

TABLE DES MATIÈRES

SECTION 1 - INFORMATION GÉNÉRALE

- 1.1 Champ d'application
- 1.2 Définitions
- 1.3 Autorité du Maître de port

SECTION 2 - SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

- 2.1 Vitesse de sécurité générale
- 2.2 Obstacles à la navigation / Flèche de déchargement d'un navire auto-déchargeur / Bras de grues portiques

SECTION 3 - FERMETURE DU PORT

SECTION 4 - REMORQUEURS OBLIGATOIRES

- 4.1 Vents
- 4.2 Pétroliers

**SECTION 5 - MOUVEMENT DES NAVIRES, MOUILLAGE
ET AMARRAGE**

- 5.1 Mouillage
- 5.2 Déplacement d'un navire à l'aide de ses amarres (déhaler un navire)

**SECTION 6 - CONSIGNES CONCERNANT LES
ACCIDENTS**

TABLE OF CONTENTS

SECTION 1 - GENERAL INFORMATION

- 1.1 Scope
- 1.2 Definitions
- 1.3 Harbour Master's authority

SECTION 2 - NAVIGATIONAL SAFETY

- 2.1 General safety speed
- 2.2 Obstacles to navigation / Self-unloading ships loading booms / Gantry cranes booms

SECTION 3 - HARBOUR CLOSING

SECTION 4 - MANDATORY TUGS

- 4.1 Winds
- 4.2 Tankers

**SECTION 5 - SHIP MOVEMENTS, ANCHORAGE
AND BERTHING**

- 5.1 Anchorage
- 5.2 Moving ships with their lines (warping out)

SECTION 6 - DIRECTIVES IN CASE OF ACCIDENTS

SECTION 1 - INFORMATION GÉNÉRALE**1.1 Champ d'application**

Ces pratiques et procédures sont produites conformément à l'article 56(1) (b) de la Loi maritime du Canada et elles ont été développées afin de favoriser une navigation efficace et sécuritaire dans les eaux gérées par l'Administration portuaire de Québec (APQ), telles qu'elles sont définies à l'intérieur de ses lettres patentes afin de protéger la vie, les infrastructures ainsi que l'environnement. Les présentes procédures peuvent être modifiées en tout temps.

Ces pratiques et procédures sont applicables dans les eaux qui sont sous la juridiction de l'APQ et doivent être appliquées par tous les navires entrant, sortant, accostant, appareillant, manoeuvrant ou mouillant dans les eaux gérées par l'APQ. Ce sont des procédures minimales pouvant être bonifiées en tout temps par le capitaine du navire et/ou du pilote ainsi que par le Maître de port et/ou de toute autre autorité pouvant avoir juridiction.

Les dispositions de la Loi maritime du Canada, de la Loi sur la marine marchande du Canada et des règlements en découlant, prévalent sur les présentes pratiques et procédures, le cas échéant.

1.2 Définitions

"Agent maritime" signifie la personne ou la compagnie qui est autorisée par le propriétaire, le gérant ou l'affrèteur, à s'occuper des affaires du navire à l'intérieur du port;

"APQ" signifie l'Administration portuaire de Québec;

"Capitainerie" signifie le centre de contrôle et de surveillance de l'APQ;

"LMC" signifie la Loi maritime du Canada;

"LMMC" signifie la Loi sur la marine marchande du Canada;

"Navire", tel que défini à la Loi sur la marine marchande du Canada;

"Pilote" signifie les pilotes membres de la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent ou de la Corporation des pilotes du St-Laurent central;

SECTION 1 – GENERAL INFORMATION**1.1 Scope**

These practices and procedures are produced in conformity with Article 56(1) (b) or the Canada Marine Act and were developed in order to promote efficient and safe navigation in the waters under the Quebec Port Authority's (QPA) authority, as defined within the QPA's letters patent, in order to protect life, infrastructures and the environment. The present procedures can be modified at any time.

