateurs des dangers pour la navigation et de partager d'autres informations importantes. Les alertes AVNAV orales sont diffusées par radio par les SCTM et les [alertes AVNAV écrites](#)⁷¹ sont émises lorsque la localisation du danger est hors de portée de diffusion ou lorsque l'information reste en vigueur pendant une période prolongée. Un résumé des alertes AVNAV écrites encore en vigueur est disponible en ligne [ici](#)⁷².

AVIS AUX NAVIGATEURS

Les [Avis aux navigateurs \(NOTMAR\)](#)⁷³, publiés conjointement par la GCC et le SHC, fournissent les informations nécessaires à la mise à jour de toutes les cartes et publications nautiques (telles que les instructions nautiques, les feux, l'édition annuelle des avis aux navigateurs et les aides radio à la navigation maritime). Des informations relatives aux règlements et procédures régissant l'entrée et le transit des navires dans les eaux canadiennes sont également publiées.

7.13 STATIONS DE PILOTAGE

La Station de pilotage est située au large de l'île Triple (54° 19.00' N, 130° 53.10' O), à environ 22 milles marins du port. Voir la section 11.3 pour plus d'informations sur le pilotage.

⁷¹ <https://nis.ccg-gcc.gc.ca/public/rest/messages/fr/search>

⁷² <http://www.vtos.pac.dfo-mpomarinfo.gc.ca/notship/ntssumm.htm#nav/index-eng.php>

⁷³ <https://www.notmar.gc.ca/index-fr>

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

7.14 INFRASTRUCTURE DU PORT

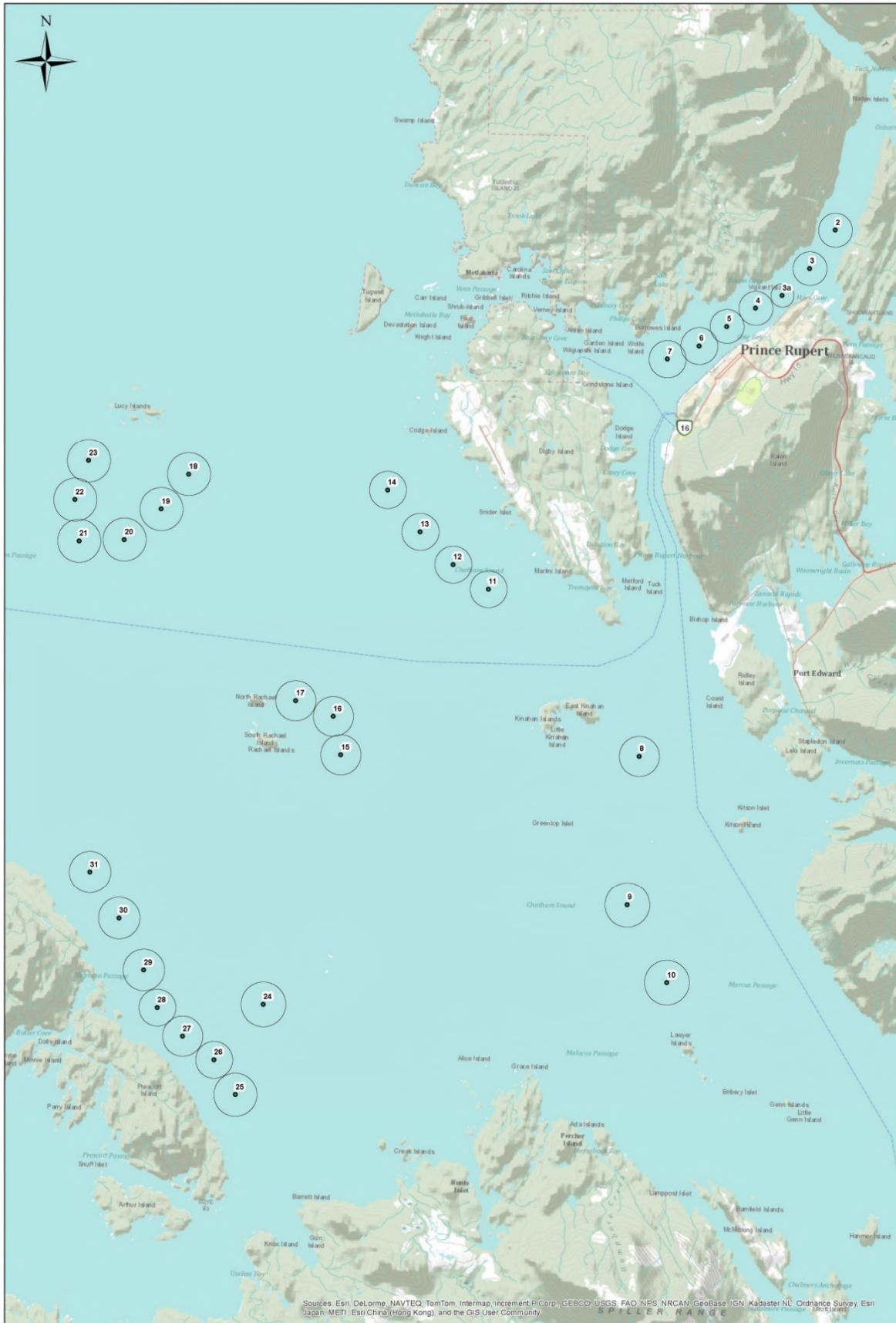
ZONES DE MOUILLAGE

Zone & n° de carte	N° de poste de mouillage	Latitude	Longitude	Profondeur (mètres)	LHT max (mètres)	Utilisation	Rayon d'évitage	Type de fond	
	1	Non attribué							
Arrière-port Carte 3964/3958	2	54° 21.11' N	130° 16.54' O	56	225	Grumes, vrac, inspections menées par l'ACIA	550	MR	
	3	54° 20.43' N	130° 17.28' O	48	225	Grumes, vrac, certaines MD, inspections menées par l'ACIA	550	MRSh	
	4	54° 19.72' N	130° 18.88' O	39	225	Vrac, certaines MD, inspections menées par l'ACIA	550	MR	
	5	54° 19.39' N	130° 19.73' O	42	225	Vrac, inspections menées par l'ACIA	550	M	
	6	54° 19.04' N	130° 20.55' O	37	250	Vrac, inspections menées par l'ACIA	600	M	
	7	54° 18.80' N	130° 21.49' O	55	250	Vrac, inspections menées par l'ACIA	600	MRSh	
	Île Ridley Cartes 3956/3958	8	54° 11.83' N	130° 22.10' O	38	270	Vrac, inspections menées par l'ACIA, fumigation	650	M
9		54° 09.22' N	130° 22.37' O	66	350	Vrac, détection de la spongieuse asiatique	725	M	
10		54° 07.87' N	130° 21.15' O	60	400	Vrac, GPL, GNL, MD, détection de la spongieuse asiatique	870	M	
Île Digby Carte 3957	11	54° 14.70' N	130° 26.70' O	53	270	Utilisation en cas d'urgence uniquement	600	RM	
	12	54° 15.12' N	130° 27.77' O	54	270	Utilisation en cas d'urgence uniquement	600	RM	
	13	54° 15.68' N	130° 28.77' O	43	270	Utilisation en cas d'urgence uniquement	600	MSh	
	14	54° 16.40' N	130° 29.77' O	30	270	Utilisation en cas d'urgence uniquement	600	RSh	
Îles Rachael Carte	15	54° 11.75' N	130° 31.00' O	41	270	Vrac sur le long terme	650	MR	
	16	54° 12.42' N	130° 31.25' O	39	270	Vrac sur le long terme	650	M	

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

Zone & n° de carte	N° de poste de mouillage	Latitude	Longitude	Profondeur (mètres)	LHT max (mètres)	Utilisation	Rayon d'évitage	Type de fond
	17	54° 12.68' N	130° 32.38' O	42	270	Vrac sur le long terme	650	SM
Îles Lucy Carte 3957	18	54° 16.60' N	130° 35.72' O	60	325	Vrac sur le long terme	700	RG
	19	54° 15.98' N	130° 36.52' O	65	325	Vrac sur le long terme	700	RG
	20	54° 15.43' N	130° 37.60' O	52	325	Vrac, nouvelle détection de la spongieuse asiatique	700	SMR
	21	54° 15.39' N	130° 38.95' O	54	325	Vrac, nouvelle détection de la spongieuse asiatique	700	SMR
	22	54° 16.11' N	130° 39.10' O	42	325	Vrac sur le long terme	700	R
	23	54° 16.80' N	130° 38.72' O	30	325	Vrac sur le long terme	700	SR
Île Stephens Carte 3956	24	54° 07.35' N	130° 33.15' O	60	350	Vrac sur le long terme, GPL, GNL, MD, détection de la spongieuse asiatique	725	SM
	25	54° 05.76' N	130° 33.92' O	53	325	Vrac sur le long terme, GPL, GNL, MD	700	MS
	26	54° 06.36' N	130° 34.58' O	50	270	Vrac sur le long terme	600	S
	27	54° 06.76' N	130° 35.53' O	38	325	Vrac sur le long terme, GPL	650	S
	28	54° 07.25' N	130° 36.30' O	54	270	Vrac sur le long terme	600	SM
	29	54° 07.90' N	130° 36.73' O	66	350	Vrac sur le long terme	675	M
	30	54° 08.80' N	130° 37.50' O	80	350	Vrac, GPL, GNL, MD	675	M
	31	54° 09.60' N	130° 38.40' O	72	350	Vrac, GPL, GNL, MD	675	M

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT



PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

PROCÉDURES DE MOUILLAGE

Tout navire d'une longueur de 50 mètres ou plus doit obtenir l'autorisation de l'APPR avant de mouiller dans la zone du port de Prince Rupert et ses abords. Aucun navire ne doit mouiller à un endroit ou dans une position telle qu'il empêche le passage libre et sans entrave de tous les navires à destination et en provenance du port et de tout quai dans le port. Aucun navire ne doit mouiller dans une zone d'exploitation d'hydravions désignée.

Les postes de mouillage sont attribués au moins 24 heures avant l'arrivée d'un navire, à condition que l'Avis d'arrivée de 96 heures ait été reçu. Il est entendu que certaines demandes de mouillage peuvent nécessiter une assistance immédiate en raison d'urgences, de retards d'amarrage, etc. Ces demandes seront examinées au cas par cas.

Le service Opérations maritimes de l'APPR peut être contacté à tout moment en dehors des heures d'ouverture par l'intermédiaire du COSP, par téléphone au +1 (250) 627-2522 ou sur la voie VHF 68. Toutes les attributions de poste de mouillage pour les 24 heures suivantes sont publiées en ligne dans le [Calendrier de navigation](#)⁷⁴. Toutes les attributions de poste de mouillage sont également gérées par le COSP et peuvent être consultées à tout moment en contactant le COSP par téléphone (+1 (250) 627-2522), par courriel (psoc@rupertport.com) ou par radio (VHF 68).

Lors d'une demande de mouillage, l'Avis d'arrivée de 96 heures est normalement rempli et soumis par l'agent local au nom du navire. En cas de besoin urgent de mouillage, les informations minimales suivantes doivent être fournies au service Opérations maritimes de l'APPR pour que la demande soit prise en compte :

- Nom du navire
- Numéro OMI
- Nom de l'agent local
- Jauge brute
- Tirant d'eau d'été
- Longueur hors tout (LHT)
- Type de cargaison et quantité
- Heure d'amarrage prévue
- Heure de départ prévue
- Liste des défauts des machines ou de l'équipement de navigation

MESURES DE SÛRETÉ LORS DU MOUILLAGE

Rien dans ces procédures ne dispense le capitaine d'un navire de ses obligations en matière de sûreté ou de prendre les précautions qu'exigeraient la pratique ordinaire des navigateurs ou les circonstances particulières de la situation.

Les postes de mouillage de l'arrière-port sont relativement protégés, cependant tous les postes de mouillage du port de Prince Rupert sont à tout moment exposés aux conditions

⁷⁴ <https://pems.rupertport.com/public/dashb.ashx?db=caprr.dailyshipping>

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

météorologiques et maritimes qui peuvent, en particulier pendant les mois d'automne et d'hiver, changer rapidement et à brève échéance.

C'est pourquoi, en plus de veiller à mettre en place un quart de mouillage sûr conformément à la Norme STCW. 7 Circ. 14 – Conseils aux capitaines pour assurer un quart de mouillage sûr, chaque navire au mouillage dans le port de Prince Rupert doit **tout au long de l'année** :

- Utiliser un minimum de 10 manilles à la ligne de flottaison (un câble d'ancre plus long peut être utilisé à la discrétion du capitaine) et signaler la longueur du câble au COSP sur la voie VHF 68 après avoir jeté l'ancre
- Arriver avec et maintenir un ballast important et l'assiette nécessaire pour s'assurer que l'hélice et le gouvernail du navire sont sous la ligne de flottaison jusqu'à ce qu'une heure confirmée d'amarrage au terminal ait été convenue, moment auquel le déballastage peut commencer
- Disposer d'un ou de plusieurs moteurs de propulsion principaux en veille, de manière à pouvoir les utiliser immédiatement
Assurer un quart à la passerelle permanent et compétent conformément aux normes STCW en matière de quart
- Rester à l'écoute des voies VHF 16, VHF 68 (COSP) et VHF 71 (SCTM)
- Se préparer à prendre des mesures immédiates en cas de dégradation des conditions météorologiques
- Se préparer à prendre des mesures immédiates pour limiter le risque de dragage de l'ancre
- Prévoir une deuxième ancre prête à être mouillée si la vitesse du vent au niveau du navire dépasse 20 nœuds

Avant les épisodes de vents violents, les navires peuvent recevoir l'ordre de quitter des postes de mouillage spécifiques ou de quitter le port pour résister à une tempête en mer.

Si un navire commercial souhaitant jeter l'ancre dans le port de Prince Rupert n'est pas en mesure de respecter ces directives, le capitaine ou l'agent doit en informer le service Opérations maritimes de l'APPR au moins 24 heures avant l'heure d'arrivée prévue du navire à l'île Triple.

ATTRIBUTION DES POSTES DE MOUILLAGE

Les navires occupent normalement un poste de mouillage dans l'attente d'un poste d'amarrage, d'une cargaison ou de réparations. Les postes de mouillage indiqués dans le tableau précédent sont attribués selon le principe du premier arrivé, premier servi (en fonction de l'HAP du navire à la station de pilotage de l'île Triple). Les dimensions des postes de mouillage de Prince Rupert ont été calculées sur la base de l'utilisation de 10 manilles. Lorsqu'ils jettent l'ancre à Prince Rupert, les navires doivent contacter le COSP via la voie VHF 68 et signaler la quantité de câble déroulé. Sauf accord spécifique du service Opérations maritimes de l'APPR, la taille d'un navire qui utilise un poste de mouillage ne peut pas dépasser la taille du poste de mouillage spécifié.

À la discrétion de l'APPR, les navires en attente d'autres ports, ou qui ne chargent ou ne déchargent pas de passagers ou de marchandises au port de Prince Rupert, peuvent se voir attribuer des postes de mouillage en fonction des disponibilités. Tout navire occupant un poste de mouillage dans ces circonstances peut recevoir l'ordre de se déplacer pour permettre à un navire qui embarque ou débarque des passagers, ou charge ou décharge des marchandises à Prince Rupert, de mouiller dans le port de Prince Rupert.

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

Les navires qui restent au mouillage après l'heure d'amarrage prévue ou après que leur cargaison est disponible, et qui refusent d'occuper le poste d'amarrage désigné pour des raisons contractuelles ou par la volonté des propriétaires ou des affrêteurs du navire, peuvent être tenus de quitter le poste de mouillage à la seule discrétion de l'APPR.

En cas d'urgence, ou pour d'autres raisons approuvées par l'APPR, le service Opérations maritimes peut créer un poste de mouillage spécial ou déplacer un poste de mouillage existant pour permettre à un navire de mouiller. Dans une telle situation, la sécurité sera le facteur décisif.

L'APPR peut facturer des frais pour l'utilisation à long terme d'un poste de mouillage ou pour les navires qui ne font pas escale dans le port de Prince Rupert.

Les postes de mouillage peuvent être attribués ou réattribués par l'APPR pour quelque raison que ce soit, à sa discrétion.

POSTES DE MOUILLAGE SPÉCIAUX

Les postes de mouillage 2 et 3 sont des postes où le chargement des grumes est privilégié, à la discrétion de l'APPR. Si, au moment de l'entrée d'un navire destiné à charger des grumes, tous les postes de mouillage sont occupés, le premier navire à occuper l'un de ces postes de mouillage peut être déplacé pour accueillir le navire qui charge des grumes.

Le poste de mouillage 7, étant donné sa proximité avec le bassin d'évitage utilisé par les porte-conteneurs arrivant au terminal Fairview, sera utilisé avec parcimonie afin d'offrir à ces navires une grande marge de manœuvre.

Le poste de mouillage 8 est le poste de fumigation désigné du port.

Les postes de mouillage 9 et 10 peuvent être utilisés pour des inspections agricoles concernant la spongieuse rose si l'ACIA l'exige. Les inspections de détection de la spongieuse rose ont la priorité sur toutes les autres utilisations de ces postes de mouillage.

Le poste de mouillage 10 peut être utilisé par des navires d'une longueur maximale de 400 mètres.

TRANSPORTEURS DE GPL OU DE GNL, PETROLIERS

La priorité pour le poste de mouillage 27 est accordée aux méthaniers.

Les postes de mouillage 10, 24, 25, 30 et 31 peuvent être utilisés par les navires transportant du GPL ou du GNL, et les navires-citernes.

AVERTISSEMENTS DE MOUILLAGE ET CONSIDÉRATIONS DE VEILLE

Le service Trafic Prince Rupert diffusera un avertissement de mouillage sur la voie VHF 71 pour tous les navires au mouillage dans le port de Prince Rupert dans les circonstances suivantes :

- Lorsque des avertissements de coups de vent (ou plus) sont prévus pour les eaux locales
- Cet avertissement rappelle aux navires qu'ils doivent toujours avoir des moteurs en veille prêts à être utilisés et une deuxième ancre prête à être mouillée si les vents dépassent 20 nœuds au niveau du navire.

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

LIMITES MÉTÉOROLOGIQUES AU MOUILLAGE

Les limites météorologiques au mouillage sont laissées à la discrétion du capitaine du navire. Toutefois, avant les épisodes de vents importants, les navires peuvent recevoir l'ordre de quitter des postes de mouillage spécifiques ou de quitter le port pour faire face à une tempête en mer.

7.15 HÉBERGEMENT DANS LE PORT ET POSTES D'AMARRAGE

Les informations concernant les terminaux et les postes d'amarrage sont disponibles dans le Guide des Parties du port.

7.16 INFORMATIONS SUR LA MÉTÉO ET LES MARÉES

Le port de Prince Rupert peut être soumis à des rafales de vent extrêmes provenant des pentes des montagnes lors des coups de vent de sud-est, fréquents pendant les mois d'automne et d'hiver.

Les limites météorologiques pour les opérations portuaires sont indiquées dans le Guide des Parties du port selon les terminaux.

Des informations en temps réel sur les marées, les vents, les vagues, la température et les courants du port de Prince Rupert sont disponibles sur la page Web de l'APPR consacrée aux données portuaires en temps réel, à l'adresse <https://www.rupertport.com/live-harbour-data/>.

DENSITÉ

Varie entre 1013 et 1025 kg/m³.

GLACES

Prince Rupert est un port totalement libre de glaces tout au long de l'année.

PARTIE III | 7. DESCRIPTION DU PORT

MARÉES

Les marées sont mixtes, principalement semi-diurnes. Les données relatives aux marées prévues sont disponibles sur le [site Web Pêches et Océans Canada](#)⁷⁵.

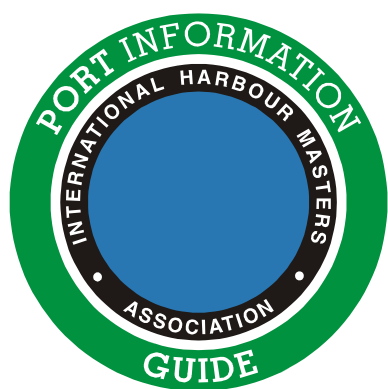
Les données sur les marées en temps réel sont disponibles sur le [site Web de l'APPR](#)⁷⁶.

	Niveau moyen des marées		Grandes marées	
Amplitude	4,9 m	16,07 pi	7,7 m	25,3 pi
Pleine mer supérieure	6,1 m	20,0 pi	7,5 m	24,6 pi
Basse mer inférieure	1,2 m	3,9 pi	-0,2 m	-0,66 pi

⁷⁵ <https://www.marees.gc.ca/fr/stations/9354>

⁷⁶ <http://www.rupertport.com/live-harbour-data/>

8 Navigation dans le port



PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

8.1 GÉNÉRALITÉS

Le port de Prince Rupert est naturellement profond et facilement accessible. La distance à parcourir entre la station de pilotage de l'île Triple et l'entrée du port est relativement courte (en principe deux à trois heures).

8.2 VITESSE

Tout navire doit à tout moment naviguer à une vitesse de sécurité conformément au [Règlement sur les abordages](#)⁷⁷.

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire dans le port doit s'assurer que le navire ne navigue pas d'une manière ou à une vitesse telle qu'il met en danger ou endommage, ou cause des blessures ou des dommages à toute personne ou à toute espèce sauvage.

Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Tout navire, lorsqu'il croise un autre navire ou un ouvrage public dans le port, doit réduire sa vitesse suffisamment pour éviter que l'autre navire ou l'ouvrage ne soit endommagé par la vague de proue ou le remous, et que les personnes employées sur l'autre navire ou l'ouvrage ou en relation avec eux ne soient blessées. Cela inclut les opérations de soutage qui peuvent avoir lieu à quai ou au mouillage, et qui sont signalées par le pavillon « B » du Code international des signaux le jour et un feu rouge visible sur tout l'horizon la nuit.

Certaines zones du port de Prince Rupert ont été désignées comme Zones sans vagues (voir la section 7.3). Dans le port de Prince Rupert, les navires doivent naviguer à une vitesse de sécurité, en réduisant au minimum le sillage lorsqu'ils passent à moins de 550 mètres du rivage, du terminal Fairview à Ritchie Point. Le sillage doit également être réduit au minimum lors du passage au niveau de quais, de flotteurs et d'hydravions, en particulier au niveau des flotteurs de l'île Digby, du village de Metlakatla dans le passage de Venn, et à l'intérieur du port Porpoise.

Les navires sont tenus d'avancer à une vitesse de sécurité lorsqu'ils passent à moins d'une encablure (185 mètres) d'une ferme aquacole ou conchylicole établie.

8.3 DSQ

Dans le port de Prince Rupert, le dégagement sous quille (DSQ) d'un navire ne doit pas être inférieur à 10 % de son tirant d'eau maximal, sauf autorisation préalable du service Opérations maritimes de l'APPR.

⁷⁷ https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1416/TexteCompleet.html

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

8.4 Priorité

Le [Règlement sur les abordages](#)⁷⁸ s'applique dans le port de Prince Rupert.

