



**AVIS DE SOUMISSION DE CHANGEMENTS AUX PRATIQUES ET
PROCÉDURES QUI SERONT EN VIGUEUR LE 20 MARS 2017**

PARTIE I - CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES

Bômes de débarquement

8. (1) Les navires dont la longueur hors tout dépasse 50 m doivent être munis, sur chaque côté, d'au moins une bôme de débarquement convenable.
Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement, Section 20.
- (2) Les membres de l'équipage des navires doivent être formés adéquatement à l'utilisation des bômes de débarquement.
- (3) **Les navires dont le franc-bord est supérieur à 2 mètres et qui ne sont pas dotés de bômes de débarquement doivent utiliser le service de la Voie maritime d'amarrage au mur d'approche.**
- (4) Les navires qui ne sont pas dotés de bômes de débarquement ou qui ne les utilisent pas doivent utiliser le service de la Voie maritime d'amarrage au mur d'approche en utilisant des amarres synthétiques seulement. Seulement 4 amarres seront installées et le service de largage des amarres n'est pas inclus.
Voir à ce sujet : Aller sur le site de Voie maritime
<http://www.grandslacs-voiemaritime.com/fr/commerciale/transit/service-amarrage/request-for-tieup.html>

Radiotéléphonie

9. (2) Les émetteurs radio d'un navire doivent :
- a) avoir une puissance de sortie suffisante pour permettre au navire de communiquer avec les stations de la Voie maritime à une distance de 48 km;
- b) **pouvoir être commandés de la timonerie et fonctionner sur les voies 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 66a, 75, 76 et 77.**

PARTIE II – CONGÉ PRÉALABLE ET GARANTIE DU PAIEMENT DES DROITS

Demande de congé préalable

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

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

PARTIE III – NAVIGATION DANS LA VOIE MARITIME

Tirant d'eau maximal

29. (3) Tout navire sera autorisé à majorer d'au plus 7 cm le tirant d'eau maximum permis en vigueur tel que prescrit au paragraphe 29(2) s'il est équipé d'un système d'information sur le tirant d'eau (SIT) et s'il satisfait aux conditions suivantes :
- (a) un système d'information sur le tirant d'eau (SIT) opérationnel approuvé par un membre de l'Association internationale des sociétés de classification satisfaisant aux normes de mise en œuvre trouvées à www.grandslacs-voiemaritime.com et ayant à bord;
 - (i) un SAI opérationnel avec une précision = 1 (GPSD);
 - (ii) des cartes électroniques de navigation à jour;
 - (iii) des cartes contenant des données bathymétriques haute résolution à jour;
 - (b) L'écran du système d'information sur le tirant d'eau doit être situé près du principal poste de direction de la manœuvre du navire, doit être visible et se lire facilement, et doit être équipé d'une prise à l'usage des pilotes qui utilisent un SIT portable.
 - (i) Les documents de vérification de l'appareil SIT doivent être conservés à bord en tout temps et être disponibles pour une inspection.

- (ii) Une lettre de la compagnie attestant la formation des officiers pour l'utilisation du SIT doit être conservée à bord et être disponible pour une inspection.
- (iii) tout navire qui souhaite utiliser le SIT doit en aviser par écrit le gestionnaire ou la Corporation au moins 24 heures avant le début de son premier transit dans le réseau avec le SIT.
- (iv) À chaque saison de navigation, tout navire qui souhaite utiliser un SIT approuvé pour transiter le système doit remplir la liste de vérification qui peut être trouvée à www.grandslacs-voiemaritime.com et être envoyée au gestionnaire ou à la Corporation avant son premier transit de la saison.
- (v) Si, pour une quelconque raison, l'appareil SIT ou le SAI devient hors service, ne fonctionne pas correctement ou n'est plus utilisé pendant que le navire transite avec un tirant d'eau supérieur au tirant d'eau maximum permis pendant cette période tel que prescrit au paragraphe 29(2), le personnel du navire doit en aviser immédiatement le gestionnaire ou la Corporation.

Lest et assiette

30. (2) (b) tout autre navire entrant dans la Voie maritime qui a navigué exclusivement sur les Grands Lacs ou dans la Voie maritime doit accepter d'observer, en naviguant où que ce soit sur les Grands Lacs ou dans la Voie maritime, le guide des pratiques de gestion volontaires visant à réduire le transfert des envahisseurs aquatiques dans les Grands Lacs par l'industrie maritime intérieure des États-Unis et du Canada daté du 26 janvier 2001, de la Lake Carriers' Association et de l'Association des armateurs canadiens.

Amarrage dans les écluses

44. (4) Les navires amarrés par le système d'amarrage mains libres (HFM) doivent avoir **au moins 1 membre d'équipage bien reposé sur le pont pendant l'éclusage pour aider l'équipe du pont.**

Ordre d'éclusage des embarcations de plaisance

58. (2) Toute embarcation de plaisance voulant transiter dans une écluse canadienne doit arrêter à un quai de plaisance pour prendre les dispositions à l'égard du transit en téléphonant au personnel de l'écluse, au moyen de la ligne directe qui y est accessible, et acquitter les droits d'éclusage en achetant un billet au distributeur automatique **ou avant de transiter les écluses de la Voie maritime avec Paypal sur le site Internet de la Voie maritime.**

PARTIE IV – RADIOCOMMUNICATIONS

Appel

64. (3) Un navire descendant qui se trouve dans l'écluse de Saint-Lambert doit utiliser la voie 10 (156,5 MHz) pour obtenir un rapport sur la circulation du centre de régulation de la circulation maritime du Québec.