These practices and procedures are applicable in the waters under the QPA's jurisdiction and by all ships entering, leaving, docking, undocking, manoeuvring or berthing in the waters managed by the QPA must comply with them. They are minimum procedures that can be improved on at any time by the ship's Captain and/or the Pilot, as well as the Harbour Master and/or any other authority having jurisdiction.

The provisions of the Canada Marine Act, of the Canada Shipping Act, and the regulations resulting from them take precedence over the present practices and procedures, where appropriate.

1.2 Definitions

"Shipping agent" designates the person or the company authorized by the owner, the manager or the charterer in order to take care of the ship's business while in the harbour;

"QPA" designates the Quebec Port Authority;

"Harbour Master's Office" designates the QPA's control and monitoring center;

"CMA" designates the Canada Marine Act;

"CSA" designates the Canada Shipping Act;

"Ship", as defined in the Canada Shipping Act;

"Pilot" designates the pilots who are members of the Corporation of Lower St. Lawrence Pilots or of the Corporation of Central St. Lawrence Pilots.

**PRATIQUES ET PROCÉDURES
RELIÉES À LA NAVIGATION****1.3 Autorité du Maître de port**

Tous les navires se trouvant dans les eaux gérées par l'APQ doivent se conformer aux présentes pratiques et procédures.

Le Maître de port est désigné par l'APQ comme étant la personne responsable d'assurer le respect et l'application de ces pratiques et procédures.

Des instructions peuvent être données directement au navire par le Maître de port et/ou par son représentant délégué, par l'intermédiaire de la Capitainerie ou par le Service de communication et du trafic maritime (SCTM "Québec") de la Garde côtière canadienne ou par l'agent du navire ou par tout autre moyen jugé raisonnable par l'APQ.

Lorsque la situation pourra l'exiger, des Avis à la navigation et des Avis aux navigateurs seront émis par la SCTM identifiant les travaux en cours et/ou toute autre situation particulière.

SECTION 2 - SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION**2.1 Vitesse de sécurité générale**

En accord avec le Règlement *internationale de 1972 pour prévenir les abordages en mer, avec modifications canadiennes (Règle 6)* et la LMMC, les navires doivent procéder à une vitesse sécuritaire.

Dans les eaux canadiennes d'une rade, d'un port, d'un cours d'eau, d'un lac ou d'une voie de navigation intérieure, tout navire qui passe un autre navire ou un ouvrage, y compris une drague, un train de remorque, un navire échoué ou une épave, doit passer prudemment à une vitesse qui n'aura pas d'effet néfaste sur le navire ou l'ouvrage dépassé et respecter les directives ou instructions applicables contenues dans tout Avis aux navigateurs ou Avis à la navigation.

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

**PRACTICES AND PROCEDURES
RELATED TO NAVIGATION****1.3 Harbour Master's Authority**

All ships in the QPA's waters must comply with the present practices and procedures.

The Harbour Master is designated by the QPA as being the person responsible to enforce the application and respect of the present practices and procedures.

Instructions can be given directly to ships by the Harbour Master and/or his designated representative through the Harbour Master's Office or the Marine Communications and Traffic Services (MCTS "Quebec") of the Canadian Coast Guard or through the ship's shipping agent or any other means deemed reasonable by the QPA.

When the situation demands it, Notices to shipping and Notices to Mariners will be issued by the MCTS identifying work in progress and/or any other particular situation.

SECTION 2 – NAVIGATIONAL SAFETY**2.1 General Safety Speed**

According to the *International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 with Canadian Modifications (Rule 6)* and the SCA, ships must navigate at a safe speed.

In the Canadian waters of a roadstead, harbour, river, lake or inland waterway, every vessel passing another vessel or work that includes a dredge, tow, grounded vessel or wreck shall proceed with caution at a speed that will not adversely affect the vessel or work being passed, and shall comply with any relevant instruction or direction contained in any Notice to Mariners or Notice to Shipping.