Les navires de moins de 20 mètres et les navires de pêche ne doivent pas gêner le passage de navires plus grands dans un chenal étroit, tel qu'indiqué dans la règle 9 du [Règlement sur les abordages](#)⁷⁹, ni gêner le passage des navires de haute mer qui tentent de manœuvrer pour accéder à un poste d'amarrage ou en sortir.

8.5 ESPACEMENT ENTRE LES NAVIRES

L'APPR peut établir une zone de sécurité ou une zone de sûreté, fixe ou mobile, autour de tout navire ou structure terrestre afin de protéger la sécurité publique, la sûreté ou l'environnement. Ces zones de sécurité ou de sûreté peuvent être signalées au moyen d'un Avertissement de navigation et marquées par des bouées ou une signalisation.

ZONES DE SÉCURITÉ

Une **zone de sûreté** est une zone définie dont l'accès est limité, en vue de préserver la sûreté ou l'environnement, aux personnes, navires ou objets autorisés par l'APPR. Une zone de sûreté peut être stationnaire et définie par des limites fixes, ou peut être définie comme une zone autour d'un navire en mouvement. Les navigateurs peuvent contacter le COSP sur la voie VHF 68 en cas d'inquiétude concernant la zone de sûreté autour de leur navire.

Voici quelques exemples de Zones de sûreté en vigueur dans le port de Prince Rupert :

NAVIRES AMARRES ET AU MOUILLAGE

Tous les navires, sauf les remorqueurs désignés, doivent respecter une distance de 50 mètres de tout navire amarré ou au mouillage à Prince Rupert, à l'exception des cas décrits ci-dessous :

TRANSPORTEURS DE GPL

Tous les navires doivent respecter une distance de 140 mètres de tout transporteur de GPL chargeant une cargaison au terminal Trigon.

Tous les navires doivent respecter une distance de 100 mètres de tout transporteur de GPL chargeant une cargaison au poste d'amarrage Pembina de l'île Watson.

NAVIRES REALISANT DES OPERATIONS DE SOUTAGE

Tous les navires, à l'exception de ceux qui participent à l'opération de soutage, qu'ils soient à quai ou au mouillage, doivent respecter une distance de 100 mètres de toute opération de soutage.

⁷⁸ https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1416/TexteCompleet.html

⁷⁹ https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1416/TexteCompleet.html

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

ZONES DE SÉCURITÉ

Une **Zone de sécurité** est une zone définie dont l'accès est limité, en vue de préserver la sûreté et la sécurité, aux personnes, navires ou objets autorisés par l'APPR. Une zone de sécurité peut être stationnaire et définie par des limites fixes, ou peut être définie comme une zone autour d'un navire ou un objet en mouvement. Les navigateurs peuvent contacter le COSP sur la voie VHF 68 en cas d'inquiétude concernant la zone de sécurité autour de leur navire.

Des Zones de sécurité, en plus des Zones de sûreté existantes, peuvent être ordonnées en vertu du RSTM pour les changements de niveau MARSEC.

Voici un exemple de Zone de sécurité en vigueur dans le port de Prince Rupert :

NAVIRES MILITAIRES

Aucun navire, y compris toute embarcation de plaisance, ne doit s'approcher à moins de 50 mètres d'un navire militaire, canadien ou étranger, lorsqu'il se déplace, est amarré ou à quai au terminal Northland, sans l'autorisation préalable du navire de guerre; et

Il est interdit de plonger à moins de 500 mètres d'un navire de guerre sans autorisation préalable.

8.6 DISPOSITIONS DE DÉPASSEMENT

Les dispositions de dépassement sont normalement prises par radio (VHF 71) et conformément au [Règlement sur les abordages](#).⁸⁰

8.7 RESTRICTIONS

VISIBILITÉ

Si la visibilité diminue au point de ne pas permettre au pilote de manœuvrer à une vitesse sûre, le pilote peut retarder le changement de cap du navire jusqu'à ce qu'il soit considéré comme sûr de poursuivre sa route.

CHENAUX ÉTROITS

Le chenal Porpoise et le chenal Fairview sont les deux chenaux utilisés par les navires de haute mer dans le port de Prince Rupert; le trafic dans ces chenaux peut être réglementé par le service Opérations maritimes de l'APPR pour assurer la sécurité de la navigation. Les navires de moins de 20 mètres et les navires de pêche ne doivent pas gêner le passage des navires qui sont confinés dans les limites du chenal, tel qu'indiqué dans la règle 9 du [Règlement sur les abordages](#).⁸¹ D'autres chenaux, tels que les passages de Venn et Fern, ne peuvent accueillir que des navires plus petits et à faible tirant d'eau.

⁸⁰ https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1416/TexteComplet.html

⁸¹ https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1416/TexteComplet.html

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

CHENAL FAIRVIEW – CHENAL PRINCIPAL VERS L'ARRIÈRE-PORT

En temps normal, un seul navire de haute mer doit traverser le chenal principal à la fois. Les navires sortants sont prioritaires dans le chenal. Les horaires de passage des navires dans le chenal sont coordonnés par les pilotes, et les navires sont informés par le service Trafic Prince Rupert sur la voie VHF 71.

CHENAL PORPOISE – TRANSIT MARITIME VERS LE PORT PORPOISE

Tous les navires de haute mer transitant par le port Porpoise sont soumis aux restrictions suivantes :

- Les transits doivent être effectués à la lumière du jour (entre le crépuscule civil du matin et celui du soir).
- Les transits doivent être effectués uniquement lorsque la visibilité est supérieure à 2 milles marins.
- Les transits ne doivent pas être effectués lorsque des vents soutenus (ou prévus comme tels) dépassent 25 nœuds.
- Les transits d'arrivée doivent être effectués 60 minutes avant ou après l'étalement de marée haute ou basse.
- Les transits de départ doivent être effectués 60 minutes avant ou après l'étalement de marée haute.
- Les transits doivent être effectués uniquement lorsque la hauteur de la marée est suffisante pour permettre à un navire de disposer d'un dégagement minimal de 10 % de son tirant d'eau de navigation pendant toute la durée du transit.
- Un seul navire de haute mer ne peut se trouver entre le quai de l'île Watson et la bouée D24 à tout moment.

REMORQUEURS D'ESCORTE ET D'AMARRAGE

Les ensembles de remorqueurs d'escorte et d'amarrage doivent toujours être conformes aux dernières directives de l'Administration de pilotage du Pacifique.

8.8 NAVIRES ARRIVANTS

BALLAST ET EAU DE BALLAST

Aux fins de la présente procédure, l'eau de ballast fait référence à toute eau chargée dans la cale, la citerne à cargaisons, la citerne des coquerons, la citerne latérale, la cale à eau, la citerne de ballast ou le réservoir à double fond d'un navire, autrement qu'à des fins de lavage des cales. Pour le lavage des cales, voir les Procédures de Décharge à la mer. Il n'est pas nécessaire d'obtenir une autorisation pour prendre de l'eau de ballast.

Tous les navires arrivant dans le port avec du ballast à bord devront se conformer au [Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast](#)⁸² avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

Tous les navires qui mouillent au port de Prince Rupert doivent arriver avec et maintenir un ballast important et l'assiette nécessaire pour s'assurer que l'hélice et le gouvernail du navire sont sous la ligne de flottaison jusqu'à ce qu'une heure confirmée d'amarrage au terminal ait été convenue. Les navires peuvent ensuite commencer le déballastage en vue de respecter cette heure d'amarrage.

⁸² <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/liste-zones-designees-renouvellement-eau-ballast-eaux-douces-canada-tp-13617f-2021>

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

ALLÈGEMENT

L'allègement d'une cargaison sèche au mouillage prolonge l'utilisation des postes de mouillage et entraîne un risque supplémentaire de perte de la cargaison en raison de la double manipulation du produit. Par conséquent, l'allègement des cargaisons sèches ne peut être effectué qu'avec l'autorisation préalable de l'APPR. Toutes les précautions doivent être prises pour éviter que la cargaison ne se déverse dans l'eau, et l'utilisation d'un transporteur pré-approuvé par l'APPR est obligatoire.

- Les navires au mouillage sont tenus de fournir à l'APPR une liste de tous les visiteurs prévus sur le navire. Cela inclut les approvisionneurs de fournitures de navires, les entreprises de réparation navale et autres visiteurs dont l'identité est communiquée au COSP par l'intermédiaire des agents.
- Lors de la livraison des provisions de bord, le bateau-taxi ou le remorqueur et le chaland doivent fournir une liste des provisions de bord livrées, par l'intermédiaire de leur agent, au COSP.
- Seuls les transporteurs agréés sont autorisés à fournir des services d'allègement, y compris pour les passagers et les cargaisons sèches.

TRANSPORTEURS AGRÉÉS

West Coast Launch : Téléphone	+1 (250) 627-9166
Wainwright Marine Services : Téléphone	+1 (250) 624-9858
Inlet Express : Téléphone	+1 (250) 624-8452
Metlakatla Ferry Service : Téléphone	+1 (250) 628-3201

L'allègement des produits pétroliers pour les navires au mouillage est autorisé à la discrétion de l'APPR. Les opérations d'allègement concernant du pétrole ne peuvent avoir lieu que dans les postes de mouillage de l'arrière-port. Avant de transférer le produit, le navire destinataire et le chaland de livraison doivent remplir la [Liste de vérifications pour le Soutage](#)⁸³.

RÉDUCTION DES NUISANCES SONORES

Les moteurs à combustion interne de tout navire opérant dans le port doivent être équipés de silencieux, qui doivent être utilisés en permanence lorsque les moteurs sont en marche. Aucun sifflet, sirène ou corne de brume d'un navire se trouvant dans le port ne doit être actionné inutilement. Les essais de sifflets, d'alarmes et d'autres dispositifs sonores doivent être réduits au minimum et, si possible, limités aux heures de jour. Le COSP doit être informé avant tout essai ou exercice utilisant des sifflets, des alarmes ou d'autres dispositifs sonores pour les navires dans l'arrière-port.

Cependant, rien n'empêche un navire de faire entendre les signaux appropriés tels que définis dans [le Règlement sur les abordages et les Modifications canadiennes](#)⁸⁴.

8.9 NAVIRES SORTANTS

Les informations concernant le départ de chaque terminal spécifique sont indiquées dans le Guide des Parties du port selon les terminaux.

⁸³ <https://www.rupertport.com/permits-passes/bunkering-checklist/>

⁸⁴ https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1416/TexteCompleet.html

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

8.10 NAVIRES HORS DE LEUR POSITION ATTRIBUÉE

Sauf pour prévenir un danger imminent pour le navire ou son équipage, aucun navire soumis à la Loi sur le pilotage ne peut se déplacer dans l'arrière-port sans pilote à bord.

Dans l'arrière-port, si un navire ne mouille pas au poste qui lui a été attribué ou s'il s'écarte du poste de mouillage qui lui a été attribué, et que :

- le navire se met en danger et/ou met en danger les autres navires au mouillage; ou
- le navire gêne le chenal de navigation; ou
- le navire gêne l'utilisation d'autres postes de mouillage,

le service Opérations maritimes de l'APPR peut ordonner à un pilote de repositionner le navire. Le navire concerné doit alors assumer tous les coûts liés au repositionnement.

Dans des circonstances exceptionnelles, lorsqu'un navire ne présente aucun danger pour lui-même ou pour les autres en étant hors de sa position attribuée, le navire peut être autorisé à rester à cet endroit à la discrétion du service Opérations maritimes de l'APPR.

DÉHALAGE

Tout navire devant être déhalé le long d'un poste d'amarrage doit obtenir l'autorisation préalable du service Opérations maritimes de l'APPR. Les navires peuvent être déhalés sans l'intervention d'un pilote sous réserve que :

- Le service Opérations maritimes de l'APPR ait donné son accord par l'intermédiaire de la voie VHF 68;
- Aucun remorqueur ne soit utilisé;
- Le poste d'amarrage ne soit pas encombré (grues, passerelles, etc. dégagées);
- Le capitaine assume la responsabilité de l'ensemble des opérations sur la passerelle;
- Les moteurs principaux soient en veille et prêts à être utilisés immédiatement;
- Des amarreurs ou des membres de l'équipage du navire soient présents;
- Deux amarres de bout de l'avant/de poupe et une amarre de poste soient utilisées, chacune ayant ses deux extrémités sous tension à tout moment;
- Les SCTM soient informés du début et de la fin de toute opération de déhalage par le biais de la voie VHF 71;
- La voie VHF 71 soit surveillée tout au long de l'opération de déhalage.

Dans certaines circonstances, en raison des conditions météorologiques, de la marée, du courant, de la distance de déhalage, des caractéristiques du navire ou de l'utilisation des moteurs principaux, le service Opérations maritimes de l'APPR peut exiger le recours à des remorqueurs et/ou un pilote. Toutefois, rien dans ces procédures ne dispense le capitaine du navire de ses obligations en matière de sécurité, de prendre les précautions supplémentaires qu'exigerait la pratique ordinaire des marins ou d'employer un pilote et un ou plusieurs remorqueurs s'il le souhaite. Ces procédures doivent être considérées comme les exigences minimales en matière de déhalage.

S'il s'avère nécessaire de libérer toutes les amarres d'un navire pour le déhalage, un pilote sera nécessaire ainsi que des remorqueurs en nombre suffisant pour contrôler le mouvement du navire.

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

8.11 NAVIRES À QUAI

Tandis qu'à quai, le maître du navire doit :

- Veiller que le navire soit amarré sûrement, et qu'une surveillance vigilante soit entretenue pour toutes les lignes de mouillage.
- Contrôler régulièrement les prévisions météorologiques.
- Commander de remorqueurs en attente en cas d'inquiétude ou de doute.
- De ne pas empêcher le passage d'autres navires.
- Veiller que le navire ne pose pas de danger au port ou terminal, en ce qui concerne les conditions météorologiques, la marée ou le courant.
- Maintenir une veille radio continue, fixée à VHF Ch68, Opérations sécuritaires du port.

NAVIRES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Les navires transportant des marchandises dangereuses de classe 1 doivent se conformer aux limitations décrites dans l'enquête correspondante de Ressources naturelles Canada. Pour plus de détails, voir la section 13.2.

ATTRIBUTION DES POSTES D'AMARRAGE

Les navires accostant dans le port de Prince Rupert doivent toujours maintenir une colonne d'eau d'au moins 10 % de leur tirant d'eau sous le navire, quel que soit le niveau de la marée. Aucun navire ne peut charger à marée descendante au-delà d'un tirant d'eau égal à 91 % de la colonne d'eau disponible à la marée diurne la plus basse.

Rien dans la présente section n'oblige le capitaine du navire à déplacer son navire en utilisant uniquement des amarres ou des aussières, s'il choisit d'utiliser un pilote et des remorqueurs.

Sur ordre de l'APPR, un navire doit travailler tous les quarts disponibles jusqu'à ce que le chargement soit terminé. En cas de non-respect de cet ordre, le navire est susceptible de se voir ordonner de quitter le poste d'amarrage.

PRIORITÉ AUX POSTES D'AMARRAGE

Tous les navires demandant à accéder aux postes d'amarrage du port de Prince Rupert doivent s'adresser au service Opérations maritimes de l'APPR pour obtenir une attribution. L'attribution des postes d'amarrage est laissée à la seule discrétion de l'APPR, qui conserve le droit d'exiger d'un navire qu'il libère un poste d'amarrage pour un motif valable. Tout navire qui n'est pas en mesure de transporter des marchandises pour quelque raison que ce soit peut être tenu de quitter un poste d'amarrage du port de Prince Rupert. Les frais de ce déplacement sont à la charge du navire.

CÂBLES D'AMARRAGE

Les amarres de tout navire accosté ou amarré dans le port de Prince Rupert ne doivent être fixées qu'aux structures/équipements fournis à des fins d'accostage ou d'amarrage et selon les instructions du service Opérations maritimes de l'APPR, et ces amarres ne doivent pas se trouver en travers d'un quai ou d'un chenal de manière à obstruer le passage d'un autre navire.

TENSION SUR LES AMARRES

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

Avec une amplitude de marée pouvant aller jusqu'à 7,5 mètres, il est important, partout dans le port de Prince Rupert, de veiller à ce que les amarres ne soient pas soumises à des contraintes excessives. Les directives suivantes sont destinées à aider les capitaines à gérer les charges verticales :

- Si toutes les amarres ne peuvent être placées sur des treuils à freinage automatique, la priorité doit être donnée aux amarres les plus courtes et présentant l'angle d'attaque vertical le plus important, car ce sont les amarres qui supporteront la charge le plus rapidement et qui risquent de subir les niveaux de tension les plus élevés; et
- Étant donné qu'il est impossible de connaître la charge exacte sur les amarres qui se trouvent sur des treuils manuels, ou enroulées sur des bollards, pendant les périodes de vents forts couplés à des marées montantes, les amarres devraient être filées (une à la fois) sur une base régulière/continue afin d'éviter des charges verticales extrêmes. Le simple fait de filer une amarre de seulement 50 centimètres peut s'avérer très efficace pour réduire les charges extrêmes.

LARGAGE DES AMARRES

Aucun navire ne doit larguer les amarres d'un poste sans l'autorisation du service Opérations maritimes de l'APPR. Lorsqu'un navire est amarré à couple d'un autre navire amarré, il est interdit de larguer les amarres du navire amarré, sauf en cas d'urgence, sans obtenir l'autorisation de l'APPR et sans donner un préavis signalant l'intention de larguer les amarres au navire extérieur amarré à couple.

PASSERELLES ET FILETS DE SÛRETÉ

Tout navire se trouvant à un quai ou à un lieu de débarquement dans le port doit mettre à la disposition des personnes qui montent à bord ou en descendent une passerelle en bon état et offrant un espace suffisant. Un filet ou un garde-corps de bonne qualité et suffisant doit être placé sous la passerelle pour empêcher les personnes de tomber à l'eau. Un feu doit être placé sur le navire à proximité de la passerelle entre le coucher et le lever du soleil, de manière à ce que la passerelle soit clairement visible depuis le quai et depuis le navire.

Les navires doivent rester solidement amarrés au quai pendant toute la durée d'utilisation des passerelles. Aucun départ ne doit avoir lieu sans que du personnel dûment formé ne soit présent au niveau de la passerelle et prêt à la désolidariser du navire.

AMARRAGE À COUPLE

Lorsque deux ou plusieurs navires se trouvent au même quai, l'un à l'extérieur de l'autre, et que le navire extérieur n'a pas de passerelle propre allant jusqu'au quai, le navire le plus proche du quai doit laisser un passage libre et sans encombre sur ses ponts au navire qui se trouve à l'extérieur, pour le chargement ou le déchargement du navire extérieur et pour les communications ordinaires avec la rive à partir du navire extérieur.

SAILLIE DE NAVIRES OU D'ÉQUIPEMENTS

Tout navire dont les équipements font saillie par rapport à un poste d'amarrage doit contacter le service Opérations maritimes de l'APPR avant de s'amarrer ou de se déplacer. Le service Opérations maritimes de l'APPR exigera que le navire :

- Ne gêne pas le passage d'un autre navire
- Éclaire correctement le surplomb du coucher au lever du soleil
- Ne présente pas, compte tenu des conditions météorologiques, de la marée ou du courant, de danger potentiel pour le port

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

- N'impacte pas les postes d'amarrage ou les installations adjacents

Lors de l'évaluation d'une demande de saillie d'un navire, les intérêts de l'opérateur du terminal doivent être pris en compte. Toutefois, pour les saillies supérieures à 20 % de la longueur du navire, des exigences supplémentaires peuvent être imposées au navire, notamment l'utilisation de remorqueurs et d'amarres supplémentaires.

Les équipements servant à charger la cargaison sur un navire, à la décharger ou à la manipuler dans le port doivent être placés de manière à permettre un accès clair et continu au navire, et à ne pas gêner toute autre opération dans le port, et doivent être adéquatement éclairés du coucher au lever du soleil. Aucun gréement, équipement ou autre élément d'un navire se trouvant dans le port ne doit saillir au-delà des côtés du navire d'une façon qui pourrait mettre en danger la vie ou les biens.

Les sabords de charge et les rampes arrière de tout navire se trouvant dans le port doivent, du coucher au lever du soleil, être adéquatement éclairés lorsqu'ils sont ouverts et fermés lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

GARDE-RATS

Toute aussière ou amarre utilisée pour amarrer un navire doit être équipée d'un dispositif approprié pour empêcher le passage des rongeurs entre le navire et le poste d'amarrage, et toute autre précaution jugée nécessaire par l'APPR doit être prise à cet effet.

QUART PERMANENT

Un quart composé d'une ou plusieurs personnes compétentes doit être assuré à tout moment dans le port. La personne chargée de ce quart doit donner l'alarme dès qu'elle est témoin d'un danger, un accident, une perturbation ou un incendie sur le navire ou sur tout autre navire dans le port. Le fait pour le personnel de quart d'un navire de ne pas répondre à l'appel, au rappel ou à la demande d'un agent de l'APPR ou de la police constitue une infraction.

8.12 UTILISATION DES FEUX ET SIGNAUX

Conformément à l'avis d'information de la Garde côtière canadienne relatif aux navires de pêche, les navires de pêche et les autres navires qui font route sont tenus par la réglementation d'éteindre les feux de pont à haute intensité. Les navires en infraction s'exposent à des sanctions sévères.

Les navires qui se trouvent dans le port de Prince Rupert doivent présenter des feux et marques conformes au [Règlement sur les abordages](#)⁸⁵.

Tous les navires impliqués dans une opération de soutage doivent afficher le pavillon « B » du Code international des signaux le jour et un feu rouge visible sur tout l'horizon la nuit.

8.13 EMBARCATIONS DE PLAISANCE

⁸⁵ https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1416/TexteCompleet.html

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

RÈGLES DE SÉCURITÉ NAUTIQUE

Le port de Prince Rupert est très actif. Les plaisanciers doivent respecter les Zones sans vagues et faire preuve de prudence dans les zones de forte activité, notamment les marinas, les quais privés et les installations commerciales, y compris le quai d'avitaillement en carburant.

Les plaisanciers doivent maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'ils puissent prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.

Toutes les activités de plaisance qui impliquent un remorquage ou une connexion entre un navire et d'autres équipements à des fins récréatives, telles que, mais sans s'y limiter, le ski nautique, le wakeboard, la paravoile, le flyboard et le surf aérotracté, ne doivent pas entraver le trafic d'autres navires dans le port. Toutes ces activités doivent être menées en toute sécurité, dans des zones où le trafic des navires commerciaux ne sera pas gêné, et dans le respect des autres utilisateurs du port.

EMBARCATION DE PLAISANCE, Y COMPRIS À RAMES OU À PAGAIES

Les embarcations de plaisance, y compris à rames ou à pagaies, doivent se tenir à l'écart de tous les navires commerciaux en route et ne pas entraver leur passage. Un navire au mouillage ou amarré à un terminal peut se déplacer sans avertissement, il est donc important de maintenir une distance de sécurité. Une attention particulière doit être accordée à la navigation dans les zones à forte activité. Les conditions de marée et de vent peuvent entraîner une mer agitée. La prudence est de mise.