PARTIE VI – FIXATION ET PERCEPTION DES DROITS

Déclaration de transit

74. (1) Un formulaire ebusiness de déclaration de transit dans la Voie maritime (cargaison et passagers) doit être complété et soumis au Gestionnaire par le représentant d'un navire, pour chaque navire qui a fait l'objet d'un congé préalable sauf un navire qui n'est pas chargé, dans un délai de 14 jours après que le navire soit entré dans la Voie maritime pour tout trajet remontant ou descendant. Le formulaire ebusiness de déclaration de transit doit être complété directement sur le site de la Voie maritime à www.grandslacs-voiemaritime.com et soumis au moyen de l'application ebusiness.
- (2) L'utilisation du Système Harmonisé (HS Codes) et du Code de localisation des Nations Unies est obligatoire pour l'identification des cargaisons et des ports respectivement.
- (3) Le poids des marchandises embarquées ou inscrites au manifeste doit être indiqué sur la déclaration ebusiness de transit de la Voie maritime, sauf dans le cas des produits pétroliers pour lesquels il n'y a pas, au point de chargement, de compteurs indiquant le nombre de gallons chargés; dans ce cas, on pourra inscrire sur la déclaration les poids au déchargement.
- (4) Lorsqu'un navire transporte une cargaison à destination ou en provenance d'un port étranger, un exemplaire électronique certifié du manifeste de la cargaison doit être soumis en même temps que la déclaration ebusiness de transit dans la Voie maritime.
- (5) Un certificat de pesage ou autre document semblable délivré au lieu d'un manifeste de la cargaison peut tenir lieu de manifeste.
- (6) Si les renseignements donnés dans la déclaration ebusiness de transit dans la Voie maritime au sujet de la destination du navire, de la cargaison ou des passagers s'avèrent inexacts, le représentant doit envoyer sans tarder au gestionnaire une révision de la déclaration.
- (7) Les déclarations ebusiness de transit dans la Voie maritime doivent servir à l'établissement des droits conformément au *Tarif des droits de la Voie*

maritime du Saint-Laurent, et les factures des droits seront envoyées au représentant ou à l'agent qu'il aura désigné.

- (8) Dans les cas où une cargaison d'aide gouvernementale est déclarée, un formulaire approprié des douanes canadiennes ou américaines ou une lettre de certification signée et estampillée par les douanes canadiennes ou américaines doit accompagner la déclaration ebusiness de transit.

Cargaisons en transit

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

PARTIE IX – GÉNÉRALITÉS

Refus de transiter

89. d) Le navire n'est pas en conformité avec les règlements de la Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada, l'État correspondant à son pavillon et/ou de sa société de classification.

ANNEXE I (Articles 21, 84 et 89)

NAVIRES TRANSITANT DANS LES EAUX DES ÉTATS-UNIS

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

- (1) des cartes marines à jour de la Voie maritime, à échelle suffisante et assez détaillées pour permettre une navigation sûre. Ces cartes peuvent être publiées par un gouvernement étranger si elles contiennent des renseignements semblables à ceux fournis par les cartes publiées par le gouvernement des États-Unis;
- (2) la liste à jour des phares de la Garde côtière des États-Unis;
- (3) la liste à jour des pilotes de la Garde côtière des États-Unis;
- (4) les avis de la Voie maritime concernant la navigation;
- (5) les données de manœuvre suivantes, affichées bien en vue dans la timonerie :

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LES TRANSITS

3. Communications dans les écluses

Dans la zone d'une écluse **de la section de Montréal au Lac Ontario** les instructions d'amarrage données aux navires par les employés de l'écluse sont communiquées par radio THF en utilisant les voies suivantes :

Écluse n° 1, Saint-Lambert	Voie 17
Écluse n° 2, Côte Sainte-Catherine	Voie 13
Écluse n° 3, Beauharnois	Voie 17
Écluse n° 4, Beauharnois	Voie 13
Écluse n° 5, Snell	Voie 17
Écluse n° 6, Eisenhower	Voie 13
Écluse n° 7, Iroquois	Voie 17

Dans la zone d'une écluse du canal Welland les instructions d'amarrage données aux navires par les employés de l'écluse sont communiquées par radio THF en utilisant les voies suivantes :

Écluse n° 1	Voie 75
Écluse n° 2	Voie 76
Écluse n° 3	Voie 77
Écluse n° 4, 5 et 6 ouest	Voie 15
Écluse n° 4, 5 et 6 est	Voie 17
Écluse n° 7	Voie 66A
Écluse n° 8	Voie 77

Dans le canal Welland, on utilise la voie 17 pour les navires remontants et la voie 66A pour les navires descendants. Les navires doivent aussi écouter la voie de communication 14.

Ce système de communications est utilisé uniquement pour transmettre les instructions d'amarrage ou en cas d'urgence. Toutes les autres communications radio doivent être dirigées vers les centres de contrôle de la circulation appropriés.

AMARRAGE DES NAVIRES (Écluses canadiennes)

3. Points d'amarrage

Exceptions:

Le tableau ci-dessus ne s'applique pas aux cas suivants:

- (1) écluse n° 8 du canal Welland
- (2) où la position finale d'amarrage a été ajustée pour accommoder la sécurisation des ventouses d'amarrage mains libres (AML)
- (3) tout éclusage en flèche
- (4) les navires avec une longueur plus grande que 225.5 m (730').

Dans ces cas, l'amarrage se fera selon les instructions du maître-éclusier

Tous commentaires sur les changements proposés doivent être adressés à M. Jean Aubry-Morin, Vice-président, Relations externes, au plus tard le 13 mars 2017 à jaubrymorin@seaway.ca.