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

**PRATIQUES ET PROCÉDURES
RELIÉES À LA NAVIGATION****2.2 Obstacles à la navigation / Flèche de déchargement d'un navire auto-déchargeur / Bras des grues portiques**

Les navires, munis d'un équipement qui gêne les manœuvres des navires situés à proximité, doivent donner priorité aux navires en mouvement (entrant ou sortant).

Lorsque les conditions de navigation sont défavorables, l'APQ peut, si la demande lui en est faite par un navire amarré ou qui désire appareiller dans le port, exiger d'un navire auto-déchargeur amarré de rétracter temporairement sa flèche de déchargement. Lorsqu'une telle demande est acheminée à la Capitainerie par un navire se trouvant dans les limites du port, le Maître de port peut, à sa discrétion, émettre une directive au capitaine du navire auto-déchargeur de rétracter temporairement sa flèche de déchargement. Si des opérations de chargement et/ou déchargement sont alors en cours sur le navire auto-déchargeur, l'opérateur du terminal sera informé de la situation et devra se conformer aux directives du capitaine du navire auto-déchargeur impliqué.

Veillez noter que la demande devra être adressée à la Capitainerie dans les meilleurs délais et ce, avant le début des manœuvres.

Le capitaine et/ou le pilote d'un navire se trouvant dans les limites du port pourra aussi demander, dans le même délai, à la Capitainerie, la rétractation des bras et/ou le déplacement des grues portiques appartenant à l'opérateur du terminal lorsque aucune opération de chargement/déchargement est en cours, s'il considère que cela constitue un obstacle à la navigation.

SECTION 3 - FERMETURE DU PORT

À l'exception de cas particuliers qui pourront faire l'objet d'une permission spéciale de la part du Maître de port, lorsque des vents violents sévissent (moyenne de 40 nœuds et plus), les manœuvres d'accostage, d'appareillage ou de déplacement de navires aux quais sous l'autorité de l'APQ sont interdites.

Lors de situations de visibilité réduite ou nulle ou lors de conditions de navigation défavorables, les manœuvres d'accostage, d'appareillage ou de

**PRACTICES AND PROCEDURES
RELATED TO NAVIGATION****2.2 Obstacles to navigation / Self-unloading ships loading booms / Gantry cranes booms**

Ships equipped with devices that can impair the manoeuvres of nearby ships must give priority to moving ships (arriving or departing).

When navigation conditions are not favourable the QPA can, if requested by a berthed ship or one that needs to undock, demand that a berthed self-unloading ship temporarily retract its unloading boom. When such a request is transmitted to the Harbour Master by a ship located within the harbour limits, the Harbour Master can, upon his sole authority, issue a directive to the self-unloading ship's Captain that he must temporarily retract his unloading boom. If loading/unloading operations are underway at that time on the self-unloading ship, the terminal operator will be informed of the situation and will have to comply with the involved self-unloading ship's Captain's directives.

Please note that the request must be addressed to the Harbour Master's Office as soon as possible and before the manoeuvres' beginning.

The Captain and/or the Pilot of a ship located within the harbour limits can also request that the Harbour Master's Office, within the same deadline, retract the gantry booms belonging to the terminal operation, when there are no loading/unloading operations underway, should they consider that the booms constitute an obstacle to navigation.

SECTION 3 – HARBOUR CLOSING

With the exception of particular cases that can be granted special permission from the Harbour Master, docking, undocking and ship moving manoeuvres are forbidden at the docks under the QPA's jurisdiction when strong winds prevail (average of 40 knots and more).

During poor or zero visibility conditions or during unfavourable navigation conditions, docking, undocking and ship moving can be forbidden at the

**PRATIQUES ET PROCÉDURES
RELIÉES À LA NAVIGATION**

déplacement de navires aux quais sous l'autorité de l'APQ pourront être interdites. Ces mesures seront diffusées sous forme d'un avis à la navigation par l'entremise du SCTM.