Il est interdit de conduire une embarcation de plaisance, y compris à rames ou à pagaies :

- À moins de 50 mètres d'un navire de haute mer en route, au mouillage ou amarré à un terminal
- À moins de 100 mètres d'un navire effectuant une opération de soutage
- À moins de 140 mètres d'un transporteur de GPL chargeant une cargaison au terminal Trigon
- À moins de 100 mètres d'un transporteur de GPL chargeant une cargaison au terminal Pembina de l'île Watson.

MOTOMARINE

Il est interdit de conduire une motomarine la nuit. Le lever et le coucher du soleil sont définis selon les heures publiées quotidiennement.

Toute personne conduisant une motomarine ou un engin motorisé similaire doit avoir attaché à sa personne, à ses vêtements ou à son vêtement de flottaison individuel, un interrupteur d'arrêt du moteur à cordon.

Il est interdit d'utiliser une motomarine, une planche à pagaie, une embarcation quelle qu'elle soit, une planche hydropropulsée, une planche nautique aérotractée, un parachute ascensionnel ou autre dispositif de plaisance similaire :

- À moins de 50 mètres d'un navire de haute mer en route, au mouillage ou amarré à un terminal
- À moins de 100 mètres d'un navire effectuant une opération de soutage
- À moins de 140 mètres d'un transporteur de GPL chargeant une cargaison au terminal Trigon

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

- À moins de 100 mètres d'un transporteur de GPL chargeant une cargaison au terminal Pembina de l'île Watson.

Nonobstant ce qui précède, l'utilisation de motomarines dans le cadre d'expositions, de défilés et d'autres événements nautiques similaires peut être autorisée si les organisateurs de l'événement ont reçu l'autorisation écrite de l'APPR pour l'utilisation de motomarines. Cette autorisation ne peut être accordée qu'après réception par l'APPR d'une demande d'événement nautique. Pour plus d'informations sur les événements nautiques, voir la Section 5.3.

Toute personne conduisant une motomarine doit procéder de manière sûre et prudente, en tenant compte du trafic et des restrictions de vitesse et de sillage, et de toutes les autres circonstances, de manière à ne pas blesser ou mettre en danger la vie de quiconque, ou d'endommager des biens.

AVITAILLEMENT EN CARBURANT

L'avitaillement en carburant des embarcations à moteur ne peut être effectué que dans les installations Northwest Fuels, dans le respect de toutes les procédures de sécurité affichées.

MOUILLAGE

L'APPR assure la gestion et le contrôle du port, ce qui peut inclure l'établissement de postes d'amarrage au sein du port. Sauf en cas d'urgence, les embarcations sont tenues d'obtenir l'approbation du service Opérations maritimes de l'APPR avant de mouiller ou de s'amarrer dans les zones de mouillage, et de respecter strictement les instructions données.

Si une embarcation de plaisance doit mouiller pour une courte durée en raison d'une urgence, l'opérateur doit contacter le COSP via la voie VHF 68 ou au +1 (250) 627-2522, justifier les circonstances et indiquer le lieu et la durée prévue du mouillage, afin d'assurer la sécurité de l'embarcation et des autres utilisateurs du port. L'APPR peut refuser le mouillage proposé et rediriger l'embarcation vers un autre endroit.

Les embarcations qui mouillent ou s'amarrent à des endroits autorisés ne sont pas autorisées à s'amarrer les unes aux autres. Les responsables des embarcations sont tenus de s'assurer que leurs embarcations mouillent dans suffisamment d'eau pour garantir la sécurité à tous les stades de la marée et dans toutes les conditions météorologiques.

Les embarcations amarrées doivent utiliser les signaux appropriés de jour et de nuit.

EMBARCATIONS DÉLAISSÉES, À L'ABANDON, ILLÉGALEMENT MOUILLÉES OU AMARRÉES

Lorsque le propriétaire ou la personne responsable d'une embarcation dans le port n'est pas disponible ou refuse ou néglige d'obéir à un ordre de déplacer l'embarcation, l'APPR peut, aux risques et aux frais du propriétaire de l'embarcation :

- Prendre possession de l'embarcation
- Utiliser tous les moyens et la force raisonnablement nécessaires pour déplacer l'embarcation
- Mouiller, accoster, amarrer l'embarcation à tout endroit jugé satisfaisant par l'APPR
- Sortir l'embarcation de l'eau et la stocker en tout lieu jugé satisfaisant par l'APPR
- Éliminer l'embarcation par toute méthode jugée satisfaisante par l'APPR.

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

8.14 NAVIRES DE PÊCHE

GÉNÉRALITÉS

- Il est interdit de pêcher au moyen de casiers, de chaluts ou de lignes fixes/palangres à moins de 50 mètres de tout mouillage, ou navire de haute mer mouillé ou amarré dans l'arrière-port, ou dans les eaux relevant de la compétence de l'APPR, sans l'autorisation écrite préalable de l'APPR.
- Le ramassage des crabes ou la pêche au casier ou au cerceau sont interdits dans le port à tout endroit susceptible de constituer un danger pour la navigation et la sécurité des personnes. Cela inclut les zones énumérées ci-dessus. Toute ligne excédentaire sur les casiers et les cerceaux doit être lestée ou fixée pour éviter qu'elle ne soit accrochée par d'autres navigateurs à proximité.
- Il est interdit de pêcher au moyen de casiers ou par tout autre moyen dans une zone d'atterrissage d'aéronefs désignée.
- Les filets ne doivent pas être lavés dans un chenal étroit ou une zone d'atterrissage d'aéronef.

8.15 AÉRONEFS

Les aéronefs sur l'eau doivent se conformer au Règlement sur les abordages.

8.16 PÊCHE RÉCRÉATIVE DEPUIS DES NAVIRES DE HAUTE MER

Lorsqu'ils sont amarrés dans la juridiction de l'APPR, les membres de l'équipage ne doivent pas pratiquer la pêche récréative à partir de leur navire sans être titulaires d'un permis de pêche récréative dans les eaux de marée délivré par Pêches et Océans Canada. Les navigateurs qui souhaitent pratiquer la pêche récréative doivent acheter un permis de pêche en ligne sur le site Web du ministère des Pêches et des Océans du gouvernement du Canada. Des permis sont disponibles pour les pêcheurs non-résidents pour des durées de 1 à 5 jours. Pour acheter un permis, rendez-vous sur <https://www.pac.dfo-mpo.gc.ca/fm-gp/rec/licence-permis/index-fra.html>.

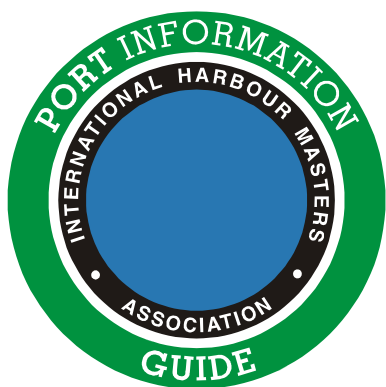
8.17 BOUÉES D'AMARRAGE

- Des opérations de cargaison ne sont pas permis tandis qu'amarré à bouée.
- L'amarrage de barge d'huile chargé ou partiellement chargé est interdit pour plus de trois heures ou si les conditions météorologiques défavorables sont prévues.
- Toutes les lignes d'amarrage doivent être protégées convenablement des forces frottées ou de dommage potentiel.
- Les lignes bouées doivent être sécurisées à la proue ou la poupe des barges.

PARTIE IV | 8. NAVIGATION DANS LE PORT

- Barges en radeaux, par exemple, une barge sécurisée sans lignes de bouées à côté d'une barge sécurisée directement à une bouée, utiliseront un minimum de quatre lignes entre les barges.
- Toutes les barges sécurisées aux bouées doivent avoir l'assurance de responsabilité civile adéquate.
- Les barges sécurisées aux bouées restent à la charge et la garde du remorqueur et/ou l'entreprise qui sécurise la barge aux bouées.

9 Procédures de sûreté dans le port



PARTIE IV | 9. PROCÉDURES DE SÛRETÉ DANS LE PORT

9.1 GÉNÉRALITÉS

En cas d'incendie ou de toute autre situation d'urgence survenant à bord d'un navire dans le port de Prince Rupert, le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire doit immédiatement contacter les SCTM en appelant le service Trafic Prince Rupert via la voie VHF 16 ou 71, par téléphone au +1 (250) 627-3074 (trafic) ou au +1 (250) 627-3081 (radio), ou par téléphone cellulaire en composant *16. En cas d'incendie à bord d'un navire au mouillage ou à quai, l'équipage du navire est le principal responsable de la lutte contre l'incendie. L'APPR ainsi que d'autres agences locales viendront en aide au navire, en fonction des besoins et des disponibilités.

Le propriétaire, le capitaine ou la personne responsable de tout navire impliqué dans un accident blessant ou causant la mort de personnes, ou causant des dommages ou la perte de biens, ou dans un abordage ou un échouement dans le port, doit remettre immédiatement à l'APPR un rapport écrit donnant tous les détails de l'accident, de l'abordage ou de l'échouement.

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire ou d'une propriété flottante qui risque de couler ou de disparaître, en raison d'intempéries ou de toute autre cause, doit prendre les mesures nécessaires pour que ce navire ou cette propriété flottante ne gêne pas la navigation ou les opérations dans le port.

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire impliqué dans un incident causant des dommages à un autre navire ou à une propriété dans le port doit remettre immédiatement à l'APPR un rapport écrit donnant tous les détails de l'incident.

9.2 COORDONNÉES EN CAS D'URGENCE

Les urgences liées à une détresse maritime doivent être signalées sur la voie Marine VHF 16, par téléphone cellulaire en composant *16 et/ou au 911.

NUMÉROS D'URGENCE

Incendie (urgence)	911
Incendie (hors urgence)	+1 (250) 627-1248
HAZMAT (service d'incendie)	911
Police (urgence)	911
Police (hors urgence)	+1 (250) 624-2136
Ambulance (urgence)	911
Hôpital	+1 (250) 624-2171
1305 Summit Avenue	

APPR – COSP & SERVICE OPÉRATIONS MARITIMES

Téléphone : +1 (250) 627-2522 Télécopie : +1 (250) 627-2622 VHF 68

SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES DE LA GCC

Téléphone : +1 (250) 627-3074 Télécopie : +1 (250) 624-9075 VHF 71
Radio : +1 (250) 627-3081

PARTIE IV | 9. PROCÉDURES DE SÛRETÉ DANS LE PORT

WESTERN CANADA MARINE RESPONSE CORPORATION

Téléphone : +1 (250) 624-5666
 Téléphone d'urgence 24 heures sur 24 :
 +1 (604) 294-9116
 Numéro sans frais (Canada) +1 (855) 294-9116

SERVICES DE REMORQUAGE

SAAM Towage Téléphone : +1 (250) 627-1331
 Seaspan Marine Transportation Téléphone : +1 (604) 990-3300

Wainwright Marine Services Ltd. Téléphone : +1 (250) 624-9858

Toutes les autres urgences dans le port de Prince Rupert seront signalées aux intervenants d'urgence en composant le 911.

Les communications ultérieures entre le lieu de l'incident et le commandant du lieu de l'incident peuvent être assignées à des fréquences ou à des numéros de téléphone d'intervention d'urgence spécifiques approuvés séparément. Les services d'incendie seront prévenus par le biais du numéro de téléphone 911. Les limites municipales détermineront la première intervention.

9.3 ÉQUIPEMENT D'INTERVENTION D'URGENCE

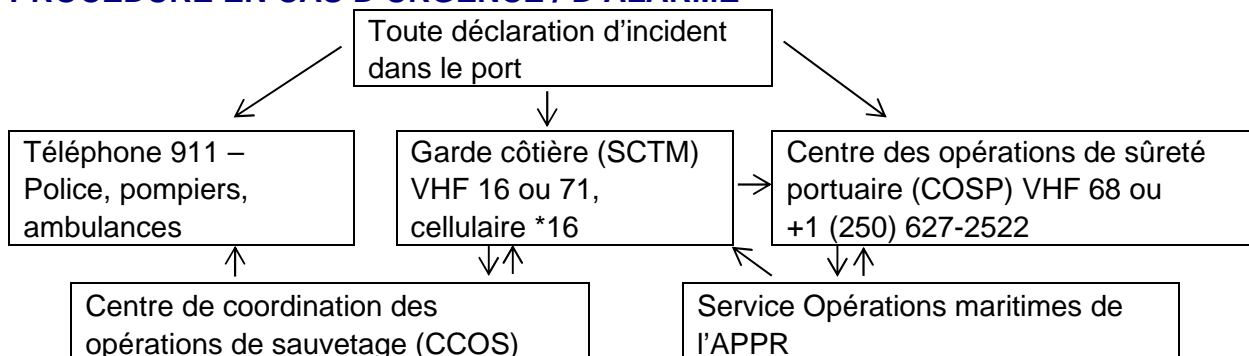
Ces informations sont contenues dans le Plan de gestion des urgences de l'APPR, qui comprend des protocoles d'intervention pour tous les risques. Pour plus d'informations, contacter le service Opérations maritimes de l'APPR à l'adresse psoc@rupertport.com.

9.4 CENTRE DE COORDINATION D'URGENCE

Le Centre de coordination d'urgence du port est le COSP.

9.5 SCÉNARIOS D'URGENCE

PROCÉDURE EN CAS D'URGENCE / D'ALARME



PARTIE IV | 9. PROCÉDURES DE SÛRETÉ DANS LE PORT

DÉVERSEMENTS

Tous les navires et véhicules de soutage doivent disposer de l'équipement nécessaire pour arrêter immédiatement leurs pompes de soutage. En cas de déversement lors du transfert, de la manutention ou du stockage de produits de soutage, le pompage doit être immédiatement arrêté et les navires/véhicules concernés doivent activer leur PUBCPH. Le déversement doit être immédiatement signalé à la ligne régionale de lutte contre la pollution marine de la Garde côtière canadienne (+1 (800) 889-8852), aux SCTM (Trafic Prince Rupert) sur la voie VHF 71, à la ligne du British Columbia Provincial Emergency Program (+1 (800) 663-3456) et au Centre des opérations de sûreté portuaire par téléphone (+1 (250) 627-2522) ou sur la voie VHF 68.

REJETS ACCIDENTELS

Tout rejet accidentel doit être immédiatement signalé au COSP. Si les rejets contiennent des hydrocarbures ou d'autres substances nocives, le navire doit immédiatement avertir la Garde côtière canadienne (téléphone : +1 (800) 889-8852 ou VHF 71) et activer son plan d'intervention contre la pollution.

COORDONNÉES

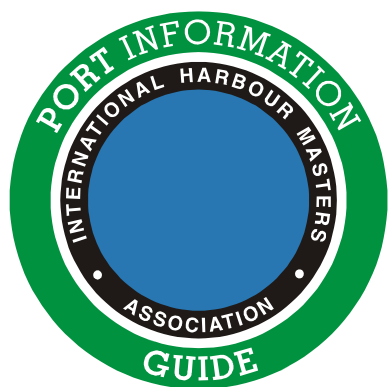
Téléphone de la Garde côtière canadienne : +1 (800) 889-8852 VHF 71

Téléphone du COSP : +1 (250) 627-2522 VHF 68

Téléphone de la WCMRC (Prince Rupert) : +1 (250) 624-5666 Télécopie :

+1 (250) 624-5166

10 Procédures de sécurité dans le port



PARTIE IV | 10. PROCÉDURES DE SÉCURITÉ DANS LE PORT

10.1 GÉNÉRALITÉS

Au niveau national, les niveaux de menace sont attribués par [Transports Canada Sécurité maritime \(SMTC\)](#)⁸⁶.

MARSEC

MARSEC signifie Marine Security (sécurité maritime). Les niveaux MARSEC sont conçus pour faciliter la communication des réponses planifiées à des niveaux de menace accrus.

NIVEAU MARSEC 1

Mesures de sécurité appropriées dans des conditions normales d'exploitation.

NIVEAU MARSEC 2

Mesures de sécurité renforcées maintenues en raison d'un incident ou d'une menace accrue pour la sécurité pendant une période limitée.

NIVEAU MARSEC 3

Mesures de sécurité supplémentaires en raison d'une menace contre la sûreté ou d'un incident de sécurité probable ou imminent(e).

10.2 INFORMATIONS ISPS ACTUALISÉES SUR LE NIVEAU DE SÉCURITÉ

Pour connaître le niveau MARSEC actuel dans le port de Prince Rupert, appelez le COSP au +1 (250) 627-2522.

10.3 DÉCLARATIONS AUX INSTALLATIONS PORTUAIRES

GÉNÉRALITÉS

Le port de Prince Rupert compte 11 installations portuaires, et chacune dispose de son propre agent de sûreté de l'installation portuaire (selon l'OMI), désigné au Canada sous le nom d'Agent de sûreté de l'installation maritime (ASIM). L'ASIM collabore avec Transports Canada en ce qui concerne les détails spécifiques de la situation de sécurité des navires en escale. Les coordonnées des ASIM peuvent être obtenues auprès de l'agent maritime ou du terminal.

EMBARQUEMENT ET DÉBARQUEMENT DE L'ÉQUIPAGE ET DES VISITEURS

L'embarquement et le débarquement de l'équipage doivent être signalés à l'ASIM de l'installation portuaire correspondante.

PROVISIONS DE BORD

⁸⁶ <https://lois-laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2004-144/page-10.html>

PARTIE V | 11. SERVICES NAUTIQUES

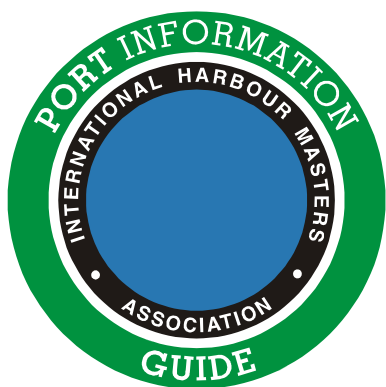
À tous les niveaux MARSEC, les procédures de sûreté pour la livraison des provisions de bord sont établies dans le plan de sûreté du navire.

10.4 VÉHICULES AÉRIENS SANS PILOTE

L'utilisation d'UAV ou d'aéromodèle à des fins récréatives ou de loisirs n'est pas autorisée au-dessus des terres ou des eaux du port de Prince Rupert sans autorisation préalable de l'APPR, qui peut être obtenue en appelant le COSP au +1 (250) 627-2522. Toutes les opérations commerciales ou de recherche menées avec un UAV sur ou au-dessus de la juridiction de l'APPR doivent être autorisées au préalable par un bureau régional de l'Aviation civile de Transports Canada. Avant toute opération menée avec un UAV dans le port, la personne requérante doit appeler le COSP et fournir les détails relatifs au vol prévu (heure, date, zone et altitude) ainsi qu'une copie de sa certification en pilotage. Une autorisation d'événement nautique peut être requise pour une opération menée avec un UAV si elle se déroule au-dessus de l'eau.

Toute utilisation suspecte ou imprévue d'un UAV sera signalée à la police et/ou à Transports Canada.

11 Services nautiques



PARTIE V | 11. SERVICES NAUTIQUES

11.1 GÉNÉRALITÉS

Cette section fournit des informations sur les services nautiques fournis dans le port de Prince Rupert.

11.2 VTS

SERVICES DE TRAFIC MARITIME ET CONTRÔLE DU TRAFIC

Les navires approchant de Prince Rupert relèvent de la Zone Trafic Prince Rupert, qui est la plus grande zone de Services de trafic maritime du Canada. Elle s'étend de Cape Caution à la frontière de l'Alaska et se prolonge vers le sud en incluant la Zone Trafic Tofino, qui a fusionné avec celle de Prince Rupert au printemps 2014. Les navires qui arrivent du sud le long de la côte américaine, ou ceux qui se dirigent vers le sud depuis l'Alaska, entrent désormais dans la Zone Trafic Prince Rupert fusionnée.

Pour contacter les Services de trafic maritime, adressez l'appel à « Trafic Prince Rupert ».

Le secteur 1, à l'ouest de l'archipel Haida Gwaii, s'étend sur 12 milles nautiques à partir de la côte, au sud de la ligne 25 de Cape Knox. Le secteur 1 comprend également l'est de

PART V | 11. SERVICES NAUTIQUES

l'archipel Haida Gwaii jusqu'au continent, y compris le détroit d'Hécate, jusqu'à la ligne 21 Rose Spit / Seal Rocks. Les Services de trafic maritime du secteur 1 gèrent la voie VHF 11.

En entrant dans le secteur 2, depuis le large dans l'entrée Dixon directement, au nord de Cape Knox / Langara Island (ligne 24 - position approximative 133°21 O) ou depuis le détroit d'Hécate, au nord de Rose Spit / Seal Rocks, utilisez la voie VHF 71.

Dans le port de Prince Rupert, les mouvements du trafic hauturier sont réglementés par le service Opérations maritimes de l'APPR par le biais d'un calendrier quotidien et selon les restrictions énumérées à la section 8.7.

COUVERTURE RADAR

Les radars côtiers, surveillés par les SCTM et le COSP, assurent une couverture étendue du port de Prince Rupert et de ses abords, au-delà de la station de pilotage de l'île Triple à l'ouest.

RÈGLES DE BASE DE LA COMMUNICATION

Les procédures radiotéléphoniques sont décrites dans les [Aides radio à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne, partie 4](#)⁸⁷. Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, les capitaines devraient faire en sorte qu'une écoute continue soit faite sur la fréquence 2182 kHz et sur la voie VHF 16 (156,8 MHz). Ces deux fréquences DOIVENT ÊTRE UTILISÉES UNIQUEMENT POUR LES COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE, D'URGENCE ET DE SÉCURITÉ, ET À DES FINS D'APPEL.

Les voies maritimes dont les fréquences sont attribuées sous licence sont réglementées par Industrie Canada. Les interférences non autorisées sur les voies peuvent donner lieu à des poursuites en vertu de la Loi sur la radiocommunication et du Règlement sur la radiocommunication.

Fréquence assignée aux Services de trafic maritime du port de Prince Rupert :
VHF 71 (156.575 MHz) « Trafic Prince Rupert »

EXIGENCES EN MATIÈRE DE PARTICIPATION

- Tout navire d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres
- Tout bateau remorquant ou poussant un bateau ou un objet, autre qu'un engin de pêche, lorsque :
 - La longueur combinée du navire et de tout navire ou objet remorqué ou poussé par le navire est de 45 mètres ou plus; ou
 - La longueur du navire ou de l'objet remorqué ou poussé par le navire est de 20 mètres ou plus.

EXCEPTIONS

- Les navires remorquant ou poussant dans une aire de flottage de billes.
- Les embarcations de plaisance d'une longueur inférieure à 30 mètres.
- Les navires de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres et d'une jauge brute maximale de 150 tonnes.

SERVICES DE TRAFIC MARITIME

⁸⁷ <https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/mcts-sctm/ramn-arnm/part4-eng.html>

PARTIE V | 11. SERVICES NAUTIQUES

Le système de Services de trafic maritime du Canada est géré par les agents des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne, qui surveillent les mouvements des navires à l'aide de la radio VHF, d'un équipement de goniométrie, du système AIS et, dans certaines zones, d'un radar de surveillance.

Avant de circuler dans les eaux canadiennes ou d'entrer par la mer, les navires doivent obtenir une autorisation du STM. Cette autorisation est délivrée par un agent de communications maritimes (ACM) après vérification des informations relatives à l'identité, l'état, la cargaison et les intentions du navire. Au cours de son voyage, le navire est tenu de rester à l'écoute des voies radio VHF maritimes désignées et de se présenter à des positions spécifiques, les points d'appel (Calling-In-Points - CIP). En retour, le navire reçoit de l'information, des conseils et des renseignements météorologiques et relatifs à la sécurité de la navigation. Dans de nombreux endroits, des systèmes d'aiguillage du trafic ont été mis en place pour assurer que les navires se déplacent en toute sécurité. Il s'agit de voies à sens unique et de zones de séparation qui sont indiquées sur les cartes marines.

CALENDRIER DU PORT

Le service Opérations maritimes de l'APPR indique toutes les autorisations de mouvements des navires, les mouillages et les attributions de postes d'amarrage dans le [Calendrier de navigation](#)⁸⁸. Les agents et les pilotes peuvent demander à modifier le Calendrier de navigation en contactant le COSP (par téléphone au +1 (250) 627-2522 ou par courriel à l'adresse psoc@rupertport.com).

11.3 PILOTAGE

Tous les navires de plus de 350 tonnes brutes et toutes les embarcations de plaisance de plus de 500 tonnes brutes sont soumis au pilotage obligatoire. Le capitaine, le propriétaire ou l'agent d'un navire qui doit arriver dans une zone de pilotage obligatoire doit aviser [l'Administration de pilotage du Pacifique](#)⁸⁹ de l'heure d'arrivée prévue, en temps universel coordonné (UTC) et en heure locale, au large de l'île Triple, près de Prince Rupert, au moins 48 heures avant l'arrivée, et doit confirmer ou corriger l'heure d'arrivée prévue 12 heures avant l'arrivée. Une station de pilotage est située au large de l'île Triple (54° 19.00' N, 130° 53.10' O), à environ 22 milles marins du port.

Le port de Prince Rupert est désigné comme zone de pilotage obligatoire en vertu de la [Loi sur le pilotage](#)⁹⁰. Tout navire tenu d'avoir à son bord un pilote en vertu de la Loi sur le pilotage ne peut naviguer dans le port à moins qu'un pilote de la côte de la Colombie-Britannique certifié ne soit à bord ou en cas d'urgence, selon les instructions du service Opérations maritimes de l'APPR.

Lorsque des mises à jour importantes sont apportées aux règles et réglementations de pilotage, l'Administration de pilotage du Pacifique (APP) publie des Avis relevant de l'industrie qui peuvent être consultés [ici](#)⁹¹. Ces avis font également état de nouvelles initiatives, de nouveaux services et d'autres annonces importantes concernant le pilotage.

DEMANDER LES SERVICES D'UN PILOTE

⁸⁸ <https://pems.rupertport.com/public/dashb.ashx?db=caprr.dailyshipping>

⁸⁹ <https://www.ppa.gc.ca/fr>

⁹⁰ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/p-14/TexteCompleet.html>

⁹¹ <https://www.ppa.gc.ca/fr>

PART V | 11. SERVICES NAUTIQUES

NAVIRES ENTRANTS

Les services d'un pilote sont normalement commandés par l'intermédiaire de l'agent du navire, qui contacte l'APP ou passe par le portail en ligne dédié au moins 10 heures avant l'arrivée. Le capitaine, le propriétaire ou l'agent communique l'heure estimée d'arrivée du navire à la station de pilotage de l'île Triple, en temps universel coordonné (UTC) et en heure locale, au moins 48 heures avant l'arrivée.

NAVIRES SORTANTS ET NAVIRES DANS LE PORT DE PRINCE RUPERT

Les services d'un pilote sont normalement commandés par l'intermédiaire de l'agent du navire au moins 10 heures avant l'heure de départ prévue. Si un navire ne mouille pas au poste qui lui a été attribué ou s'il s'écarte du poste de mouillage, le service Opérations maritimes de l'APPR peut lui ordonner de se repositionner sous le contrôle d'un pilote de la côte de la Colombie-Britannique certifié. Le navire concerné doit alors assumer tous les coûts liés au repositionnement.

PRÉPARER LE NAVIRE POUR L'EMBARQUEMENT DU PILOTE

Les navires doivent préparer une échelle de pilote de deux côtés du navire (sauf indication contraire) et l'abaisser à un mètre au-dessus de la ligne de flottaison. Les navires doivent également mettre à disposition une ligne pour hisser le sac du pilote avant l'embarquement de ce dernier.

REQUIRED BOARDING ARRANGEMENTS FOR PILOT

In accordance with SOLAS Regulation V/23 & IMO Resolution A.1045(27)

INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION

H.Q.S. "Wellington" Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R 2PN Tel: +44 (0)20 7240 3973 Fax: +44 (0)20 7210 3518 Email: office@impahq.org

This document and all IMO Pilot-related documents are available for download at: <http://www.impahq.org>

RIGGING FOR FREEBOARDS OF 9 METRES OR LESS

- HANDHOLD STANCHIONS:** Min. Diam. 32mm, Min. 120cm Above Bulwark. Handholds: Min. 70cm, Max. 80cm.
- MAIN-ROPE (without limit):** Min. Diam. 28mm, Max. Diam. 32mm. **IF REQUIRED BY THE PILOT.**
- SIDE-ROPE:** Min. Diam. 18mm.
- SPREADER:** Min. 180cm Long.
- ALL STEPS:** Must rest firmly against ship's side.
- MAXIMUM 9 STEPS:** Between spreaders.
- 32nd STEP:** From bottom must be a spreader.
- 31-35cm:** Step height.
- 6 METRES:** Undeformed ship's side.
- Height Required by Pilot:** Indicated on the diagram.

COMBINATION ARRANGEMENT FOR SHIPS WITH A FREEBOARD OF MORE THAN 9 METRES WHEN NO SIDE DOOR AVAILABLE

- PILOT LADDER:** Must be firmly attached to ship's side 1.5 metres above accommodation platform.
- ACCOMMODATION LADDER:** Secured to ship's side. Maximum 45° slope. Should lead aft.
- Lower platform:** Horizontal. The lower platform shall be a minimum of 5 metres above the sea.
- Recommended 7 metres:** Freeboard mark.
- 0.5m:** Clearance between platforms.
- 2m:** Recommended freeboard mark.
- Staircase:** Accommodation ladder should be secured to ship's side. (Using optional magnetic or pneumatic system).
- Staircase:** A pilot ladder requires a cleat of not less than 1.5 metres and no more than 9 metres.

NO! NO! NO! NO! NO! NO! NO!

- No shackles, knots or splices.
- The steps must be equally spaced.
- The steps must be horizontal and checks under the steps must be tightly secured.
- Spacers must not be fitted between steps.
- Side ropes must be equally spaced.
- The steps should not be painted, dirty or slippery.
- Loops and tripping lines present a tripping hazard and limit the Pilot Launch.

PILOT LADDER WINCH REEL

A

- Handholds: Min. 70cm, Max. 80cm.
- Minimum Clearance: 220cm.
- NO OBSTRUCTIONS.
- Min. 91.5cm.

B

- All pilot ladder winch reels should have a means of prevention from being accidentally operated.
- The brake and lock must be operative on manually operated winches.
- Power winches must have an operative safety device to lock the winch in position.
- Minimum Clearance: 220cm.
- Minimum: 91.5cm.

C

- Side opening.
- Handholds: Min. 70cm, Max. 80cm.
- Minimum Clearance: 220cm.
- 75cm x 75cm.
- Minimum: 91.5cm.
- Ship's side door used for transfer should not open outward.
- Handhold stanchions rigidly secured to deck.
- Responsible Officer in contact with bridge.
- Lifebuoy with self-lighting light.
- Subdeck & Pilot Ladder secured to deck strong points.

PARTIE V | 11. SERVICES NAUTIQUES

STATION D'EMBARQUEMENT DE PILOTES

La station d'embarquement de pilotes est située au large de l'île Triple (54° 19.00' N, 130° 53.10' O), à environ 22 milles marins du port de Prince Rupert.

Les navires peuvent recevoir l'instruction de suivre le bateau-pilote dans des eaux abritées près des Îles Lucy pour l'embarquement par gros temps.

BATEAU-PILOTE

Le bateau-pilote est soit le « PACIFIC PATHFINDER », un bateau de 22 mètres à coque jaune, rouf blanc et mât jaune, soit le « PACIFIC CHINOOK », un bateau de 17 mètres à coque jaune, rouf blanc et mât jaune, soit le « PACIFIC PILOT IV », un bateau de 20 mètres à coque jaune et rouf blanc. Les communications avec le bateau-pilote se font normalement sur la voie VHF 17 une heure avant l'arrivée à la station de pilotage.

HELICOPTERE POUR LES PILOTES

En attente. Des mises à jour sur ce service seront fournies en ligne sur le site de l'[Autorité de pilotage du Pacifique](#)⁹².

11.4 REMORQUEURS

Tous les navires doivent être accompagnés par des remorqueurs lorsqu'ils arrivent à un poste d'amarrage dans le port de Prince Rupert ou lorsqu'ils le quittent. Les exigences en matière de remorqueurs d'escorte et d'amarrage sont conformes aux directives actuelles de l'Autorité de pilotage du Pacifique et du service de pilote de la côte de la Colombie-Britannique certifié.

Par ailleurs, tous les navires doivent utiliser des remorqueurs quand ils font route dans le port de Prince Rupert, lorsque cela est nécessaire pour la sécurité de la navigation ou lorsque le service Opérations maritimes de la PRPA l'ordonne.

REMORQUEURS DISPONIBLES

SAAM TOWAGE

Téléphone : +1 (604) 252-2800

Nom	Puissance de traction maintenue	Puissance de traction
SST Tsimshian Warrior *	ASD	83,5 tonnes
SST Orleans *	ASD	85 tonnes
Saam Humber	ASD	71 tonnes
Saam Clyde	ASD	65 tonnes
SST Apache	CONV	22 tonnes

⁹² <https://www.ppa.gc.ca/fr>

PART V | 11. SERVICES NAUTIQUES

Saam Venta	ASD	60 tonnes
SST Capilano	ASD	65 tonnes
SST Star	CONV	25 tonnes
Saam Spirit	ASD	35 tonnes
Saam Wolf	CONV	22 tonnes
SAAM Dawn (Kitimat)	CONV	26 tonnes
SAAM Cecil (Kitimat)	CONV	24 tonnes

* Évalué en situation d'escorte

SEASPAN MARINE TRANSPORTATION

Téléphone : +1 (604) 990-3300

Nom	Propulsion	Puissance de traction
Seaspan Harrier *	Z-Peller 6300 BHP	75
Seaspan Kestrel *	Z-Peller 6300 BHP	81

* Évalué en situation d'escorte

WAINWRIGHT MARINE SERVICES LTD.

Téléphone : +1 (250) 624-9858

Nom	Horse-power	Propulsion
Cadal	1000 HP	Hélices jumelles
W Pearce	800 HP	Hélices jumelles
Fraser Warrior	600 HP	Hélices jumelles
Inlet Ranger	1000 HP	Hélices jumelles
Grizzly No. 7	300 HP	Hélice simple
Grizzly No.1	300 HP	Hélice simple

COMMANDER UN REMORQUEUR

Les remorqueurs sont normalement commandés par l'intermédiaire de l'agent du navire ou, en cas d'urgence, en adressant l'appel à « Trafic Prince Rupert » sur la voie VHF 71.

REMORQUAGE

Lorsque, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, l'APPR considère qu'un navire devrait faire appel à un remorqueur pour se déplacer dans le port, l'APPR peut, aux risques et aux frais du propriétaire du navire, ordonner au navire de faire appel à ce service. Tout navire remorquant un autre navire dans le port doit avoir une puissance suffisante pour assurer correctement ce service et doit à tout moment garder le contrôle total du navire remorqué. Il est interdit à tout navire qui remorque un autre navire ou qui en a la charge de le faire dériver ou de le laisser dériver, sauf pour prévenir un danger imminent pour la vie ou les biens.

REMORQUE DE SÛRETÉ

PARTIE V | 11. SERVICES NAUTIQUES

En cas d'incendie ou d'autre urgence, il peut être nécessaire d'éloigner un navire de son poste d'amarrage.

Les navires amarrés dans le port doivent installer une remorque à la proue et à la poupe, une extrémité étant solidement attachée sur le pont et l'autre étant suspendue sur le côté du navire situé au large et munie d'un œil placé à un mètre au maximum au-dessus de la ligne de flottaison.

Les remorques des navires manipulant des explosifs sont obligatoires et doivent être en acier.

11.5 AMARRAGE

Des embarcations d'amarrage sont nécessaires aux postes d'amarrage de l'île Ridley et du terminal Westview. Les amarreurs sont disponibles à tous les postes d'amarrage par l'intermédiaire de l'agent ou du terminal. Pour plus d'informations sur les terminaux spécifiques, veuillez vous référer à la section correspondante du Guide des Parties du port.

11.6 ASSUJETTISSEMENT DES CARGAISONS

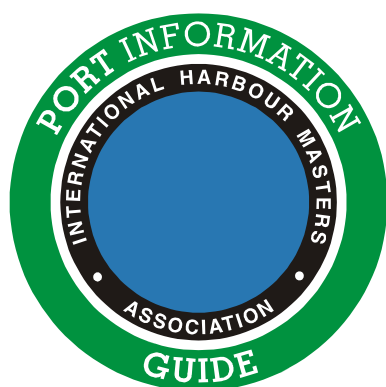
Les saisines utilisées, l'assujettissement et l'arrimage de la cargaison doivent être conformes aux conditions du [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#)⁹³ de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le [Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons \(Recueil CSS\)](#)⁹⁴ de l'OMI et le [Recueil canadien de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée](#)⁹⁵ sont également applicables.

⁹³ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-128/>

⁹⁴ <https://www.imo.org/fr/OurWork/Safety/Pages/CSS-Code.aspx>

⁹⁵ <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/bulletins-securite-navires/no-bulletin-02-1998>

12 Communications nautiques



PARTIE V | 12. COMMUNICATIONS NAUTIQUES

12.1 GÉNÉRALITÉS

L'utilisation correcte des fréquences radio et les procédures sont décrites dans les [Aides radio à la navigation maritime](#)⁹⁶. Tous les navires naviguant dans les eaux sous juridiction canadienne sont tenus d'avoir à leur bord l'édition applicable la plus récente de cette publication.

DIRECTIVES RELATIVES AUX TRANSPONDEURS AIS DANS LE PORT DE PRINCE RUPERT

Il est obligatoire pour tous les navires de haute mer, et recommandé pour tous les navires de pêche, remorqueurs et embarcations de plaisance, d'activer leurs transpondeurs AIS à tout moment dans la zone de Prince Rupert.

12.2 COMMUNICATIONS NAUTIQUES SUR LES VOIES VHF

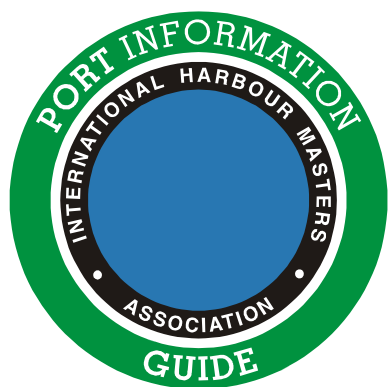
Voir également la section 11.2. Les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de Prince Rupert utilisent les voies VHF 11 et VHF 71. Les navires doivent établir la communication avec « Trafic Prince Rupert » sur la voie VHF 71 à 12 milles marins de la côte s'ils entrent par l'entrée Dixon. Les propriétaires de navires de haute mer et, à la demande du service Opérations maritimes de l'APPR, les propriétaires d'autres navires doivent, dans la mesure du possible, informer le service Opérations maritimes de l'APPR de la date prévue et de l'heure approximative d'arrivée au port.

RADIO

Prince Rupert radio Garde côtière « VAJ » 2182 KHz, 4125 KHz et VHF 16. Les navires souhaitant communiquer avec le service Opérations maritimes de l'APPR (« PRPA Marine Operations ») peuvent appeler le COSP sur la voie VHF 68. Les SCTM peuvent être contactés en adressant l'appel à « Trafic Prince Rupert » sur la voie VHF 71.

⁹⁶ <https://www.pacific.ccg-gcc.gc.ca/publications/mcts-sctm/ramn-arnm/index-fra.html>

13 Opérations de manutention des cargaisons



PARTIE VI | 13. OPÉRATIONS DE MANUTENTION DES CARGAISONS

13.1 GÉNÉRALITÉS

Cette section décrit les règles et réglementations concernant les opérations de manutention des cargaisons dans le port de Prince Rupert.

13.2 PROCÉDURES DE CHARGEMENT/DÉCHARGEMENT

Pour obtenir des informations spécifiques sur le chargement et le déchargement des cargaisons dans des terminaux particuliers, veuillez vous référer à la section correspondante du Guide des parties du port.

TRANSFERTS INTERNES

Il convient de prendre des précautions en cas de transfert d'hydrocarbures de l'intérieur d'un réservoir à un autre. À l'exception des chalands de soudage, aucun transfert interne ne doit être effectué dans une citerne remplie à plus de 85 % avant le transfert. Dans les limites du port, le transfert d'hydrocarbures ne doit pas être utilisé pour ajuster l'assiette d'un navire.

FUMIGATION

La fumigation doit être effectuée conformément au [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#)⁹⁷ de la Loi sur la marine marchande du Canada.

L'agent maritime est chargé d'organiser les opérations de fumigation dans le port de Prince Rupert en faisant appel à Universal Fumigation Services ou SGS Canada Agriculture Services.

La fumigation de la cargaison est normalement effectuée à la station d'amarrage 8 de Prince Rupert.

MARCHANDISES DANGEREUSES

Aucune marchandise dangereuse de classe 1 ou 7 ne doit être déchargée ou chargée au mouillage ou sur un chaland. Toutes les marchandises doivent être déchargées ou chargées dans les installations/le poste d'amarrage.

Classe 1 Explosifs

1.1 : 49 tonnes maximum sont acceptables

1.2 : 49 tonnes maximum sont acceptables

1.3 : 49 tonnes maximum sont acceptables

Classe 7 Matières radioactives - le déchargement ou le chargement de tous les produits UN de cette classe sont limités à 2 tonnes.

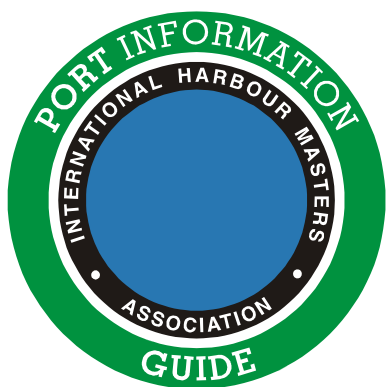
⁹⁷ <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-128/>

PARTIE VI | 13. OPÉRATIONS DE MANUTENTION DES CARGAISONS

UN1935 Cyanure en solution - ne sera ni déchargé ni chargé dans une installation ou un poste d'amarrage relevant de la compétence de l'APPR.

UN1942 Nitrate d'ammonium - ne sera ni déchargé ni chargé dans une installation ou un poste d'amarrage relevant de la compétence de l'APPR.

14 Exploitation des navires



PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

14.1 GÉNÉRALITÉS

Cette section contient des informations sur les règles et réglementations relatives à l'exploitation des navires dans le port de Prince Rupert.

Sont interdits dans le port de Prince Rupert :

- Les systèmes d'épuration de gaz d'échappement (épurateurs) en boucle ouverte
- Le pompage des eaux noires (eaux usées) ou des eaux grises par-dessus bord
- L'utilisation d'un incinérateur
- Le nettoyage du fond avec des brosses
- Le polissage des hélices
- La pêche au filet ou avec des casiers à moins de 50 mètres d'un poste d'amarrage, d'un mouillage désigné, d'une jetée, d'un flotteur ou de toute autre structure utilisée par des embarcations, sans autorisation écrite préalable de l'APPR.

14.2 MISE À L'EAU D'EMBARCATIONS ET DE RADEAUX DE SAUVETAGE

Le service Opérations maritimes de l'APPR est conscient des diverses exigences nationales requérant l'organisation à intervalles déterminés d'exercices de sécurité relatifs aux embarcations de sauvetage, et s'adaptera à toutes ces activités. Avant de procéder à de tels exercices, le navire doit demander l'autorisation au service Opérations maritimes de l'APPR par l'intermédiaire du COSP (téléphone : +1 (250) 627-2522 ou VHF 68), et indiquer l'heure de début et de fin. Les exercices de sécurité relatifs aux embarcations de sauvetage doivent se dérouler dans un rayon de 50 mètres autour d'un navire au mouillage.

Les embarcations de sauvetage des navires peuvent être utilisées pour transférer l'équipage vers et depuis les navires qui mouillent dans l'arrière-port. Ces embarcations ne peuvent débarquer et embarquer des personnes qu'au terminal Northland. Les équipages des navires ne doivent pas débarquer sur des quais privés. Les moteurs des embarcations doivent être équipés d'un système de silencieux efficace, conforme aux normes reconnues en matière de contrôle du bruit.

EXERCICES D'HOMME À LA MER ET D'URGENCE (INCENDIE, ABANDON DU NAVIRE, ETC.)

Avant de procéder à des exercices susceptibles d'être vus ou entendus par d'autres navires ou des personnes à terre, tous les navires doivent informer le COSP sur la voie VHF 68 et le service Trafic Prince Rupert sur la voie VHF 71 au moins 15 minutes avant le début des exercices et une nouvelle fois après la fin des exercices.

14.3 ENTRETIEN ET RÉPARATIONS

DÉMobilISATION DE LA PROPULSION

Aucun navire ne doit démobiliser ses moteurs principaux lorsqu'il est à quai sans obtenir l'approbation préalable du service Opérations maritimes de l'APPR par l'intermédiaire de l'agent maritime.

Le service Opérations maritimes de l'APPR tiendra compte des éléments suivants :

- Les conditions météorologiques, la marée ou le courant dominants
- Le type de poste d'amarrage et les opérations de manutention des cargaisons
- La durée prévue de la démobilisation des moteurs

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

En cas d'approbation, le navire devra remplir toutes les conditions suivantes :

- Assurer un quart permanent sur le pont
- Informer le COSP (VHF 68) et les SCTM (VHF 71) au début et à la fin de la démobilisation
- Assurer une surveillance continue de la voie VHF 71
- S'assurer que les remorques d'urgence sont correctement installées
- Prévoir un minimum de quatre amarres de bout de l'avant/de poupe et deux amarres de poste à chaque extrémité, sous tension à tout moment.