SECTION 4 - REMORQUEURS OBLIGATOIRES**4.1 Vents**

L'utilisation d'un remorqueur est obligatoire lorsque des vents d'une moyenne de 20 nœuds et plus sévissent pour tous les navires lors des manœuvres d'accostage, d'appareillage ou de déplacement aux quais sous l'autorité de l'APQ. Ces vents doivent toutefois être de nature à gêner les manœuvres d'un navire, le Maître de port ayant l'autorité pour évaluer ces situations.

L'usage d'un remorqueur, tel que mentionné ci-dessus, n'est pas applicable aux navires passagers munis d'un système de propulsion Azipod, à moins que des vents d'une moyenne de 25 nœuds et plus sévissent.

Lorsque la situation l'exige, l'APQ pourra exiger un nombre supérieur de remorqueurs en fonction des recommandations des pilotes.

Nonobstant ce qui précède, ne sont pas assujettis à l'obligation d'utiliser un remorqueur, à moins de circonstances incitant le pilote et/ou le Maître de port de l'exiger:

- Tous les navires ayant une jauge brute de moins de 5 000 tonnes et un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes.

4.2 Pétroliers

L'usage du service d'un ou des remorqueur(s), selon le cas, est obligatoire pour tous les navires pétroliers lors des manœuvres d'accostage ou d'appareillage lors de situation courante :

- a. Pétroliers de 15 000 tonnes et moins de port en lourd, avec propulseur d'étrave, ne requièrent pas l'utilisation obligatoire de remorqueur;
- b. Pétroliers de 15 000 tonnes et moins de port en lourd, sans propulseur d'étrave, requièrent l'utilisation obligatoire d'un (1) remorqueur (40 tonnes de bollard pull), à l'exception des pétroliers ayant une jauge brute de moins de 5

**PRACTICES AND PROCEDURES
RELATED TO NAVIGATION**

docks under the QPA's jurisdiction. These measures will be broadcast in the form of a Notice to shipping transmitted by the MCTS.

SECTION 4 – MANDATORY TUGS**4.1 Winds**

Using tugs is mandatory for all ships for docking, undocking and ship moving operations at the docks under the QPA's jurisdiction when winds of an average of 20 knots and more prevail. These winds must however be of such a nature as to impede the ship's manoeuvres, the Harbour Master having the authority to evaluate these situations.

Using tugs as mentioned above is not applicable to passenger ships equipped with an Azipod propulsion system, unless winds of an average of 25 knots and more prevail.

When the situation warrants it, the QPA can demand a superior number of tugs according to the recommendations from the Pilot

Notwithstanding the preceding, the following ships are not subjected to the mandatory use of tugs, unless circumstances incite the Pilot and/or the Harbour Master to demand it:

- All ships of 5,000-ton gross tonnage and deadweight tonnage under 5,000 tons.

4.2 Oil Tankers

Using one or more tugs, according to the case, is mandatory for all oil tanker ships during docking and undocking manoeuvres in current situations:

- a. Oil tankers of 15,000 tons deadweight tonnage and less, equipped with a bow thruster, do not require the mandatory use of tugs;
- b. Oil tankers of 15,000 tons deadweight tonnage and less, without bow thruster, require the mandatory use of one (1) tug (40 tons of bollard pull), with the exception of oil tankers of under 5,000 tons gross tonnage and less than

**PRATIQUES ET PROCÉDURES
RELIÉES À LA NAVIGATION**

000 tonnes et un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes;

- c. Pétroliers de 15 000 à 25 000 tonnes de port en lourd, avec propulseur d'étrave, requiert l'utilisation obligatoire d'un (1) remorqueur (40 tonnes de bollard pull).
- d. Pétrolier de 15 000 à 25 000 tonnes de port en lourd, sans propulseur d'étrave, requièrent l'utilisation obligatoire de deux (2) remorqueurs (40 tonnes de bollard pull);
- e. Pétroliers de 25 000 tonnes et plus de port en lourd, avec ou sans propulsion d'entrave, requièrent l'utilisation obligatoire minimal de deux (2) remorqueurs (40 tonnes de bollard pull).
- f. Toutefois, suivant les recommandations pouvant être faites par le ou les pilotes du navire, le nombre minimal de remorqueurs prévu pour chaque catégorie ci-dessus mentionnée pourra être révisé par le Maître de port.