Dans certaines circonstances, un remorqueur peut être amené à se tenir à côté du navire. L'autorisation de démobiliser les moteurs principaux d'un navire au mouillage ne sera accordée que dans des circonstances exceptionnelles. Si cela est autorisé, un (ou plusieurs) remorqueur(s) d'une puissance de traction suffisante pour maintenir le navire en place dans les conditions météorologiques prévues devra(ont) se tenir immédiatement prêt(s) à intervenir pendant que les moteurs du navire sont démobilisés.

Rien dans ces procédures ne dispense le capitaine du navire de ses obligations en matière de sécurité ou de prendre les précautions supplémentaires qu'exigerait la pratique ordinaire des marins. Ces procédures doivent être considérées comme des exigences minimales.

ACTIONNEMENT DES MOTEURS PRINCIPAUX

Aucun navire ne doit faire tourner ses moteurs principaux lorsqu'il est amarré à un poste d'amarrage sans obtenir l'approbation préalable du service Opérations maritimes de l'APPR par l'intermédiaire du COSP. Lorsqu'un navire fait tourner son hélice alors qu'il est amarré à une propriété de l'APPR ou au mouillage, il doit, du coucher au lever du soleil, être suffisamment éclairé pour indiquer clairement cette activité.

TRAVAIL À CHAUD

Aux fins de la présente section, on entend par « travail à chaud » tout travail de soudage, découpage, brasage ou tout autre travail des métaux effectué à l'aide d'un équipement oxyacétylénique ou de soudage à l'arc à bord d'un navire de plus de 350 tonnes brutes, ou sur un quai ou dans une installation conçue pour accueillir de tels navires.

Toute opération de travail à chaud ne peut commencer que lorsque le document de [permis de soudage et de travail à chaud](#)⁹⁸ dûment complété a été envoyé au COPS par [courriel](#)⁹⁹. Toutes les parties du permis doivent être complétées, et la réponse à chaque question de la feuille jointe doit être affirmative pour que le travail puisse commencer. Si l'une des précautions ne peut être respectée, dans des circonstances particulières, une autorisation spécifique peut être accordée par le représentant de garde du service Opérations maritimes de l'APPR afin de permettre la poursuite du travail. Toute précaution supplémentaire imposée par le représentant de garde du service Opérations maritimes pour ce travail est obligatoire.

Les équipements de soudage et de brûlage ne peuvent être utilisés dans le port qu'avec l'autorisation du service Opérations maritimes de l'APPR et uniquement par des opérateurs qualifiés. Avant d'utiliser du matériel de soudage ou de brûlage dans le port, tous les produits inflammables doivent être éloignés du matériel à une distance telle qu'ils ne risquent pas de s'enflammer et, si cela est impossible, les produits inflammables doivent être protégés de manière adéquate. Il est interdit, dans le port, de réparer des réservoirs, des conteneurs ou

⁹⁸ <http://www.rupertport.com/permits-passes/>

⁹⁹ psoc@rupertport.com

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

d'autres installations utilisées pour le stockage ou le transport de produits inflammables à l'aide de matériel de soudage ou de brûlage tant que ces installations n'ont pas été rendues sûres pour effectuer les réparations.

Tout compresseur ou générateur utilisé en lien avec un équipement de soudage ou de brûlage doit être positionné en toute sécurité et de manière à ne pas interférer avec d'autres opérations effectuées dans le port ou sur la propriété de l'APPR.

ESSAIS DE TRACTION

Les navires peuvent effectuer des essais de traction sur les amarres ou de poussée uniquement avec l'autorisation préalable de l'APPR et sous réserve des conditions imposées par l'APPR. La réparation de tout dommage causé à un poste d'amarrage, à un système de défense, à des échelles ou à toute autre structure du terminal est à la charge du navire effectuant l'essai.

ESSAIS D'ÉQUIPEMENTS

Aucun navire, lorsqu'il est amarré à une propriété de l'APPR ou à côté d'un autre navire dans le port, ne doit, sans l'autorisation du service Opérations maritimes de l'APPR, procéder à des essais d'équipement ou de machines ou à toute opération susceptible de mettre en danger cette propriété ou d'autres navires.

14.4 INSPECTION DE LA CARÈNE, PLONGÉE ET NETTOYAGE

PLONGÉE

Toute personne souhaitant pratiquer la plongée récréative ou commerciale dans le port de Prince Rupert doit obtenir l'autorisation de l'APPR par l'intermédiaire du COSP en complétant un document de [permis de plongée](#)¹⁰⁰. Toute opération de plongée ne peut commencer que lorsque le document de permis de plongée dûment complété a été envoyé au COPS par [courriel](#)¹⁰¹.

Le site de plongée doit être correctement identifié par des bouées, des drapeaux ou des feux appropriés.

L'APPR peut refuser certaines opérations de plongée proposées si celles-ci sont contraires à la sécurité des opérations portuaires.

14.5 PEINTURE, PIQUAGE OU NETTOYAGE DES NAVIRES

PEINTURE, PIQUAGE OU NETTOYAGE

Le capitaine doit demander l'autorisation au moins une (1) heure avant tout travail de peinture, de piquage ou de nettoyage de la coque en appelant le COSP (indicatif d'appel « Port Security ») sur la voie VHF 68. Le service Opérations maritimes de l'APPR doit

¹⁰⁰ <http://www.rupertport.com/permits-passes/>

¹⁰¹ psoc@rupertport.com

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

approuver toutes les demandes avant le début des travaux. Les règles suivantes s'appliquent à tous les navires :

- Toutes les précautions doivent être prises pour éviter que de la peinture, des solvants ou toute autre substance nocive ne pénètrent dans les eaux du port de Prince Rupert.
- Les travaux de peinture, de piquage et de nettoyage doivent être effectués uniquement pendant les heures de jour.
- Les déchets et les éclats de peinture ne doivent pas tomber dans l'eau et doivent être éliminés conformément à toutes les réglementations applicables.
Le capitaine est chargé de veiller à ce qu'il n'y ait pas de déversement dans les eaux locales.
- Le nettoyage de la coque n'est pas autorisé.

14.6 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

PROGRAMME GREEN WAVE

L'APPR s'engage à veiller à ce que ses activités soient respectueuses de l'environnement et durables, ainsi qu'à sauvegarder et à promouvoir la protection de la faune et de la flore locales. Les navires qui vont au-delà des exigences en matière d'exploitation durable peuvent être récompensés dans le cadre du programme Green Wave. Ce programme comprend trois niveaux de réduction des tarifs pratiqués dans le port en fonction d'un niveau croissant de performance environnementale. Des informations supplémentaires sur le programme Green Wave, les frais portuaires et l'éligibilité à la réduction sont disponibles dans le Guide des tarifs portuaires de l'APPR. Les candidatures au programme Green Wave doivent être soumises par courriel¹⁰².

PROGRAMME POUR LES MAMMIFÈRES MARINS

Le programme sur les mammifères marins du port de Prince Rupert est une initiative visant à mieux comprendre et gérer l'impact des activités de transport maritime sur les espèces de baleines en danger dans la région de Prince Rupert. Parmi les principales menaces qui pèsent sur les baleines dans cette région figurent les perturbations acoustiques (bruits sous-marins), les perturbations physiques (collisions avec les navires) et les contaminants environnementaux. L'objectif à long terme du programme est de développer des mesures d'atténuation qui conduiront à une réduction des menaces potentielles pour les baleines en lien avec les activités de transport maritime. Le programme de rétablissement des orques de Pêches et Océans Canada identifie les perturbations, y compris les bruits sous-marins, comme l'une des menaces actuelles pesant sur les orques en Colombie-Britannique. Les orques utilisent en effet les sons pour naviguer, communiquer et localiser leurs proies. Pour plus d'informations et pour consulter l'infographie ci-dessous, rendez-vous sur la page du [Programme pour les mammifères marins de l'APPR](https://www.rupertport.com/marine-mammal-programming/)¹⁰³.

¹⁰² greenwave@rupertport.com

¹⁰³ <https://www.rupertport.com/marine-mammal-programming/>

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

Le [Mariner's Guide](http://wildwhales.org/learn/mariners-guide/)¹⁰⁴ to Whales for Western Canada fournit des informations sur l'aire de répartition historique des baleines, les mesures à prendre pour réduire les perturbations potentielles et les mécanismes de déclaration d'observation et de mammifères marins en détresse.

RENCONTRES DE MAMMIFÈRES MARINS

Suite à la modification du Règlement sur les mammifères marins réalisée en juillet 2018 par le gouvernement du Canada, tous les navires doivent se tenir à 100 mètres minimum de la plupart des baleines, marsouins et dauphins, et à 200 mètres minimum des orques, dans l'océan Pacifique au large de la côte de la Colombie-Britannique. Ces dernières années, des mesures saisonnières annuelles ont imposé aux navires de rester à 400 mètres de toutes les orques dans les eaux côtières du sud de la Colombie-Britannique, entre Campbell River et le nord d'Ucluelet, entre le 1er juin et le 30 novembre.

Afin de réduire le bruit sous-marin, il est également demandé aux navires d'éteindre leurs échosondeurs et de mettre les moteurs au ralenti, s'ils peuvent le faire en toute sécurité, lorsqu'une baleine se trouve à moins de 400 mètres. En outre, la réglementation prévoit la déclaration obligatoire (et immédiate) de tout contact d'un navire avec des mammifères marins par l'intermédiaire de la ligne d'urgence de Pêches et Océans Canada. Toute personne contrevenant à la réglementation peut être accusée d'une infraction à la Loi sur les pêches.

Si votre navire heurte une baleine, ou si vous observez un mammifère marin en détresse ou empêtré, contactez la ligne d'urgence British Columbia Marine Mammal Response Network de Pêches et Océans Canada (+1 (800) 465-4336 ou VHF 16).

Si vous voyez un mammifère marin, veuillez contacter le réseau BC Cetacean Sightings Network (+1 (866) I-SAW-ONE ou +1 (866) 472-9663), ou soumettre votre observation par le biais de l'application WhaleReport (disponible sur les appareils iOS et Android). Veuillez à noter les détails importants et les éléments qui pourraient aider à l'identification et à la localisation :

- Date, heure et localisation (latitude/longitude) de l'animal
- Type d'animal (espèce si possible)
- Distance d'observation
- Comportements de l'animal observé (et degré de confiance dans l'identification)
- Nombre d'individus
- Si possible, depuis un endroit sûr et dans le respect de la réglementation sur les mammifères marins, fournissez des photographies et une vidéo de l'animal, en particulier des gros plans des nageoires et des nageoires caudales

Le WhaleReport Alert System (WRAS, système d'alerte et d'avertissement concernant les baleines) est un système d'alerte mobile et de bureau qui alerte les navigateurs commerciaux de la présence de baleines afin qu'ils puissent prendre des mesures d'atténuation, telles que ralentir ou dévier de leur route, pour réduire le risque de perturbation

¹⁰⁴ <http://wildwhales.org/learn/mariners-guide/>

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

et de collision. Si vous appartenez à une organisation maritime professionnelle et que vous êtes pilote ou membre de l'équipage d'un navire, veuillez contacter le responsable du projet WRAS à l'adresse WRAS@ocean.org pour demander l'accès au système d'alerte et d'avertissement concernant les baleines WhaleReport.

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

Problèmes / événements à signaler	À qui	Via	Moyen
Observation d'une baleine, d'un dauphin ou d'un marsouin	Réseau BC Cetacean Sightings Network et Pêches et Océans Canada	Application WhaleReport, appel au 1.866.472.9663 The WhaleReport Alert System WildWhales	Appel, courriel ou formulaire en ligne
Mammifère marin retrouvé mort ou en détresse	BC Marine Mammal Response Network	Téléphone : 1.800.465.4336	Transmission orale

If you see tail, fin or spray – Stay far enough away

100 metres away
200 metres away

Keeping a minimum of 100 metres away from most whales, porpoises and dolphins, and keeping 200 metres away if they are in resting position or with their calf.

200 metres away
400 metres away

Keeping 200 metres away from killer whales in BC and the Pacific Ocean and keeping 400 metres away from all killer whales in southern BC coastal waters between Campbell River and just north of Ucluelet* (June 1 – May 31)
*Under the Canada Shipping Act. Some exceptions may apply.

400 metres away

Belugas in the St. Lawrence Estuary

Certain whales, like killer whales in B.C. and the St. Lawrence Estuary Beluga in Quebec, need **more distance** because of threats they already face. There are also other approach distances which are tailored to particular circumstances. For more information visit:
<https://dfo-mpo.gc.ca/campaign-campagne/protectingwhales-protegerbaleines/index-eng.html>

Fisheries and Oceans Canada / Pêches et Océans Canada

Canada

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

REJETS DES NAVIRES

a) Ordures du navire

Les ordures du navire doivent être conservées à bord dans des conteneurs appropriés munis de couvercles adéquats. Des services d'enlèvement des ordures sont disponibles et doivent être utilisés pour limiter au minimum la quantité d'ordures à bord avant l'appareillage. Les ordures, le fardage et les rebuts ne doivent pas être jetés dans les eaux territoriales canadiennes.

b) Rejets de liquides

Le terme « rejets des navires » fait référence au rejet de tout liquide provenant d'un navire, à l'exception des eaux de ballast. Aucune personne ni aucun navire ne sont autorisés à rejeter illégalement des polluants dans l'eau au sein du port. Des informations relatives au rejet de liquides par les navires, y compris les distances au large et les zones où de telles activités peuvent être autorisées, figurent dans le Règlement sur la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

c) Rejet accidentel

Tout rejet accidentel par un navire doit être immédiatement signalé aux SCTM au +1 (250) 627-3074. Si le rejet contient des hydrocarbures ou d'autres substances nocives, le navire doit immédiatement activer son plan d'intervention contre la pollution.

d) Rejet des eaux noires et grises

Le rejet des eaux noires (eaux usées sanitaires) et des eaux grises (eaux usées ménagères provenant des évier, des douches et des drains) dans l'environnement, par tout navire disposant d'une certification pour transporter plus de 15 passagers ou plus de

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

400 tonnes, n'est pas autorisé dans le port de Prince Rupert, à moins qu'une vue d'ensemble de l'usine de traitement des eaux usées approuvée par Transports Canada ne soit fournie à l'APPR et validée. Les embarcations de plaisance doivent également s'assurer qu'ils respectent les restrictions réglementaires et les meilleures pratiques de gestion relatives au rejet des eaux noires et des eaux grises dans le port.

Tous les navires doivent conserver les eaux noires/grises à bord, utiliser des installations de pompage appropriées ou faire appel à un chaland/un navire de collecte pour éliminer correctement les déchets pendant qu'ils se trouvent dans le port.

Dans des circonstances extrêmes, une autorisation de rejeter des eaux grises dans l'environnement peut être accordée à un navire de haute mer, à condition que l'APPR juge que cela n'est pas nuisible. Un test de dépistage des substances/bactéries nocives doit être effectué avant tout rejet. Contactez le COSP pour plus d'informations.

Toute personne surprenant un navire en train de rejeter illégalement des eaux usées est priée d'enregistrer l'incident (photo/vidéo et détails) et de le signaler au COSP au +1 (250) 627-2522. L'APPR transmettra les informations à l'organisme de réglementation compétent.

e) Rejet d'eau de cale et de boues

Toutes les opérations de vidange des cales et des boues doivent être approuvées au préalable par le service Opérations maritimes de l'APPR et seront traitées au cas par cas. Si l'opération doit être effectuée pendant que le navire est à quai, l'opérateur du terminal devra également donner son accord. Si l'autorisation est accordée, le navire doit suivre les mêmes procédures de transfert et les mêmes contrôles de sécurité que pour une opération de soutage.

f) Rejet des eaux de lavage de la cale

Les navires qui souhaitent rejeter des eaux de lavage de cale/réservoir doivent en informer le COSP. Le représentant du service Opérations maritimes de garde peut être contacté à tout moment en dehors des heures normales de bureau par l'intermédiaire du COSP au +1 (250) 627-2522. Il est recommandé de donner un préavis d'au moins 12 heures. Si une opération de lavage de cale a été approuvée, tous les résidus de lavage doivent être évacués par une méthode approuvée vers une installation à terre ou conservés à bord. Le personnel du service Opérations maritimes peut inspecter la propreté des cales/réservoirs et les eaux de lavage des cales/réservoirs avant le rejet. En tout état de cause, aucune eau de lavage de cale/réservoir ne doit être rejetée sans l'approbation de l'APPR.

Les navires sont encouragés à conserver les eaux de lavage à bord ou, au moins, à assurer la décantation des matières les plus lourdes avant le rejet par-dessus bord. Quel que soit le degré d'innocuité de la marchandise, le ministère canadien des pêches et des océans interdit une quantité supérieure à 75 mg/L (parties par million) de matières en suspension. Pour la plupart des matières, cela se présente sous la forme d'un léger trouble. Dans la mesure du possible, il convient d'utiliser des méthodes de nettoyage à sec, qui permettent de récupérer le produit.

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

SYSTÈMES D'ÉPURATION DE GAZ D'ÉCHAPPEMENT

L'utilisation de systèmes d'épuration de gaz d'échappement (épurateurs) en boucle ouverte est interdite dans le port de Prince Rupert. L'utilisation de systèmes d'épuration de gaz d'échappement (épurateurs) en boucle fermée est autorisée.

14.7 SOUTAGE

GÉNÉRALITÉS

En l'absence d'une installation d'avitaillement certifiée, les directives suivantes s'appliquent à tous les navires dans les limites juridictionnelles de l'Administration portuaire de Prince Rupert et ont été élaborées pour améliorer la sécurité et éviter tout déversement lors des opérations d'avitaillement dans le port de Prince Rupert.

En l'absence d'une installation d'avitaillement certifiée, aucun navire de plus de 50 mètres de longueur hors tout (LHT) ne doit souter ou se ravitailler en carburant dans le port, à moins d'avoir obtenu l'autorisation préalable de l'Administration portuaire de Prince Rupert et d'avoir rempli la [Liste de vérifications pour le Soutage](#)¹⁰⁵.

DÉFINITIONS

Dans les présentes directives :

La **zone d'opération** représente les navires de soutage, toutes les conduites et tous les collecteurs d'avitaillement, ainsi que la zone d'eau entourant les navires. Dans le cas d'un transfert à terre à partir d'un véhicule d'avitaillement, la zone d'opération désigne toute zone au-dessus de l'eau entre le véhicule d'avitaillement et le navire destinataire, toutes les conduites et tous les collecteurs d'avitaillement, ainsi que la zone d'eau entourant le navire destinataire;

Les **soutes** représentent les hydrocarbures liquides destinés à la propulsion principale et/ou au fonctionnement des machines auxiliaires d'un navire, ou un liquide destiné à la lubrification du moteur du navire ou de ses autres machines, y compris les eaux de lavage et les eaux de cale;

Le **fournisseur de soutes** représente la partie qui fournit des soutes à un navire;

Le **navire de soutage** est un navire, chalands compris, exploité par un fournisseur de soutes et livrant des soutes à un navire destinataire;

Le **véhicule de soutage** est un camion-citerne ou un autre véhicule qui livre des soutes à un navire destinataire à partir de la terre;

Le **superviseur du soutage** est la personne dûment qualifiée désignée par le capitaine du navire de soutage pour superviser l'opération de soutage sur le navire de soutage. Cette personne doit être présente à tout moment pendant l'opération de soutage et doit bénéficier d'une assistance appropriée pour contribuer à la sécurité et à l'efficacité des opérations. Pendant l'opération de soutage, le superviseur du soutage doit être en communication constante avec l'officier de quart. Dans le cas d'une opération de soutage à partir d'un véhicule de soutage, le superviseur du soutage est la personne dûment qualifiée désignée par le fournisseur de soutes pour superviser l'opération de soutage à partir du véhicule de soutage. Cette personne doit être présente à tout moment pendant l'opération de soutage et doit bénéficier d'une assistance

¹⁰⁵ <http://www.rupertport.com/permits-passes/>

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

appropriée pour contribuer à la sécurité et à l'efficacité des opérations. Pendant l'opération de soutage, le superviseur du soutage doit être en communication constante avec l'officier de quart;

Le **navire destinataire** est le navire qui reçoit des soutes depuis un autre navire ou un véhicule;

L'officier de quart est la personne dûment qualifiée désignée par le capitaine du navire destinataire pour superviser l'opération de soutage sur le navire destinataire. Cette personne doit être présente à tout moment pendant l'opération de soutage et doit bénéficier d'une assistance appropriée pour contribuer à la sécurité et à l'efficacité des opérations. Pendant l'opération de soutage, l'officier de quart doit être en communication constante avec le superviseur du soutage; Le PUBCPH est l'acronyme du Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures.

FOURNISSEURS

Un fournisseur de soutes agréé est une entreprise d'approvisionnement en soutes qui a été approuvée par l'Administration portuaire de Prince Rupert pour fournir des soutes aux navires relevant de la juridiction de l'Administration. Les entreprises qui souhaitent approvisionner en soutes les navires faisant escale dans le port de Prince Rupert sont tenues de s'enregistrer auprès de l'Administration portuaire de Prince Rupert, de fournir les documents suivants et de se conformer aux exigences suivantes comme condition d'approbation :

1. fournir à l'Administration portuaire une liste actualisée des navires et remorqueurs de soutage et/ou des véhicules de soutage, ainsi que leurs coordonnées;
2. fournir des documents de certification statutaire valides délivrés par Transports Canada ou d'autres organismes reconnus;
3. fournir des documents attestant de la réussite de l'évaluation d'adéquation des navires de soutage et des remorqueurs qui les manœuvrent, conformément au Programme de rapport d'inspection des navires (Ship Inspection Report Programme – SIRE) de l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF);
4. se conformer aux niveaux de dotation minimaux de sécurité de Transports Canada;
5. procéder à une évaluation formelle des risques liés aux niveaux de dotation nécessaires pour exécuter les opérations de soutage en toute sécurité et pour faire face à une éventuelle situation d'urgence;
6. procéder à des évaluations formelles des risques liés aux services de soutage qui seront proposés dans le port de Prince Rupert, afin d'inclure une évaluation des risques liés à la tenue d'opérations de soutage en même temps que des opérations de manutention des cargaisons, le cas échéant;
7. informer l'Administration portuaire de Prince Rupert des résultats de l'évaluation des risques ainsi que des mesures et stratégies mises en œuvre pour gérer les risques identifiés;
8. fournir à l'Administration portuaire de Prince Rupert une preuve d'assurance valide conforme aux exigences en matière d'assurance énoncées dans les présentes directives;
9. fournir la preuve de conclusion d'un contrat avec un organisme reconnu de lutte contre les déversements en mer, tel que la Western Canada Marine Response Corporation;
10. conserver en permanence à bord du navire de soutage un exemplaire de la dernière édition de l'International Safety Guide for Oil Tankers & Terminals (ISGOTT, Guide international de sécurité pour les pétroliers et les terminaux);

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

11. veiller à ce que les sources d'inflammation soient éliminées ou se trouvent dans un environnement contrôlé sur le chaland, en utilisant des échappements de moteur équipés de pare-flammes et de pare-étincelles et en veillant à ce que le matériel de pompage et les autres équipements soient intrinsèquement sûrs;
12. maintenir des systèmes de gestion de la sécurité, de l'environnement et de la qualité certifiés de manière indépendante et fournir des mises à jour régulières des audits à l'Administration;
13. fournir une certification des tuyaux de soutage (type de tuyau, pression de service maximale, date de test/fabrication) conformément à la norme canadienne ou au guide ISGOTT;
14. fournir une copie du manuel des opérations de soutage du fournisseur et des évaluations des risques associées; et
15. fournir une copie du plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (ou PUBCPH) du navire de soutage ou du véhicule de soutage, quelle que soit la taille du navire de soutage ou du véhicule de soutage.

Outre les exigences ci-dessus, un fournisseur de soutes disposant d'un agrément de navire de Transports Canada pour le transport d'un ou de plusieurs camions-citernes sur un chaland pour l'avitaillement en soutes en mer doit :

16. veiller à ce que le chaland destiné à transporter le(s) camion(s)-citerne(s) en mer soit muni d'un dispositif d'assujettissement adapté, de sorte que le(s) camion(s)-citerne(s) puisse(nt) être solidement arrimé(s) au pont du navire à tout moment pendant la durée du transport à destination et en provenance du navire destinataire, et pendant l'opération de soutage. Ce dispositif d'assujettissement doit être inspecté par l'Administration portuaire de Prince Rupert ou par un expert maritime désigné, approuvé avant la première utilisation et inspecté ensuite chaque année;
17. équiper la zone principale du pont où se trouve(nt) le(s) camion(s)-citerne(s) d'un dispositif de retenue des déversements d'une hauteur minimale de 150 mm/6" avec des bacs de rétention des gouttes placés sous tous les collecteurs et les raccords de tuyaux. Le chaland doit également être équipé d'une pompe pneumatique de récupération des déversements et de récipients destinés à recevoir tout produit déversé;
18. équiper le chaland et le camion-citerne d'un matériel de lutte contre l'incendie suffisant et approprié pour la quantité de soutes à transporter; et
19. s'assurer que la stabilité du chaland et du camion-citerne est suffisante pour toutes les conditions d'exploitation prévues.

Le fournisseur de soutes doit maintenir la validité et la pertinence de la documentation et des exigences générales susmentionnées, comme condition au maintien de son agrément en tant que fournisseur.

ASSURANCE

Avant le début des services de soutage, le fournisseur de soutes doit souscrire l'assurance exigée par l'APPR à sa seule discrétion, pouvant comprendre, sans s'y limiter : une assurance responsabilité civile générale, une assurance de garanties complémentaires des armateurs, et une couverture de la responsabilité civile des entrepreneurs en cas de pollution. L'assurance requise pour les services de soutage doit comporter des conditions et des limites

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

acceptables pour l'Administration portuaire de Prince Rupert.

Il est entendu qu'il incombe au fournisseur de soutes de décider si une couverture d'assurance supplémentaire est nécessaire pour ses opérations de soutage et de veiller au respect de toute loi applicable.

PLANIFICATION

Tous les fournisseurs de soutes doivent recevoir l'autorisation de l'Administration portuaire de Prince Rupert conformément au Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires avant de commencer leurs activités à Prince Rupert, et cette autorisation, si elle est accordée, peut être assortie de conditions.

À l'exception des navires transportant des produits à point d'éclair faible / très inflammables tels que le GPL ou des produits blancs, le soutage peut être effectué le long d'un poste d'amarrage, le long d'un poste d'amarrage pendant le chargement de la cargaison ou dans les mouillages 2 à 9 du port. Les navires transportant des produits à point d'éclair faible / très inflammables tels que le GPL ou des produits blancs peuvent souter uniquement à quai et ne peuvent pas souter pendant le chargement de la cargaison. Le soutage doit se dérouler de jour uniquement et dans des conditions de bonne visibilité. En de rares occasions, le soutage peut avoir lieu en dehors des heures de jour avec l'accord préalable de l'Administration portuaire de Prince Rupert. Si l'autorisation est accordée pour un soutage en dehors des heures de jour, un éclairage adéquat doit être fourni dans la zone d'opération, y compris au niveau du collecteur de soutage et des stations de soutage, ainsi qu'à tous les endroits où l'on effectue des mesures. Pour que les opérations de soutage puissent avoir lieu, un barrage flottant adapté aux conditions de vent et de vagues prévues tout au long de l'opération et encerclant la zone d'opération doit être en place et positionné de manière à assurer le confinement maximal de toutes soutes susceptibles d'être déversées. Il peut être demandé aux navires destinataires de fixer des câbles à leur structure pour maintenir l'équipement de barrage pendant l'opération de soutage.

Les soutes peuvent être transférées à un navire destinataire à partir d'un navire à double coque approuvé par Transports Canada ou d'un chaland-citerne à double coque autopropulsée ou non autopropulsée, ou à un navire à quai à partir d'un véhicule de soutage approuvé par Transports Canada depuis le rivage. Le soutage de produits de Classe 3 - Liquides inflammables ou de polluants marins tels que définis par le Code maritime international des marchandises dangereuses à partir d'un ou de plusieurs camions-citernes positionnés sur un chaland nécessite l'approbation spécifique de Transports Canada et le respect des directives supplémentaires de l'APPR indiquées dans la rubrique « Restrictions ».

Indépendamment de la méthode et du fournisseur, les présentes directives s'appliquent à tous les navires ou véhicules qui livrent ou reçoivent des soutes dans le port de Prince Rupert. Toutes les parties impliquées dans la planification et la fourniture de services de soutage doivent être pleinement conscientes des présentes directives ainsi que de toute exigence supplémentaire émise par les opérateurs de terminaux spécifiques. Les présentes directives relatives au soutage sont conçues pour être utilisées en complément des autres contrôles et réglementations existants en matière de sécurité des transports maritimes. En aucun cas elles ne remplacent ou ne rendent sans objet ces contrôles et réglementations.

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

RESTRICTIONS

Conformément à la réglementation fédérale canadienne en vigueur applicable aux pétroliers opérant sur la côte nord de la Colombie-Britannique, il est interdit aux navires de soutage opérant dans le port de Prince Rupert de transporter plus de 12 500 tonnes de pétrole brut ou d'hydrocarbure persistant.

Le soutage ne peut avoir lieu qu'à côté d'un poste d'amarrage ou dans les mouillages 2 à 9 du port. Afin de permettre une utilisation efficace des mouillages et de ne pas générer de trafic portuaire supplémentaire, il est recommandé aux navires qui en ont la possibilité de souter le long d'un poste d'amarrage. Les navires situés aux mouillages 2 à 9 du port et qui ne peuvent pas souter à un poste d'amarrage en raison de contraintes de temps ou pour d'autres raisons peuvent souter au mouillage.

Les postes d'amarrage et les mouillages de l'arrière-port (mouillages 2 à 7) sont relativement protégés, mais tous les postes d'amarrage et les mouillages où le soutage est autorisé à Prince Rupert sont à tout moment exposés aux conditions météorologiques et maritimes qui peuvent, en particulier au cours des mois d'automne et d'hiver, changer rapidement et à brève échéance. Les restrictions suivantes s'appliquent à tous les navires qui soutent à Prince Rupert :

1. les opérations de soutage ne doivent pas avoir lieu lorsque le vent souffle ou lorsqu'il est prévu qu'il souffle à une vitesse égale ou supérieure à 21 nœuds pendant la période prévue des opérations de soutage;
2. la hauteur des vagues doit être de 1 mètre maximum;
3. la visibilité doit être égale ou supérieure à 2 milles marins; et
4. un remorqueur doit rester sur place et être prêt à prêter assistance pendant toute la durée de l'opération de soutage (ne s'applique pas aux navires de livraison autpropulsés).

Un fournisseur de soutes ayant reçu l'agrément de Transports Canada pour le transport d'un ou de plusieurs camions-citernes sur le pont d'un chaland est en outre limité au soutage des navires destinataires le long d'un poste d'amarrage ou aux mouillages 2 à 7.

Au mouillage ou à quai, aucune opération de soutage ne doit avoir lieu à l'approche d'un orage électrique ou pendant celui-ci.

Les navires transportant des produits à point d'éclair faible / très inflammables tels que le GPL ou des produits blancs peuvent souter uniquement au terminal ou au poste d'amarrage, et ce uniquement avant la mise en place des mâts de charge et le début des opérations de manutention des cargaisons ou après l'achèvement des opérations de manutention des cargaisons et le retrait.

Aucune disposition de la présente section ne dispense ou n'empêche le capitaine d'un navire de prendre ou d'appliquer toute décision qui, selon son jugement professionnel, est nécessaire à la sécurité de la navigation et de la conduite de son navire.

AVIS

Le fournisseur de soutes doit fournir son calendrier de soutage par courriel au moins 24 heures à l'avance aux entités suivantes :

1. le Centre des opérations de sûreté portuaire à l'adresse psoc@rupertport.com;

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

2. la WCMRC; et
3. l'opérateur de terminal concerné lorsque le soutage a lieu le long d'un poste d'amarrage.

Avant le début du pompage, le capitaine d'un navire de soutage (ou le superviseur du soutage d'un véhicule de soutage dans le cas d'un transfert à terre) doit contacter le Centre des opérations de sûreté portuaire par téléphone au +1 (250) 627-2522 ou via la voie VHF 68, et indiquer :

1. le poste d'amarrage ou le mouillage et l'heure à laquelle le soutage commencera;
2. le nom du (des) navire(s) / véhicule impliqué(s);
3. la quantité et le type de soutes à transférer; et
4. un rapport verbal sur l'accomplissement de toutes les exigences ci-dessous.

RESPONSABILITÉS

Toutes les opérations de soutage doivent être effectuées conformément à la dernière édition du guide ISGOTT, à la Liste de vérifications pour le Soutage et aux informations supplémentaires fournies dans les présentes directives. Le capitaine de tout navire engagé dans une opération de soutage (approvisionnement ou réception) et le superviseur du soutage à partir d'un véhicule de soutage doivent :

1. prendre toutes les précautions nécessaires pour empêcher le déversement de soutes dans l'eau, sur le rivage ou sur un poste d'amarrage;
2. s'assurer qu'une personne qualifiée est désignée responsable de l'opération de soutage sur son navire (superviseur du soutage/officier de quart) et qu'elle parle couramment anglais. L'anglais est la langue à utiliser pour tous les aspects de l'opération de soutage;
3. veiller à ce que toute personne participant à des opérations de soutage soit formée pour effectuer le soutage en toute sécurité. Les justificatifs de formation sont mis à la disposition de l'Administration si celle-ci en fait la demande;
4. veiller à ce que les niveaux de tous les réservoirs de carburant, y compris ceux qui ne sont pas destinés à être utilisés, fassent l'objet d'une surveillance visuelle constante tout au long de l'opération de soutage;
5. s'assurer que les taux de pompage et les pressions de fluide sont convenus et maintenus, y compris le taux de démarrage, le taux maximum et le taux de remplissage. Il convient de noter que les taux de charge doivent être adaptés à la taille/capacité des réservoirs;
6. s'assurer que toutes les vannes des conduites du navire destinataire ont été vérifiées avant d'ouvrir la vanne du collecteur;
7. veiller à ce que le soutage soit immédiatement interrompu en cas de perte de communication entre le navire de soutage ou le véhicule de soutage et le navire destinataire;
8. veiller à ce que les tuyaux soient vidangés avant d'être débranchés et, lors du débranchement, mettre en place des bacs de récupération lorsqu'un raccord ou une bride ne se trouve pas au-dessus d'une zone de rétention; et
9. s'assurer que les tuyaux sont obturés avant d'être descendus ou retirés du navire

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

destinataire, et que le collecteur de soute est obturé immédiatement après le débranchement.

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

Lors du soutage le long d'un poste d'amarrage, le navire destinataire et le navire ou le véhicule de soutage doivent être pleinement conscients de toute exigence spécifique émise par l'opérateur du terminal. L'utilisation d'une passerelle appropriée entre les navires est requise lors des opérations de soutage. La passerelle doit être fixée en toute sécurité à tout moment.

AVANT LE DÉBUT DU TRANSFERT

Le capitaine de tout navire engagé dans une opération de soutage et le superviseur du soutage d'un véhicule de soutage ne doivent pas commencer un transfert avant de s'assurer que (le cas échéant) :

1. le navire de soutage est solidement amarré conformément à un plan d'amarrage convenu à l'avance entre le navire de soutage et le navire destinataire. Les amarres doivent être tendues tout au long de l'opération de soutage;
2. des systèmes de défense appropriés sont déployés entre les navires de soutage et destinataire;
3. des méthodes de communication radio fiables permettant un arrêt immédiat ont été établies et peuvent être maintenues tout au long de l'opération;
4. le navire destinataire a mis à disposition une passerelle ou des moyens d'accès sûrs pour l'équipage du navire de soutage ou du véhicule de soutage, conformément à la réglementation applicable;
5. les tuyaux qui vont être utilisés sont en bon état et testés conformément à la norme canadienne appropriée ou selon le guide ISGOTT;
6. les tuyaux qui vont être utilisés sont bien soutenus, sans coudes ni courbures prononcées, d'une longueur suffisante pour permettre le déplacement du ou des navires, et bien grésés pour ne pas être endommagés par le déplacement du ou des navires;
7. il n'y a pas de raccords de tuyaux dans l'espace entre le navire de soutage et le navire destinataire ou à moins d'un mètre du côté du navire ou du poste d'amarrage;
8. un barrage flottant adapté aux conditions de vent et de vagues prévues tout au long de l'opération est en place autour de la zone de soutage;
9. des kits maritimes, contenant des tampons et du matériel absorbants, sont mis à disposition au point de soutage;
10. la Liste de vérifications pour le Soutage a été remplie de manière honnête, présente une réponse affirmative à toutes les questions, et a été complétée et signée par les capitaines du navire de soutage et du navire destinataire, par le superviseur du soutage et par l'officier de quart. Dans le cas d'un transfert à terre, la Liste de vérifications pour le Soutage est signée par le capitaine du navire destinataire, l'officier de quart et le superviseur du soutage du véhicule de soutage;
11. les navires affichent le pavillon « B » du Code international des signaux le jour et un feu rouge visible sur tout l'horizon la nuit; et
12. le Centre des opérations de sûreté portuaire a été contacté et informé en conséquence. Une fois le soutage terminé, le capitaine du navire de soutage (ou le superviseur du soutage

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

du véhicule de soutage dans le cas d'un transfert à terre) doit contacter le COSP par téléphone au +1 (250) 627-2522 ou via la voie VHF 68.

La Liste de vérifications pour le Soutage doit être conservée pendant au moins un an et une copie doit être envoyée par courriel au COSP à l'adresse psoc@rupertport.com immédiatement après le soutage.

SOUTAGE PENDANT DES OPÉRATIONS DE MANUTENTION DES CARGAISONS

Lors du soutage le long d'un poste d'amarrage, il convient de veiller à maintenir une distance de sécurité entre les opérations de soutage et les autres activités simultanées (c'est-à-dire les opérations de manutention des cargaisons, l'utilisation d'équipements lourds et le déplacement de charges sur le pont et au-dessus de celui-ci). Avec l'accord du terminal, le soutage à quai doit être programmé de manière à ce que :

1. il n'y ait pas d'interférence avec les opérations de manutention des cargaisons ou d'autres activités en cours;
2. le personnel impliqué dans l'opération de soutage sur les deux navires se consacre uniquement à l'opération de soutage et ne se voit confier aucune autre tâche;
3. aucune charge ne soit suspendue au-dessus ou à proximité de l'opération de soutage (y compris les personnes, les navires de soutage, les remorqueurs, les véhicules de soutage, les tuyaux ou les conduites); et
4. il n'y ait pas d'opération de ballastage des réservoirs ni de remplissage des réservoirs d'eau douce pendant les opérations de soutage. Si cela n'est pas possible, toutes les précautions doivent être prises pour s'assurer que le ballast ou l'eau douce ne déborde pas sur le pont.

Une évaluation spécifique des risques opérationnels doit être entreprise pour traiter les risques découlant d'opérations simultanées.

DÉSOUTAGE

Il peut arriver que des navires doivent vidanger leurs soutes parce qu'ils n'ont pas reçu la bonne qualité de soutes ou parce qu'ils doivent effectuer des réparations, etc. Les navires requérant une opération de désoutage doivent d'abord obtenir l'autorisation de l'Administration portuaire de Prince Rupert, puis suivre les mêmes directives et la même liste de vérifications que pour le soutage.

PARTIE VI | 14. EXPLOITATION DES NAVIRES

RÉACTION EN CAS DE DÉVERSEMENT

Tous les navires et véhicules de soutage doivent disposer de l'équipement nécessaire pour arrêter immédiatement leurs pompes de soutage. En cas de déversement lors du transfert, de la manutention ou du stockage de produits de soutage, le pompage doit être immédiatement arrêté et les navires/véhicules concernés doivent activer leur PUBCPH. Le déversement doit être immédiatement signalé à la ligne régionale de lutte contre la pollution marine de la Garde côtière canadienne (+1 (800) 889-8852), aux SCTM (Trafic Prince Rupert) sur la voie VHF 71, à la ligne du British Columbia Provincial Emergency Program (+1 (800) 663-3456) et au Centre des opérations de sûreté portuaire par téléphone (+1 (250) 627-2522) ou sur la voie VHF 68.

Les informations suivantes doivent être précisées lors de la déclaration :

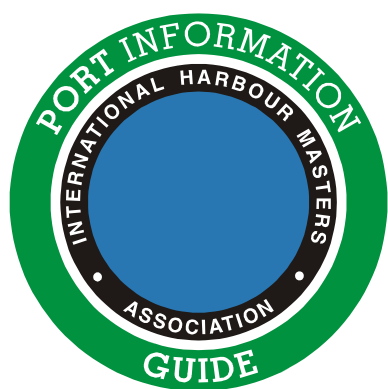
1. le lieu et l'heure du déversement;
2. les noms des navires/véhicules impliqués;
3. la nature de l'incident;
4. la quantité et le type de soutes déversées dans l'eau, sur le rivage ou sur le poste d'amarrage; et
5. les mesures prises conformément aux PUBCPH respectifs.

L'utilisation de tout agent de dispersion de pétrole ou de détergents sur tout déversement d'hydrocarbures dans l'eau sans l'autorisation de l'Administration n'est pas autorisée. L'utilisation de certains agents de dispersion de pétrole ou détergents sur certains types d'hydrocarbures peut potentiellement causer plus de problèmes de récupération à long terme pour l'environnement par rapport au bénéfice de l'évaporation naturelle du produit déversé.

MISE EN APPLICATION

Tout agent autorisé de l'Administration portuaire peut assister à une opération de soutage ou de désoutage pour vérifier que ces directives sont respectées. Si un écart par rapport à ces directives est constaté et si la sécurité de l'opération l'exige, l'Administration portuaire de Prince Rupert peut ordonner l'arrêt du soutage jusqu'à ce que le problème soit résolu. La présence d'un représentant de l'Administration portuaire de Prince Rupert ne décharge en aucun cas de leurs responsabilités les capitaines des navires de soutage ou le superviseur du soutage d'un véhicule de soutage participant à l'opération de soutage.

15 Inspections menées dans le port



PARTIE VI | 15. INSPECTIONS MENÉES DANS LE PORT

15.1 GÉNÉRALITÉS

Ce chapitre décrit les inspections auxquelles les utilisateurs du port de Prince Rupert peuvent être soumis.

15.2 CONTRÔLES PAR L'ÉTAT DU PORT

Le protocole d'entente de Tokyo et le protocole d'entente de Paris sur le Contrôle par l'État du port visent tous deux à détecter les navires inférieurs aux normes et garantir le respect des conventions internationales applicables. Le Canada a joué un rôle moteur dans la création du protocole d'entente de Tokyo, qui porte spécifiquement sur la région Asie-Pacifique, et en est membre depuis sa création en décembre 1993. Les contrôles des navires sont effectués par des inspecteurs de la sécurité maritime (ISM), issus de la branche Sécurité maritime de Transports Canada. L'équipe administrative de l'organisme gère une base de données sur les inspections ainsi qu'une liste des navires détenus.

Retrouvez plus d'informations sur le contrôle des navires par l'État du port sur la [page relative aux Contrôle des navires par l'État du port de Transports Canada](#)¹⁰⁶.

COORDONNEES

Transports Canada

Sécurité maritime (AMSEA)

Tour C, Place de Ville

330, rue Sparks, 10e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Courriel : oep-epe@tc.gc.ca

Téléphone : +1 (855) 859-3123 (numéro sans frais) ou +1 (613) 991-3135 (appel local)

Téléimprimeur / ATS : +1 (888) 675-6863

Télécopie : +1 (613) 993-8196

15.3 INSPECTIONS MENÉES PAR D'AUTRES PARTIES

INSPECTIONS MENÉES PAR L'AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS

L'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) utilise une approche fondée sur le risque pour vérifier que les produits fabriqués et importés au niveau national respectent les normes et réglementations canadiennes. Les mesures de conformité et d'application de l'ACIA interviennent tout au long de la chaîne d'approvisionnement et impliquent de nombreuses parties prenantes et juridictions. Les navires arrivant à Prince Rupert peuvent faire l'objet d'une inspection par l'ACIA. Retrouvez plus d'informations sur le [site Web de l'ACIA](#)¹⁰⁷.

¹⁰⁶ <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/inspection-certification-batiments/inspection-navires-commerciaux-etranagers>

¹⁰⁷ <https://inspection.canada.ca/a-propos-de-l-acia/fra/1299008020759/1299008778654>

PARTIE VI | 15. INSPECTIONS MENÉES DANS LE PORT

SPONGIEUSE ROSE

Tout navire entrant dans le port de Prince Rupert à n'importe quel moment de l'année doit être exempt de tous les stades de vie de la spongieuse rose. La période de risque relative à la spongieuse rose pour Prince Rupert s'étend du 1^{er} mars au 15 septembre. Le capitaine d'un navire arrivant pendant la période de risque relative à la spongieuse rose doit fournir à l'ACIA, par l'intermédiaire de son agent, un résumé des ports où le navire a fait escale au cours des deux dernières années et une copie d'un certificat phytosanitaire ou d'un autre certificat reconnu (voir l'annexe 4 [ici](#)¹⁰⁸). Le navire pourra entrer dans le port après confirmation écrite de l'ACIA et restera susceptible d'être inspecté pendant son séjour à Prince Rupert. Les navires nécessitant une inspection relative à la spongieuse rose seront initialement orientés vers le mouillage 9 ou 10. Si l'inspection du navire révèle une infestation par la spongieuse rose, le navire devra quitter les eaux canadiennes jusqu'à ce que tous les stades de vie de la spongieuse rose aient été éliminés et que le risque d'introduction de la spongieuse rose ait été minimisé. Lors de son retour dans le port, le navire se verra attribuer le mouillage 20 ou 21 en vue d'une nouvelle inspection. Retrouvez plus d'informations sur les exigences, les inspections et les cas de non-conformité [ici](#)¹⁰⁹.