Tout navire pétrolier de 100.000 tonnes et plus ayant un tirant d'eau supérieur à 10.5 mètres, transitant à l'intérieur des limites du Port de Québec, doit avoir recours à l'assistance d'un remorqueur d'escorte, à partir de Ste-Pétronille (Sud-ouest de l'Île d'Orléans) jusqu'au quai où il se dirige dans les limites du port de Québec et la même chose en direction inverse. Pour les navires pétrolier de 100.000 tonnes ou plus de ayant un tirant d'eau inférieur à 10.5 mètres un remorqueur devra être disponible et prêt à intervenir aux besoins.

**SECTION 5 - MOUVEMENT DES NAVIRES,
MOUILLAGE ET AMARRAGE****5.1 Mouillage**

Les endroits de mouillage identifiés par l'APQ permettent à un navire de s'arrêter en attente d'un poste à quai et/ou pour d'autres considérations déterminées par l'APQ et/ou demandés par le navire.

Un navire doit obtenir l'autorisation de l'APQ avant de procéder au mouillage. Cette autorisation sera conditionnelle au respect des conditions énumérées ci-dessous et à toutes autres directives postérieures émises par l'APQ.

**PRACTICES AND PROCEDURES
RELATED TO NAVIGATION**

5,000 tons deadweight tonnage.

- c. Oil tankers from 15,000 to 25,000 tons deadweight tonnage, with bow thruster, require the mandatory use of one (1) tug (40 tons of bollard pull).
- d. Oil tankers from 15,000 to 25,000 tons deadweight tonnage, without bow thruster, require the mandatory use of two (2) tugs (40 tons of bollard pull).
- e. Oil tankers of 25,000 tons deadweight tonnage and over, with or without bow thruster, require the mandatory minimum use of two (2) tugs (40 tons of bollard pull).
- f. However, following the recommendations that can be made by the pilot(s) and/or the ship's Captain, the minimum number of tugs determined for each category mentioned above could be revised by the Harbour Master.

Any oil tanker of 100,000 tonnes and more with a draught greater than 10.5 metres transiting within the limits of the Port of Québec must be escorted by a tug from Sainte-Pétronille (southwest of Île d'Orléans) to and from its destination wharf within the limits of the Port of Québec. For oil tankers of 100,000 tonnes or more with a draught of less than 10.5 metres, a tug must be available and ready to respond as required.

**SECTION 5 – SHIP MOVEMENTS, ANCHORAGE
AND BERTHING****5.1 Anchorage**

Anchorage areas identified by the QPA enable a ship to stop to wait for a berth post and/or for any other consideration determined by the QPA and/or requested by the ship.

A ship must obtain the QPA's authorization before proceeding to the anchorage. This authorization will be conditional to compliance with the conditions listed below and with any other ulterior directives issued by the QPA.

**PRATIQUES ET PROCÉDURES
RELIÉES À LA NAVIGATION**

L'autorisation de mouillage sera accordée pour une période inférieure à 48 heures pour les postes de mouillage A, B, C et D.

À l'expiration de cette période, advenant la situation où le navire doit ou désire demeurer à ce poste, une évaluation sera effectuée afin de tenir compte des opérations portuaires et des conditions de navigation actuelles et à venir avant de permettre une prolongation.

Advenant des conditions défavorables pouvant mettre en péril la sécurité des personnes, du navire, des installations portuaires et/ou de l'environnement, le Maître de port peut, en tout temps, faire déplacer tout navire.