COORDONNEES

Agence canadienne d'inspection des aliments
B3-417 2nd Ave West
Prince Rupert, BC V8J 1G8
Téléphone : +1 (250) 627-3033

INSPECTIONS MENÉES PAR L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE PRINCE RUPERT

Pendant son séjour à Prince Rupert, le navire peut recevoir la visite d'un représentant du service Opérations maritimes de l'APPR, venant mener des inspections et des vérifications relatives aux normes de manutention des cargaisons et aux réglementations, telles que les pratiques et procédures énumérées dans le présent Guide d'information portuaire. En outre, des inspections MARPOL peuvent être effectuées au nom du contrôle par l'État du port. Il incombe à la direction du navire de veiller à ce que le représentant ait accès à tous les documents pertinents du navire 24 heures sur 24. La section 5 contient une liste des documents qui doivent être disponibles.

¹⁰⁸ <https://inspection.canada.ca/protection-des-vegetaux/especes-envahissantes/directives/date/d-95-03/fra/1321945111492/1321945344965>

¹⁰⁹ <https://inspection.canada.ca/protection-des-vegetaux/especes-envahissantes/directives/date/d-95-03/fra/1321945111492/1321945344965>

PARTIE VI | 15. INSPECTIONS MENÉES DANS LE PORT

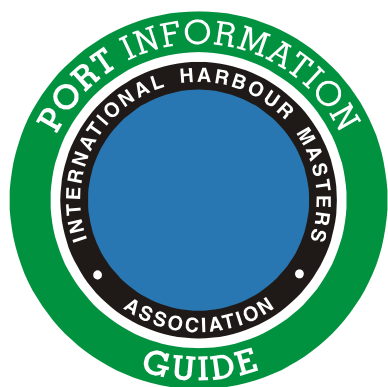
SÉCURITÉ ET RECHERCHE

Une personne désignée comme Agent de l'autorité par le ministre des Transports conformément à l'article 108 de la Loi maritime du Canada peut monter à bord de tout navire et procéder à des inspections du navire afin de déterminer si celui-ci se conforme aux dispositions des présentes pratiques et procédures. L'Agent de l'autorité peut demander à tout navire de lui fournir des informations raisonnables concernant l'état du navire, son équipement, la nature et la quantité de son carburant et la manière et les endroits où la cargaison et le carburant du navire sont stockés, ainsi que toute autre information raisonnable qu'il juge appropriée pour l'administration de ces pratiques et procédures. L'Agent de l'autorité peut prendre toute mesure ou donner tout ordre à bord d'un navire qu'il juge nécessaire ou raisonnable en l'espèce pour :

- Prévenir ou empêcher l'exécution ou la poursuite d'une violation ou d'une infraction à la loi, ou à toute autre loi ou réglementation relevant de l'autorité, de la responsabilité ou de la compétence de l'APPR; ou
- Rassembler des preuves, des informations, des matériaux ou des échantillons de toute substance ou matériau pouvant être requis par l'APPR dans le cadre d'une violation ou d'une infraction à toute autre loi ou tout autre règlement relevant de l'autorité, de la responsabilité ou de la compétence de l'APPR.

Le capitaine d'un navire et toute personne se trouvant à bord du navire sont tenus d'apporter à l'APPR toute l'assistance raisonnable pour permettre à l'Agent de l'autorité de s'acquitter des tâches et des fonctions qui lui incombent en vertu de la présente section. Il est interdit d'entraver ou de gêner l'Agent de l'autorité dans l'exercice de ses fonctions, ou de faire sciemment une déclaration fausse ou trompeuse, oralement ou par écrit, à l'APPR.

16 Services offerts dans le port



PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

16.1 GÉNÉRALITÉS

Cette section décrit les services disponibles dans le port de Prince Rupert.

16.2 CARBURANTS ET HUILES DE LUBRIFICATION

SOUTAGE

Divers combustibles de soute sont disponibles dans le port de Prince Rupert. Les navires doivent prendre des dispositions pour la livraison par l'intermédiaire de leur agent. Le soutage est autorisé le long d'un poste d'amarrage, le long d'un poste d'amarrage pendant le chargement de la cargaison ou dans les mouillages 2 à 9 du port. Tous les navires doivent appliquer des procédures de manutention sûres lors du transfert de produits pétroliers, y compris en cas de recours à une installation de soutage agréée.

FOURNISSEUR DE SERVICE LOCAL

Nom	Services/Équipement Disponible	Coordonnées
Wolverine Terminals	Soutage	105 – 515 3 rd Ave West +1 (403) 993-9995 john.kanik@wolverineterminals.com bernie.egan@wolverineterminals.com

DÉVERSEMENTS

Tous les navires et véhicules de soutage doivent disposer de l'équipement nécessaire pour arrêter immédiatement leurs pompes de soutage. En cas de déversement lors du transfert, de la manutention ou du stockage de produits de soutage, le pompage doit être immédiatement arrêté et les navires/véhicules concernés doivent activer leur PUBCPH. Le déversement doit être immédiatement signalé à la ligne régionale de lutte contre la pollution marine de la Garde côtière canadienne (+1 (800) 889-8852), aux SCTM (Trafic Prince Rupert) sur la voie VHF 71, à la ligne du British Columbia Provincial Emergency Program (+1 (800) 663-3456) et au Centre des opérations de sûreté portuaire par téléphone (+1 (250) 627-2522) ou sur la voie VHF 68.

REJETS ACCIDENTELS

Tout rejet accidentel doit être immédiatement signalé au COSP. Si les rejets contiennent des hydrocarbures ou d'autres substances nocives, le navire doit immédiatement avertir la Garde côtière canadienne (téléphone : +1 (800) 889-8852 ou VHF 71) et activer son plan d'intervention contre la pollution.

COORDONNEES

Garde côtière canadienne : +1 (800) 889-8852 VHF 71
 COSP de l'APPR : +1 (250) 627-2522 VHF 68
 WCMRC (Prince Rupert) : +1 (250) 624-5666 Télécopie : +1 (250) 624-5166

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

16.3 EAU DOUCE

De l'eau potable est disponible aux terminaux Fairview et Northland; de l'eau non potable est disponible aux terminaux Ridley et Prince Rupert Grain. Facturation par tonne, plus frais de service pour la connexion/déconnexion.

16.4 PROVISIONS DE BORD

Les dispositions doivent être prises à l'avance, par l'intermédiaire des agents locaux. Tous les types de provisions ainsi que des approvisionnements de pont et de machine sont disponibles.

16.5 ÉLECTRICITÉ À QUAI

L'alimentation à quai est disponible au terminal Fairview de DP World, aux postes d'amarrage sud et nord. Veuillez contacter l'opérateur du terminal pour lancer le processus de mise en service. Le terminal de Fairview exige un amarrage par le côté bâbord, de sorte que l'alimentation à quai ne peut être mise à disposition que pour les navires disposant d'une connexion par le côté bâbord.

Spécifications techniques

- L'Administration portuaire de Prince Rupert a appliqué la norme internationale IEC/ISO/IEEE 80005-1 2019 pour les systèmes de connexion à quai à haute tension (HVSC, High Voltage Shore Connection) pour ses installations d'alimentation à quai.

Tensions et fréquences

- Tension nominale de fonctionnement de l'alimentation à quai : triphasé 6,6 kV CA
- Au point de connexion, en regardant la face femelle/connecteur, la séquence de phase doit être conforme à la norme internationale IEC/ISO/IEEE 80005-1 2019, annexe D.
- Fréquence d'opération : La fréquence côté quai est de 60 Hz (notez qu'il ne s'agit pas d'une double fréquence 50/60 Hz, car seulement 60 Hz sont requis pour les navires faisant escale dans la région du nord-ouest du Pacifique).

Prises de courant

- La conception, les dimensions, la disposition générale et les caractéristiques nominales d'une prise d'alimentation sont décrites dans la CEI 62613-1 : 2019 et la CEI 62613-2 : 2016 : fiches, prises de courant et coupleurs de navires pour les systèmes HVSC.
- Chaque chambre de connexion AMP - HVSC côté quai dispose de deux sorties.
- Deux câbles d'alimentation haute tension parallèles comprenant chacun trois conducteurs sous tension, trois conducteurs pilotes et un conducteur de continuité des masses (terre) doivent être utilisés pour les systèmes HVSC jusqu'à une demande de puissance maximale appelée de 7,5 MVA.
- CEI 62613-1 : Le courant nominal du circuit de quai de la prise de courant est de 16 kA / 1 s et le courant de crête maximal du circuit de quai est de 40 kA.
- Le système de gestion des câbles doit être situé à bord du navire.

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

16.6 DÉCHETS

L'enlèvement des déchets internationaux nécessite l'approbation de l'ASFC et doit être coordonné par l'agent maritime local.

16.7 RÉPARATIONS

Dans le port de Prince Rupert, il est possible d'effectuer des réparations mineures sur tous les types d'équipements marins et électroniques. Un chantier naval, destiné aux grands navires de pêche, dispose de rails de halage d'une capacité de 250 tonnes. Des grues hydrauliques d'une capacité allant jusqu'à 100 tonnes, avec une portée de 60 mètres, et une grue flottante d'une capacité de 50 tonnes sont également disponibles.

FOURNISSEURS DE SERVICES LOCAUX

Nom	Services/équipements disponibles	Coordonnées
Adams Diving	Inspection, sauvetage, construction, plongée en milieu contaminé, entretien sous-marin des navires, soudage, brûlage	+1 (250) 624-3088 1029 6 th Ave East office@adamsdiving.com
Bridgeview Marine	Vente de bateaux, pièces détachées, réparations	+1 (250) 624-5809 160 Hast Road rupertsales@bridgeviewmarine.com
Broadwater Industries	Fabrication, soudage, transport par chaland, battage de pieux	+1 (250) 624-5158 247 1 st Ave East bw@citywest.ca
Certified Welding & Machining	Réparation de navires, soudage homologué, hydraulique, usinage, essais	+1 (250) 624-2707 234 3 rd Avenue East certified@citywest.ca
Harbour Machining	Soudage, fabrication, réparations, service d'urgence 24 heures sur 24, 7 jours sur 7	+1 (250) 624-3253 208 Kaien Road harbourm@citywest.ca
Johnny's Machine Shop	Usinage, hydraulique, soudage, pompes	+1 (250) 624-3003 8 Cow Bay Road johnnys@citytel.net
Marinex	Soudage, fabrication, réparations	+1 (250) 624-6014 6 Cow Bay Road marinex@citywest.ca
McLean's Shipyard	Réparation des navires de pêche commerciale	+1 (250) 624-3142 2309 Seal Cove Road mcleans@citywest.ca

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

16.8 DÉRATISATION

Conformément au Règlement sanitaire international de 2005 de l'Organisation mondiale de la santé, tous les navires internationaux faisant escale au Canada doivent être munis d'un [certificat sanitaire de navire](#) en cours de validité¹¹⁰. Ces certificats, le certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire ou le certificat de contrôle sanitaire de navire (anciennement connu sous le nom de certificat de dératisation) doivent être renouvelés tous les six mois. Au Canada, ces certificats sont délivrés par Santé Canada et une inspection peut être demandée au moyen du formulaire approprié par l'intermédiaire de l'agent maritime.

16.9 EXPERTS MARITIMES

NORTHERN BREEZE SURVEYORS

941 8e Ave E.
Prince Rupert, Colombie-Britannique
Canada V8J 2N2
Téléphone : +1 (250) 624-2881
Cellulaire : +1 (250) 600-7922
Courriel : norbreez@citytel.net

SGS CANADA INC.

Prince Rupert, Colombie-Britannique
Téléphone : +1 (778) 345-4141
Local : +1 (250) 622-2146
Télécopie : +1 (250) 627-8437
Courriel : robin.laskar@sgs.com

16.10 AGENTS MARITIMES

G.W. NICKERSON

30-342 3e Avenue W.
Prince Rupert, Colombie-Britannique
Canada V8J 1L5
Téléphone : +1 (250) 624-5233
Télécopie : +1 (250) 624-5855
Courriel : operations@gwnickerson.com

NORTHCOAST SHIPPING AGENCY

PO Box 123
Prince Rupert, Colombie-Britannique
Canada V8J 3P4
Téléphone +1 (250) 624-9668
Télécopie : +1 (250) 624-6783
Courriel : operations@northcoastshipping.com

PACIFIC NORTHWEST SHIP & CARGO PRINCE RUPERT

344 2e Ave W.
Prince Rupert, Colombie-Britannique
Canada V8J 1G6
Téléphone: +1 (778) 884-6224
Courriel : princerupert@pnwship.com

TNC AGENCIES CANADA LTD.

1815 2e Avenue W.
Prince Rupert, Colombie-Britannique
Canada V8J 1J5
Téléphone : +1 (250) 624-4447
Télécopie : +1 (250) 624-4460
Courriel : princerupert@tncagencies.com

¹¹⁰ <https://www.who.int/publications/i/item/9789241548199>

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

TNC AGENCIES CANADA LTD.

6 rue Cranberry
Kitimat, Colombie-Britannique
Canada V8C 2S4
Téléphone : +1 (250) 632-2221
Télécopie : +1 (250) 632-4460
Courriel : kitimat@tncagencies.com

LBH CANADA

Suite 308, 10 822 City Parkway
Surrey, Colombie-Britannique
Canada V3T 0C2
Téléphone : +1 (604) 599-8103
Cellulaire : +1 (604) 762-2314
Télécopie: +1 (604) 599-8105
Courriel: operations@lbhcanada.com
ben.rego@lbhcanada.com

INCHCAPE SHIPPING SERVICES

Suite 205, 15127 100e Ave
Surrey, Colombie-Britannique
Téléphone: +1 (604) 684-3750
Courriel: iss.vancouver@iss-shipping.com

MONTSHIP INC

Suite 800, #11111 rue Ouest Hastings
Vancouver, Colombie-Britannique
Canada V6E 2J3
Téléphone: +1 (604) 640-7400
Télécopie: +1 (604) 685-7707
Courriel: agency.vcr@montship.ca

WEST COAST AGENCIES

185 rue Dallas
Victoria, Colombie-Britannique
Canada V8V 1A1
Téléphone : +1 (778) 724-2080
Courriel : hnatko@westcoastagencies.ca

RUPERT MARINE SHIPPING

Suite 110, #110 1er Avenue W.
Prince Rupert, Colombie-Britannique
Canada V8J-1A8
Téléphone : +1 (250) 624-5339
Télécopie : +1 (250) 624-4329
Courriel : shipping@citywest.ca

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

16.11 INSTALLATIONS MÉDICALES

Les capitaines sont tenus de remplir et de fournir rapidement, au premier port d'arrivée au Canada, une déclaration de santé dans la forme prescrite. Le préavis par radio à un poste de quarantaine ne s'applique qu'en cas d'irrégularité sanitaire à bord. Les capitaines doivent prendre connaissance de l'article 12 du [Règlement sur la quarantaine](#)¹¹¹. Prince Rupert dispose d'un hôpital offrant une gamme complète de soins (1305 Summit Ave. +1 (250) 624-2171), ainsi que d'un service médical pour les zones métropolitaines plus importantes.

16.12 SEAMAN'S MISSIONS

PRINCE RUPERT LIGHTHOUSE HARBOUR MINISTRIES

245 3e Avenue W., Prince Rupert, Colombie-Britannique, V8J 1L2.

Téléphone : +1 (250) 624-6724

16.13 TRANSPORTS

Prince Rupert est le terminus du réseau transcontinental de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et de la route 16. Les services de transport de passagers comprennent le bus, le train, l'avion et le ferry. L'aéroport de Prince Rupert (YPR) est situé sur l'île de Digby et est accessible par navette et ferry. L'aéroport est actuellement desservi par une compagnie aérienne qui assure des vols quotidiens vers Vancouver (YVR).

AIR CANADA

Téléphone : +1 (250) 624-9633

BC FERRIES

Téléphone : +1 (877) 223-8778

VIA RAIL

Téléphone : +1 (888) 842-7245

ALASKA MARINE HIGHWAY SYSTEM

Téléphone : +1 (250) 627-1744

BC BUS NORTH

Téléphone : +1 (844) 564-7494

FOURNISSEURS DE SERVICES LOCAUX

Nom	Services/équipements disponibles	Coordonnées
Wainwright Marine Services Ltd	Chalands Bateau-taxi	+1 (250) 624-9858 info@wainwrightmariwe.com
West Coast Launch	Bateau-taxi	+1 (250) 627-9166

¹¹¹ https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1368/

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Inlet Express	Bateau-taxi	+1 (250) 624-8452
Metlakatla Ferry Service	Bateau-taxi	+1 (250) 628-3201

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Guide des sections du port

Guide des sections du port	
Section 01	
	Lisez d'abord le Guide Visitez le site web pour des mises à jour aux pratiques et politiques www.rupertport.com/fr
Port	Prince Rupert (port-intérieur)
Section	Marina de Cow Bay
Date	2025-01-01
Position (lat / lon)	54° 19.1 N 130° 19.2 W
Minimum de contrôle de la profondeur d'eau	Contrôle de la profondeur à quai est 4.6 mètres
Au zéro des cartes	Marée astronomique la plus basse : 0.2 mètres / Système géodésique en place à la carte : Datum Américaine 1983
Gamme de densités de l'eau	1018-1024
Gamme de marré	Marée moyenne : gamme de 4.9 mètres / HHW 6.1 mètres / LLW 1.2 mètres Marée de vive-eau : gamme de 7.7 mètres / HHW 7.5 mètres / LLW -0.2 mètres
Politique à quai de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Type de fond	Argile, limon et sable marin recouverts de la roche mère
Régime de dragage	Néant
Distance de station de pilotage à quai	30 milles marin
ISPS/RSTM	Sécurité approuvée par Transports du Canada
Exigences de chargement / déchargement	N'importe chargement ou déchargement doit être pré autorisé par l'opérateur marin. Direction de marina – Canal marina: 66A Bureau: +1 (250) 622-2628 Courriel: cowbaymarina@princerupert.ca
	La nouvelle marina de 51 postes d'amarrage ont des glissières jusqu'à 21 mètres (70 pieds), avec débordement d'amarrage pour des plus grandes yachts disponibles sur le périmètre hors de quai. Toutes les glissières offriront 30 et 50 puissances de l'ampli et de l'eau fraîche. 30, 50 et 100 puissances de l'ampli sont disponibles sur la jetée extérieure du brise-lames. / RADAR doit être fixée en attente et pas rayonnante tandis qu'à quai de marin de Cow Bay.
Manoeuvre	Arrivées
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Limitation de taille	43 mètres (tous-temps), 49 mètres (maximum de vent à 20kt) LOA dehors / 21 mètres à l'intérieur / 5 mètres de courant d'air (seulement à l'intérieur), sinon consultez la charte locale en tant qu'un courant d'air plus de 5 mètres.
Restriction de marée	Néant
Restriction de vent	Néant
Restriction de visibilité	100 mètres en jour ou nuit avec le radar
Restriction de vitesse	Une vitesse minimum pour entrepont sûr – zone de non-vague
Exigences de voies de dépassement	Le marin de Cow Bay est une zone de non-vague
Usage de remorqueur	Néant
Exigences à quai	Contactez l'Opérateur du marin Directeur de marina : canal marina 66A Bureau: (250) 622-2628 Courriel: cowbaymarina@princerupert.ca
Manoeuvre	Départs
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Limitation de taille	43 mètres (tous-temps), 49 mètres (maximum de vent à 20kt) LOA dehors / 21 mètres à l'intérieur / 5 mètres de courant d'air (seulement à l'intérieur), sinon consultez la charte locale en tant qu'un courant d'air plus de 5 mètres.
Restriction de marée	Néant
Restriction de vent	Néant
Restriction de visibilité	100 mètres en jour ou nuit avec le radar
Restriction de vitesse	Une vitesse minimum pour entrepont sûr – zone de non-vague
Exigences de voies de dépassement	Le marin de Cow Bay est une zone de non-vague
Usage de remorqueur	Néant
L'appareillage	Contactez l'Opérateur de marina Directeur de marina : canal marin 66A Bureau: (250) 622-2628 Courriel: cowbaymarina@princerupert.ca

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Guide des sections du port



Guide des sections du port

Section 02

Lisez d'abord le Guide.
 Visitez le site web pour des mises à jour aux pratiques et politiques
www.rupertport.com/fr

Port	Prince Rupert (port-intérieur)
Section	Fairview Terminal
Date	2025-01-01
Position (lat / lon)	54° 17.215 N 130° 21.644 W
Minimum de contrôle de la profondeur de l'eau	Contrôle de la profondeur à quai est 16.6 mètres
Au zero des cartes	Au zéro des cartes : 3.8 mètres au-dessous le niveau moyen de l'eau. Niveau moyen de l'eau : 3.8 mètres.
Gamme de densités de l'eau	1018-1024
Gamme de marée	Marée moyenne : gamme de 4.9 mètres / HHW 6.1 mètres / LLW 1.2 mètres Marée de vive-eau : gamme de 7.7 mètres / HHW 7.5 mètres / LLW -0.2 mètres
Politique à quai de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Type de fonds	Schiste et roche
Régime de dragage	Néant
Distance de station de pilotage à quai	27 milles marin
ISPS/RSTM	Sécurité approuvée par Transports du Canada
Exigences de chargement / déchargement	Normalement, bâbord à quai / Les grues fonctionnent jusqu'à 45 nœuds de vent / Matières dangereuses dans la division des risques 1.1, 1.2, 1.3 et/ou 1.5 sont limitées à l'extrémité sud du terminal. La longueur de quai est 800 mètres. Le quai de sud (Fairview 2) : 400 mètres. Quai du nord (Fairview 4) : 400 mètres.
Manoeuvre	Arrivées
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air sous la quille du navire de tous les états de la marée.
Limitation de taille	400 mètres LOA / 16 mètres de courant d'air / Néant de limites de courant d'air
Restriction de marée	Néant
Restriction de vent	Normalement moins de 35 nœuds.
Restriction de visibilité	À la discrétion du pilote
Restriction de Vitesse	Une vitesse sûre
Exigences de voies de dépassement	Dans le chenal de Fairview : Maître/Pilote pour confirmer les dispositions de dépassement avant d'arrivée / Trafic d'un seul navire pendant la visibilité réduite / Normalement, le trafic sortant est prioritaire.