- a. Postes de mouillage A, B et C - Ces postes de mouillage peuvent être utilisés pour les navires, autres que pétroliers, dont la longueur n'excède pas 180 mètres;
- b. Poste de mouillage D - Ce poste de mouillage peut être utilisé pour les navires, autres que pétroliers, dont la longueur n'excède pas 225 mètres et ayant un tirant d'eau inférieur à 9 mètres sans toutefois excéder un port en lourd de 50 000 tonnes. Pour tout navire ayant un port en lourd excédant 50 000 tonnes, un pilote devra demeurer à bord du navire en tout temps.
- c. Postes de mouillage Rivière Maheu 1, 2 et 3 - Ces postes de mouillage peuvent être utilisés par tous types de navires. L'autorisation de mouillage sera accordée pour une période à être déterminée par l'APQ. En tout temps, la présence d'un pilote dans les circonstances décrites ci-après est obligatoire:
 - Pour tous les navires pétroliers de 15 000 tonnes ou plus de port en lourd;
 - Pour tous les autres navires de 60 000 tonnes ou plus de port en lourd.
 - Pilote obligatoire en tout temps pour tout type de navires en période hivernale.

AVERTISSEMENT MÉTÉO

Lors d'un AVERTISSEMENT de conditions météorologiques défavorables émis sur le site Web d'Environnement Canada, un AVIS verbal ou écrit sera transmis par l'Administration portuaire de Québec exigeant les services d'un pilote à bord de tous les navires aux mouillages dans les limites du

**PRACTICES AND PROCEDURES
RELATED TO NAVIGATION**

The anchorage authorization will be granted for a period shorter than 48 hours for the anchoring posts A, B, C and D.

Upon the expiration of this period, in the event where the ship must or desires to stay at that post, an evaluation will be done in order to take into account the harbour operations and the current and coming navigation conditions before such an extension is granted.

In the event of unfavourable conditions that can imperil the safety of the people, the ship, the harbour facilities and/or the environment, the Harbour Master can, at any time, demand that the ship be moved.

- a. Anchorage posts A, B and C – These posts can be used by ships, other than oil tankers, whose length does not exceed 180 meters.
- b. Anchorage post D – This anchorage post can be used by ships, other than oil tankers, whose length does not exceed 225 meters and with less than 9 meters draught, without exceeding 50,000 tons deadweight tonnage. A pilot will have to stay on the ship at all times in the case of a ship with a deadweight tonnage of over 50,000 tons.
- c. Rivière Maheu anchorage posts 1, 2, and 3 – These anchorage posts can be used by any type of ship. The anchorage authorization will be granted for a period to be determined by the QPA. At all times the presence of a pilot in the circumstances described hereinafter is mandatory:
 - For all oil tankers of 15,000 deadweight tonnage and more;
 - For all other ships of 60,000 tons deadweight tonnage and more;
 - Pilot mandatory at all times for all types of vessels during the winter.

STORM WARNING SECURITY MEASURE

When a bad weather ALERT is issued on the Environment Canada website, a verbal or written NOTICE will be sent by the Québec Port Authority advising that a Pilot will be required aboard all vessels anchoring in our territory. "Bad weather"

**PRATIQUES ET PROCÉDURES
RELIÉES À LA NAVIGATION**

port. On entend par conditions météorologiques défavorables la présence ou la prévision de vents soutenus supérieurs à 25 nœuds dans les secteurs des mouillages A-B-C-D et Rivière Maheu 1-2-3.

Sur demande, le répartiteur de la capitainerie pourra aussi assigner un quai comme alternative. Les usagers seront avisés lorsque l'AVERTISSEMENT sera levé et que les vents ou les prévisions de vents seront inférieurs à 25 nœuds.

5.2 Déplacement d'un navire à l'aide de ses amarres (déhaler un navire)

Tous les navires de moins de 50 000 tonnes de port en lourd se déplaçant sur une distance inférieure au $\frac{3}{4}$ de sa longueur et ne faisant pas usage de ses appareils de propulsion ne sont pas assujettis à l'obligation de requérir l'assistance de remorqueur ou d'un pilote.

L'usage d'un pilote est obligatoire pour tous les navires (autres que canadiens) de plus de 50 000 tonnes de port en lourd qui doivent se déplacer sur une distance supérieure au $\frac{3}{4}$ de leur longueur.

De plus, pour effectuer les manœuvres de façon sécuritaire à l'égard de tous les navires qui doivent se déhaler sur une distance supérieure au $\frac{3}{4}$ de leur longueur et/ou qui utilisent leurs appareils de propulsion, l'usage du service d'un ou de plusieurs remorqueurs sera requis dans les circonstances ci-après :

- a. Pour les navires de 50 000 tonnes ou moins de port en lourd, un (1) remorqueur pourrait être requis sur recommandation du pilote ;
- b. Pour les navires de 50 000 tonnes et plus de port en lourd, au moins un (1) remorqueur est obligatoire;
- c. Pour les navires de 75 000 tonnes et plus de port en lourd, deux (2) remorqueurs sont obligatoires.

**PRACTICES AND PROCEDURES
RELATED TO NAVIGATION**

means the presence or forecast of sustained winds of 25 knots or more in the A-B-C-D and Rivière Maheu 1-2-3 mooring sections.

As an alternative, a berth section can be assigned upon request. Users will be advised when the ALERT is lifted and when winds or forecasted winds are less than 25 knots.

5.2 Moving a ship with her lines (warping out)

All ships of less than 50,000 tons deadweight tonnage moving on a distance inferior to $\frac{3}{4}$ times their length and not using their propulsion engines are not required to request a pilot or a tug's assistance.

Using a pilot is mandatory for all ships (other than Canadian) of over 50,000 tons deadweight tonnage having to move on a distance superior to $\frac{3}{4}$ times their length.

Moreover, in order to proceed with these manoeuvres safely for all ships having to move on a distance superior to $\frac{3}{4}$ times their length and/or that use their propulsion engines, the services of one or more tugs will be required in the following situations:

- a. A tug could be required for ships of 50,000 tons deadweight tonnage and less, according to the pilot's recommendation;
- b. A minimum of one (1) tug is mandatory for ships of 50,000 tons or more deadweight tonnage and more.
- c. Two (2) tugs are mandatory for ships of 75,000 deadweight tonnage and more.

**SECTION 6 - CONSIGNES CONCERNANT LES
ACCIDENTS**

En cas d'accident, le navire doit signaler l'événement par n'importe lequel des moyens suivants:

- **Le sifflement ou la sirène continue du navire;**
- **En appelant "SCTM Québec";**
 - VHF 12 ou 16
- **En appelant la Capitainerie du port;**
 - Téléphone 1-418-648-3556
 - VHF 77
- **En téléphonant à l'un des numéros suivants:**
 - Feu, Police, Ambulance : 911
 - Réseau d'alerte de la Garde côtière canadienne : 1-800-363-4735

**SECTION 6 - DIRECTIVES IN CASE OF
ACCIDENTS**

A ship must signal any accident through any one of the following means:

- **The continued ship's whistle or siren;**
- **By calling the "MCTS Quebec";**
 - VHF 12 or 16
- **By calling the Harbour Master's Office;**
 - Phone 1-418-648-3556
 - VHF 77
- **By calling one of the following numbers:**
 - Fire, Police, Ambulance: 911
 - Canadian Coast Guard alarm network: 1-800-363-4735

AVIS

CE DOCUMENT EST LA PROPRIÉTÉ DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC. L'INFORMATION FOURNIE EST SUJETTE À CHANGEMENT SANS PRÉAVIS. POUR TOUTE INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE SUR CE DOCUMENT, VEUILLEZ COMMUNIQUER AVEC LA CAPITAINERIE DU PORT AU 1-418-648-3556 OU VIA COURRIEL À CAPITAINERIE@PORTQUEBEC.CA

NOTICE

THIS DOCUMENT IS THE PROPERTY OF THE QUÉBEC PORT AUTHORITY. THE INFORMATION PROVIDED IS SUBJECT TO CHANGE WITHOUT NOTICE. FOR FURTHER INFORMATION ON THIS DOCUMENT, CONTACT THE HARBOUR MASTER'S OFFICE AT 1-418-648-3556 OR VIA EMAIL AT CAPITAINERIE@PORTQUEBEC.CA