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Usage de remorqueur	Les remorqueurs seront commandés par pilote, basée de la matrice des besoins en remorqueurs. En tous les cas, la discrétion du pilote sera appliquée, en prenant considération la météo, les conditions de mer, le courant de marée prévue, la crue, le courant d'air, les caractéristiques de manœuvres, la capacité des ailes à quai, et l'histoire mécanique du navire.
Exigences à quai	Bâbord est préféré / Pendant l'approche les navires tournent nord de quai à travers Pillsbury Pt et se mouillent à bâbord tant qu'une approche du sud. / Normalement les navires utiliseront le bassin de retournement désigné nord de quai (dans les environs de 54° 18.00' N 130° 21.85' W) quoique, à la discrétion du pilote, le virage à l'arrêt peut se prendre lieu plus nord dans le port si le pilote juge que les conditions météorologiques et en cours peuvent donner plus de place sur mer pour tourner à l'arrêt.
Manoeuvre	Départs
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Limitation de taille	400 mètres LOA / 16 mètres de courant d'air / Néant de limites de courant d'air
Restriction de marée	Néant
Restriction de vent	Normalement moins de 35 nœuds.
Restriction de visibilité	À la discrétion du pilote
Restriction de Vitesse	Une vitesse sûre
Exigences de voies de dépassement	Dans le chenal de Fairview : Maître/Pilote pour confirmer les dispositions de dépassement avant d'arrivée / Trafic d'un seul navire pendant la visibilité réduite / Normalement, le trafic sortant est prioritaire.
Usage de remorqueur	Les remorqueurs seront commandés par pilote, basée de la matrice des besoins en remorqueurs. En tous les cas, la discrétion du pilote sera appliquée, en prenant considération la météo, les conditions de mer, le courant de marée prévue, la crue, le courant d'air, les caractéristiques de manœuvres, la capacité des ailes à quai, et l'histoire mécanique du navire.
L'appareillage	Néant

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Guide des sections du port



Port Sections Guide

Section 03

Lisez d'abord le Guide
 Visitez le site web pour des mises à jour aux pratiques et politiques
www.rupertport.com/fr

Port	Prince Rupert (port-intérieur)
Section	Northland Cruise Terminal
Date	2025-01-01
Position (lat / lon)	54° 19.082 N 130° 19.422 W
Minimum de contrôle de la profondeur d'eau	Contrôle de la profondeur à quai est 21.2 mètres
Au zero des cartes	Marée astronomique la plus basse : 0.2 mètres / Système géodésique en place à la carte : Datum Américaine 1983
Gamme de densités de l'eau	1018-1024
Gamme de marée	Marée moyenne : gamme de 4.9 mètres / HHW 6.1 mètres / LLW 1.2 mètres Marée de vive-eau: gamme de 7.7 mètres / HHW 7.5 mètres / LLW -0.2 mètres
Politique à quai de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Type de fonds	Argile, limon et sable recouverts de la roche mère
Régime de dragage	Néant
Distance de station de pilotage à quai	30 milles marin
ISPS/RSTM	Sécurité approuvée par Transports du Canada
Exigences de chargement / déchargement	Néant
	La longueur de quai est 325 mètres / Il y a 8 dauphins à la brèche d'accostage avec l'amarrage flottant au milieu des navires. / Maximum force de traction des lignes de bollards à la brèche (Dauphins #1 et 8) 1000 kN (100 tonnes) / Maximum force de traction des lignes de printemps à la brèche (Dauphins #2 et 7) 500 kN (50 tonnes)
Manoeuvre	Arrivées
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Limitation de taille	313 mètres LOA / 15 mètres de courtant d'air / 78,400 déplacements de tonnes.
Restriction de marée	À la discrétion du pilote et l'APPR
Restriction de vent	Normalement moins que 28 nœuds (à la discrétion du pilote)
Restriction de visibilité	À la discrétion du pilote
Restriction de vitesse	Un maximum vitesse d'accostage de 0.15 mètres par seconde
Exigences de voies de dépassement	Tel que coordonnant par les pilotes et surveillé par MCTS/APPR – les navires sortants sont prioritaires.

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Usage de remorqueur	L'aide de remorquage pas nécessaire pour les navires de croisières sauf soient demandés / Les navires commerciaux adopteront l'ensemble remorqueur tel que demandé par le pilote.
Exigences à quai	Bâbord est préféré; cependant, pas de restrictions à quai de côté tribord.
Manoeuvre	Départs
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Limitation de taille	313 mètres LOA / 15 mètres de courtant d'air / 78,400 déplacements de tonnes.
Restriction de marée	À la discrétion du pilote et le Maître du port.
Restriction de vent	Normalement moins que 28 nœuds (à la discrétion du pilote)
Restriction de visibilité	À la discrétion du pilote
Restriction de Vitesse	Vitesse sûre
Exigences de voies de dépassement	Tel que coordonnant par les pilotes et surveillé par MCTS/APPR – les navires sortants sont prioritaires.
Usage de remorqueur	L'aide de remorquage pas nécessaire pour les navires de croisières sauf soient demandés / Les navires commerciaux adopteront l'ensemble remorqueur tel que demandé par le pilote.
L'appareillage	Néant

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Guide des sections du port



Guide des sections du port

Section 04

Lisez d'abord le Guide
 Visitez le site web pour des mises à jour aux pratiques et politiques
www.rupertport.com/fr

Port	Prince Rupert (port-extérieur)
Section	Prince Rupert Grain Ltd.
Date	2025-01-01
Position (lat / lon)	54° 13.942 N 130° 20.172 W
Minimum de contrôle de la profondeur d'eau	Contrôle de la profondeur à quai est 14.2 mètres
Au zero des cartes	Marée astronomique la plus basse : 0.2 mètres / Système géodésique en place à la carte : Datum Américaine 1983
Gamme de densités de l'eau	1018-1024
Gamme de marée	Marée moyenne : gamme de 4.9 mètres / HHW 6.1 mètres / LLW 1.2 mètres Marée de vive-eau: gamme de 7.7 mètres / HHW 7.5 mètres / LLW -0.2 mètres
Politique à quai de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Type de fond	Limon consolidé / Argile recouverts de la roche mère
Régime de dragage	Néant
Distance de station de pilotage à quai	22 milles marin
ISPS/RSTM	Sécurité approuvée par Transports du Canada
Exigences de chargement / déchargement	
	La longueur du quai est 150 mètres / Longueur des dauphins de mouillage est 370 mètres / Les dauphins de mouillage sont à 240 mètres l'un de l'autre / Les dauphins d'amarrage sont à 118 mètres l'un de l'autre / Capacité de bollards 100 tonnes / Les bouées de mouillage ont été positionnées pour prendre la proue et la poupe des navires plus grands de 280 mètres LOA / Les bouées de mouillage sont 300 mètres l'un de l'autre.
Manoeuvre	Arrivées
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Limitation de taille	280 mètres LOA / Largeur de 45 mètres / 14 mètres de courtant d'air / 140,000 DWT.
Restriction de marée	Néant
Restriction de vent	Normalement moins que 28 nœuds (à la discrétion du pilote)
Restriction de visibilité	À la discrétion du pilote
Restriction de vitesse	La vitesse sûre

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Exigences de voies de dépassement	Tel que coordonnant par les pilotes et surveillé par MCTS/APPR
Usage de remorqueur	Les remorqueurs seront commandés par pilote, basée de la matrice des besoins en remorqueurs. En tous les cas, la discrétion du pilote sera appliquée, en prenant considération la météo, les conditions de mer, le courant de marée prévue, la crue, le courant d'air, les caractéristiques de manœuvres, la capacité des ailes à quai, et l'histoire mécanique du navire.
Exigences à quai	Bâbord est préféré / Bateau à lignes requis / Un minimum de 12 lignes
Manoeuvre	Départs
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Limitation de taille	280 mètres LOA / Largeur de 45 mètres / 14 mètres de courtant d'air / 140,000 DWT.
Restriction de marée	Néant
Restriction de vent	Normalement moins que 28 nœuds (à la discrétion du pilote)
Restriction de visibilité	À la discrétion du pilote
Restriction de Vitesse	La vitesse sûre
Exigences de voies de dépassement	Tel que coordonnant par les pilotes et surveillé par MCTS/APPR
Usage de remorqueur	Les remorqueurs seront commandés par pilote, basée de la matrice des besoins en remorqueurs. En tous les cas, la discrétion du pilote sera appliquée, en prenant considération la météo, les conditions de mer, le courant de marée prévue, la crue, le courant d'air, les caractéristiques de manœuvres, la capacité des ailes à quai, et l'histoire mécanique du navire.
L'appareillage	Bateau à ligne requis

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Guide des sections du port



Guide des sections du port

Section 05

Lisez d'abord le Guide
 Visitez le site web pour des mises à jour aux pratiques et politiques
www.rupertport.com/fr

Port	Prince Rupert (port-extérieur)
Section	Trigon Pacific Terminals
Date	2025-01-01
Position (lat / lon)	54° 13.558 N 130° 20.265 W
Minimum de contrôle de la profondeur d'eau	Contrôle de la profondeur à quai est 20.2 mètres
Au zero des cartes	Marée astronomique la plus basse : 0.2 mètres / Système géodésique en place à la carte : Datum Américaine 1983
Gamme de densités d'eau	1018-1024
Gamme marée	Marée moyenne : gamme de 4.9 mètres / HHW 6.1 mètres / LLW 1.2 mètres Marée de vive-eau : gamme de 7.7 mètres / HHW 7.5 mètres / LLW -0.2 mètres
Politique à quai de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Type de fond	Limon consolidé / Argile recouverts de la roche mère
Régime de dragage	Néant
Distance de station de pilotage à quai	22 milles marin
ISPS/RSTM	Sécurité approuvée par Transports du Canada
Exigences de chargement / déchargement	Vraquiers : ne chargent pas si le vent se dépasse 38 nœuds VLGC : suspendra le chargement si le vent se dépasse 35 nœuds / Débrancher le bras de chargement si le vent se dépasse 40 nœuds.
	Pendant le déchargement de GPL, il y aura une cessation des activités pendant des tempêtes d'éclairs et de tonnerre, de tremblement de terre, ou du tsunami.
Manoeuvre	Arrivées
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Limitation de taille	325 mètres LOA / Largeur de 50 mètres / 20 mètres de courant d'air / 27 mètres de courant d'air au-dessus des cales à marchandises, mesuré de HHW avec la condition du navire complètement déballasté / 250,000 DWT.
Restriction de marée	Néant
Restriction de vent	Vraquier : normalement moins de 28 nœuds (à la discrétion du pilote) / VLGC : normalement moins de 35 nœuds.
Restriction de visibilité	À la discrétion du pilote

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Restriction de vitesse	Un maximum vitesse d'amarrage de 0.15 m/s perpendiculairement à l'accostage.
Exigences de voies de dépassement	Tel que coordonnant par les pilotes et surveillé par MCTS/APPR
Usage de remorqueur	Les remorqueurs seront commandés par pilote, basée de la matrice des besoins en remorqueurs. En tous les cas, la discrétion du pilote sera appliquée, en prenant considération la météo, les conditions de mer, le courant de marée prévue, la crue, le courant d'air, les caractéristiques de manœuvres, la capacité des ailes à quai, et l'histoire mécanique du navire.
Exigences à quai	Bâbord est préféré / Bateau à lignes requis / Un minimum de 12 lignes / VLGC : L'amarrage dans le courant (à la discrétion du pilote)
	Type d'amarrage de dauphin / Dauphins d'amarrage de 150 mètres / Dauphins de mouillage de 370 mètres
Manoeuvre	Départs
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Limitation de taille	325 mètres LOA / Largeur de 50 mètres / 20 mètres de courant d'air / 27 mètres de courant d'air au-dessus des cales à marchandises, mesuré de HHW avec la condition du navire complètement déballasté / 250,000 DWT.
Restriction de marée	Néant
Restriction de vent	Vraquier : normalement moins de 28 nœuds (à la discrétion du pilote) / VLGC : normalement moins de 35 nœuds.
Restriction de visibilité	À la discrétion du pilote
Restriction de vitesse	Vitesse sûre
Exigences de voies de dépassement	Tel que coordonnant par les pilotes et surveillé par MCTS/APPR
Usage de remorqueur	Les remorqueurs seront commandés par pilote, basée de la matrice des besoins en remorqueurs. En tous les cas, la discrétion du pilote sera appliquée, en prenant considération la météo, les conditions de mer, le courant de marée prévue, la crue, le courant d'air, les caractéristiques de manœuvres, la capacité des ailes à quai, et l'histoire mécanique du navire.
L'appareillage	Type d'amarrage de dauphin / Dauphins d'amarrage de 150 mètres / Dauphins de mouillage de 370 mètres

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Guide des sections du port



Guide des sections du port

Section 06

Lisez d'abord le Guide
 Visitez le site web pour des mises à jour aux pratiques et politiques
www.rupertport.com/fr/

Port	Prince Rupert (port-intérieur)
Section	Westview Terminal
Date	2025-01-01
Position (lat / lon)	54°18.335 N 130°20.686 W
Minimum de contrôle de la profondeur d'eau	Contrôle de la profondeur est 11.8 mètres
Au zero des cartes	Marée astronomique la plus basse : 0.2 mètres / Système géodésique en place à la carte : Datum Américaine 1983
Gamme de densités d'eau	1018-1024
Gamme marée	Marée moyenne : gamme de 4.9 mètres / HHW 6.1 mètres / LLW 1.2 mètres Marée de vive-eau : gamme de 7.7 mètres / HHW 7.5 mètres / LLW -0.2 mètres
Politique à quai de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée
Type de fond	Un mélange d'armures d'enrochement, de gravier grossier, et de sédiments marins recouverts de la roche mère
Régime de dragage	Néant
Distance de station de pilotage à quai	29 milles marin
ISPS/RSTM	Sécurité approuvée par Transports du Canada
Exigences de chargement / déchargement	Un maximum de 40 nœuds pendant déchargement / À cause du type de chargeur, il faut que le navire se bouge à l'arrière d'un minimum de deux positions pour terminer le chargement. 5 dauphins / Panneaux de caoutchouc / Longueur d'amarrage de 309.6 mètres / Maximum de chargement de borne (Dauphins 1 à 5 et mouillage de rivage) 1500 kN (100 tonnes) / Maximum de réaction des ailes par dauphin 1925 kN.
Manoeuvre	Arrivées
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Limitation de taille	245 mètres LOA / Largeur de 32.2 mètres / 10 mètres de courant d'air / Néant de restriction de courant d'air / 250,000 DWT.
Restriction de marée	Néant
Restriction de vent	Normalement moins de 28 nœuds (à la discrétion du pilote)
Restriction de visibilité	À la discrétion du pilote
Restriction de Vitesse	Un maximum vitesse d'amarrage de 0.20 mètres/secondes

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Exigences de voies de dépassement	Tel que coordonnant par les pilotes et surveillé par MCTS/APPR / Normalement, les navires sortants sont prioritaires dans le chenal de Fairview.
Usage de remorqueur	Les remorqueurs seront commandés par pilote, basée de la matrice des besoins en remorqueurs. En tous les cas, la discrétion du pilote sera appliquée, en prenant considération la météo, les conditions de mer, le courant de marée prévue, la crue, le courant d'air, les caractéristiques de manœuvres, la capacité des ailes à quai, et l'histoire mécanique du navire.
Exigences à quai	Bâbord est préféré / Bateau à lignes requis
Manoeuvre	Départs
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Limitation de taille	245 mètres LOA / Largeur de 32.2 mètres / 10 mètres de courant d'air / Néant de restriction de courant d'air / 77,500 DWT.
Restriction de marée	À la discrétion du pilot et le Maître du port
Restriction de vent	Normalement moins de 28 nœuds (à la discrétion du pilote)
Restriction de visibilité	À la discrétion du pilote
Restriction de Vitesse	Vitesse sûre
Exigences de voies de dépassement	Tel que coordonnant par les pilotes et surveillé par MCTS/APPR / Normalement, les navires sortants sont prioritaires dans le chenal de Fairview.
Usage de remorqueur	Les remorqueurs seront commandés par pilote, basée de la matrice des besoins en remorqueurs. En tous les cas, la discrétion du pilote sera appliquée, en prenant considération la météo, les conditions de mer, le courant de marée prévue, la crue, le courant d'air, les caractéristiques de manœuvres, la capacité des ailes à quai, et l'histoire mécanique du navire.
L'appareillage	Bateau à lignes requis

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Guide des sections du port



Guide des sections du port

Section 07

Lisez d'abord le Guide
 Visitez le site web pour des mises à jour aux pratiques et politiques
www.rupertport.com/fr/

Port	Prince Rupert
Section	Porpoise Harbour
Date	2025-01-01
Position (lat / lon)	Entrante 54°11.865 N 130 °18.680 W
Minimum de contrôle de la profondeur d'eau	Contrôle de la profondeur est 12.0 mètres
Au zero des cartes	Toutes les profondeurs sont basées en tant qu'au zéro des cartes
Gamme de densités d'eau	1018-1024
Gamme marée	Marée moyenne : gamme de 4.9 mètres / HHW 6.1 mètres / LLW 1.2 mètres Marée de printemps : gamme de 7.4 mètres / HHW 7.4 mètres / LLW 0.0 mètres
Politique à quai de UKC	Dix % de courant d'air à tous les états de la marée
Type de fond	Sol meuble au-dessus de roche mère
Régime de dragage	Néant
Distance de station de pilotage à l'entrée de canal	22 milles marin
ISPS/RSTM	Sécurité approuvée par Transports Canada
Exigences de chargement / déchargement	Néant
	Exigences d'escorte de remorqueurs / d'amarrage pour les arrivées et départs en accord avec la direction en cours de l'APPR.
Manoeuvre	Arrivées
Politique de UKC	Le passage sera uniquement effectué lorsque la hauteur de marée s'est suffi à fournir un navire avec un dégagement minimal de 10 % de courant d'air du système de navigation pour la période de déplacement en entier.
Limitation de taille	Étale de basse de marée – Un maximum LOA 170 mètres, et maximum de 7.0 mètres de courant d'air. Étale de haute de marée – Un maximum LOA 170 mètres, et maximum de 9.8 mètres de courtant d'air.
Restriction de marée	Arrivées de passage doivent être menées 60 minutes de part et d'autre d'étales de haute ou de basse de marée.

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Restriction de vent	Arrivées de passage ne seront pas effectués lorsque le vent (ou comme prévu) est plus de 25 nœuds.
Restriction de visibilité	Le passage sera uniquement effectué pendant la lumière du jour (entre le matin et crépuscule civil de la soirée) et seulement quand la visibilité se dépasse plus de deux miles marins.
Restriction de Vitesse	Vitesse sûre
Exigences de voies de dépassement	Seulement un navire de haute mer déplacera entre l'accostage et la bouée D24 à n'importe quel moment.
Berthing requirements	Néant
Manoeuvre	Départs
Politique de UKC	Le passage sera uniquement effectué lorsque la hauteur de marée s'est suffi à fournir un navire avec un dégagement minimal de 10 % de courant d'air du système de navigation pour la période de déplacement en entier.
Limitation de taille	Étale de haute de marée – Un maximum LOA 170 mètres, et maximum de 9.8 mètres de courtant d'air.
Restriction de marée	Les départs de passage doivent être menées 60 minutes de part et d'autre d'étale de haute ou de basse de marée.
Restriction de vent	Les départs de passage ne seront pas effectués lorsque le vent (ou comme prévu) est plus de 25 nœuds.
Restriction de visibilité	Le passage sera uniquement effectué pendant la lumière du jour (entre le matin et crépuscule civil de la soirée) et seulement quand la visibilité se dépasse plus de deux miles marins.
Restriction de Vitesse	Vitesse sûre
Exigences de voies de dépassement	Seulement un navire de haute mer déplacera entre l'accostage et la bouée D24 à n'importe quel moment.
Exigences d'appareillage de marée	Les navires devraient être prêt à partir une heure avant l'étale de haute de marée.

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Guide des sections du port



Guide des sections du port

Section 08

Lisez d'abord le Guide
 Visitez le site web pour des mises à jour aux pratiques et politiques
www.rupertport.com

Port	Prince Rupert
Section	Rampe de projet de Cargo RoRo
Date	2025-01-01
Position (lat / lon)	54° 14.077 N 130° 20.080 W
Minimum de contrôle de la profondeur d'eau	Contrôle de la profondeur est 4.0 mètres
Au zero des cartes	Toutes les profondeurs sont basées en tant qu'au zéro des cartes = Système géodésique en place à la carte + 3.8 mètres
Gamme de densités d'eau	1018-1024
Gamme de marée	Marée moyenne : gamme de 4.9 mètres / HHW 6.1 mètres / LLW 1.2 mètres Marée de printemps : gamme de 7.7 mètres / HHW 7.5 mètres / LLW -0.2 mètres
Politique à quai de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous le navire de tous les états de la marée.
Type de fond	Sol mou au-dessus de roche mère faible.
Régime de dragage	Néant
Distance de station de pilotage à l'entrée de canal	22 milles marin
ISPS/RSTM	Sécurité approuvée par Transports Canada
Exigences de chargement / déchargement	Pendant les opérations, la rampe est conçue d'être soutenue par des barges et la rampe soutien des charges réelles et de poids propres tant qu'une structure à travée simple. Des cylindres hydrauliques seront en mode flottant pendant les opérations. Si l'état de la mer est tel que le mouvement des barges au-delà de 250mm sont possibles, donc la plage de franc-bord admissible est réduite. Si les limites de mouvements de rampe sont dépassées, donc de dommage grave est probable.
	La masse estimée de la rampe est 180 tonnes. / Profondeur d'amarrage : 4.00 mètres / Longueur de rampe : 49.350 mètres / Espacement des poutres est 7.200 mètres / L'amarrage conçu principalement pour 7000 tonnes / LOA de 105m / Largeur 23.2 mètres / Minimum plage de franc-bord est 1.2 mètres et maximum de 6.0 mètres / Mouillage des barges seront par de treuil de rive d'une capacité de travail de 10 tonnes / Les lignes de dauphins sont une seule pile fournit avec une aile de donut sur la pile de plomb / La capacité de mouillage de dauphin d'accord à trois pieux est 25 tonnes.
Manoeuvre	Arrivées
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous la quille à tous les niveaux de la marée.
Limitation de taille	Taille de 7000 tonnes / LOA 105 mètres / Courant d'air de 4.0 mètres / Néant de restriction de courant d'air
Restriction de marée	Néant

PARTIE VII | 16. SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

Restriction de vent	Sous réserve des conditions sur place par rapport à l'état de la mer et de capacité de manœuvre.
Restriction de visibilité	À la discrétion du Maître
Restriction de Vitesse	Vitesse sûre
Exigences de voies de dépassement	Dans le chenal de Fairview : Confirmation de voie de dépassement par le Maître/Pilote avant l'arrivée / Seulement un navire se déplace pendant de visibilité réduite. / Normalement, les navires sortants sont prioritaires.
Exigences à quai	Pendant l'approche, le remorqueur doit être capable de contrôler la barge de telle manière pour réduire et maintenir pas plus de vitesse d'amarrage de 0.2m/s.
Manoeuvre	Départs
Politique de UKC	Un minimum de 10 % de courant d'air au-dessous du navire à tous les niveaux de la marée.
Limitation de taille	Taille de 7000 tonnes / LOA 105 mètres / Courant d'air de 4.0 mètres / Néant de restriction de courant d'air
Restriction de marée	Néant
Restriction de vent	Sous réserve des conditions sur place par rapport à l'état de la mer et de capacité de manœuvre.
Restriction de visibilité	À la discrétion du Maître
Restriction de Vitesse	Vitesse sûre
Exigences de voies de dépassement	Dans le chenal de Fairview : Confirmation de voie de dépassement par le Maître/Pilote avant le départ / Seulement un navire se déplace pendant de visibilité réduite. / Normalement, les navires sortants sont prioritaires.
Exigences d'appareillage	Néant