

# **RÈGLES ET PROCÉDURES**

24 janvier 2023

Pour de plus amples informations, veuillez contacter :

Martin Roy  
Directeur opérations et maintenance  
Maître de port et agent de sûreté portuaire  
Téléphone : 418 297-6164  
Bureau : 418 296-4296  
Courriel : [mroy@portbcomeau.ca](mailto:mroy@portbcomeau.ca)

## **PRÉAMBULE**

### **NOTRE MISSION ET NOTRE VISION**

La Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC) est un organisme privé à but non lucratif. Notre mission est de gérer les installations portuaires multiusagers de Baie-Comeau, développer leur plein potentiel et travailler étroitement avec nos partenaires pour assurer un développement durable, sécuritaire et efficient du port de Baie-Comeau, au sein du réseau portuaire québécois et canadien.

Notre vision est de faire du port de Baie-Comeau un port rentable et sécuritaire, offrant des services innovants et efficients, afin d'être un levier de développement régional durable et contribuer à la prospérité et au rayonnement de notre collectivité.

### **NOS VALEURS**

#### **Le Développement durable**

Dans nos décisions et actions, concilier le développement économique avec le développement de la collectivité et la préservation de l'environnement.

#### **La Coopération**

Travailler de concert avec nos parties prenantes pour soutenir le développement du port et de la collectivité.

#### **L'Agilité**

Nous adapter rapidement aux besoins changeants de son environnement en faisant preuve de créativité et d'innovation.

#### **L'Orientation client**

Placer le client au centre de l'organisation pour comprendre et satisfaire ses besoins et attentes.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>PRÉAMBULE</b> .....	<b>2</b>
NOTRE MISSION ET NOTRE VISION .....	2
NOS VALEURS .....	2
<b>TABLE DES MATIÈRES</b> .....	<b>3</b>
<b>INFORMATION GÉNÉRALE</b> .....	<b>6</b>
Champ d’application.....	6
Définitions.....	6
<b>RESPECT DES RÈGLES SUR LA PROPRIÉTÉ DE LA CGPBC</b> .....	<b>8</b>
AUTORITÉ DU MAÎTRE DE PORT .....	8
INTERDICTIONS .....	8
SIGNALISATION .....	9
CIRCULATION EN VÉHICULE .....	9
RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR.....	9
Environnement.....	9
Émissions atmosphériques .....	10
<b>RÈGLES ET PROCÉDURES S’APPLIQUANT AUX NAVIRES</b> .....	<b>10</b>
AVIS D’ARRIVÉE.....	10
RÔLE DU SERVICE DE COMMUNICATIONS ET TRAFIC MARITIME.....	11
Communication par radio .....	11
Appel de sécurité - communication .....	11
SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION .....	12
Ancrage.....	12
Désaccord et non-responsabilité .....	13
VITESSE DE SÉCURITÉ – GÉNÉRAL .....	13
PROTECTION ENVIRONNEMENTALE .....	13
Pompage et rejet dans les eaux de lest dans le havre du port .....	13
POLLUTION MARINE .....	14
Eaux noires et eaux grises.....	14
MAMMIFÈRES MARINS .....	14
MANŒUVRES DANS LE HAVRE DU PORT .....	15
DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DU HAVRE DU PORT .....	15

Interdiction d'accostage .....	15
Amarrage des navires.....	16
Pilotage .....	16
Déplacement à l'aide d'amarres.....	16
Dégagement sous la quille et tirant d'eau minimal.....	17
Navires sans équipage.....	17
<b>ENTRETIEN DU NAVIRE.....</b>	<b>17</b>
Démobilisation ou essai de la machinerie de propulsion ou de manœuvre .....	17
Mise en marche de l'hélice principale .....	18
Peinturage .....	18
Travail à chaud.....	18
<b>SÛRETÉ PORTUAIRE (ISPS) .....</b>	<b>18</b>
Terminaux certifiés ISPS .....	18
Agent de sûreté portuaire (ASP).....	19
Exercices et entraînements.....	19
<b>OPÉRATIONS SPÉCIALES.....</b>	<b>20</b>
Opération de dragage, construction, récupération ou entretien .....	20
<b>BATEAUX DE PLAISANCE ET PETITS BÂTIMENTS .....</b>	<b>20</b>
Restrictions .....	20
<b>SITUATIONS D'URGENCE .....</b>	<b>20</b>
<b>DIRECTIVES – TERMINAL MULTIUSAGER.....</b>	<b>21</b>
AUTORISATION.....	21
ACCÈS À LA ZONE CONTRÔLÉE.....	22
SANTÉ ET SÉCURITÉ.....	22
ENVIRONNEMENT.....	22
GESTION DES ORDURES .....	22
RAVITAILLEMENT EN CARBURANT .....	23
EAU POTABLE .....	23
INTERDICTIONS - OPÉRATIONS.....	23
ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES .....	24
Marchandises dangereuses.....	24
Déplacement ou enlèvement des marchandises .....	25
PLAN D'URGENCE .....	25
SÛRETÉ – CERTIFICATION ISPS POUR LES EXPLOITANTS D'UNE INSTALLATION MARITIME .....	25



## INFORMATION GÉNÉRALE

### Champ d'application

1. Ces « Règles et Procédures » ont été développées afin de garantir une utilisation efficace et sécuritaire des installations portuaires de la CGPBC. Elles peuvent être modifiées périodiquement par la Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC).
2. Ces « Règles et Procédures » doivent être respectées par tous les utilisateurs des installations de la CGPBC, incluant tout navire entrant, sortant, s'accostant, s'appareillant ou manœuvrant à l'approche du Terminal de la CGPBC, ainsi que par tout exploitant et opérateur maritime qui utilise les installations pour ses activités ou toute autre personne ayant accès aux installations portuaires.
3. À l'exception d'une situation d'urgence, rien dans ces « Règles et Procédures », ne remplace les dispositions de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la protection de l'environnement*, ou de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* ou des Règlements qui découlent de l'une ou l'autre de ces lois.
4. Rien dans ces « Règles et Procédures » ne dispense le Capitaine d'un navire à adopter tout comportement, mesure ou manœuvre jugée nécessaire pour prévenir les risques en matière de sécurité, sûreté et protection de l'environnement.
5. Ces règles et procédures ne contiennent pas la tarification de la CGPBC veuillez la consulter sur notre site : <https://www.portbcomeau.ca/>.

### Définitions

6. Les définitions qui suivent s'appliquent aux « Pratiques et Procédures » :

« **Agent** » signifie la personne ou la compagnie qui est autorisée par le propriétaire, le gérant ou l'affréteur, à s'occuper des affaires du navire.

« **Chaland** » chaland, péniche, barge, drague, sonnette flottante, ponton ou caravane flottante non autopropulsée.

« **Eaux du port** » signifie « *toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, de la baie des Anglais au nord-ouest de la ligne droite tirée du feu de pointe Saint-Panrace, située à une latitude de 49°15'14" N. et à une longitude de 68°04'44" O., dans une direction astronomique de 220°15'37" jusqu'à la pointe Saint-Gilles, située à une latitude de 49°12'09" N. et une longitude de 68°08'43" O. [...] »<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> Gouvernement du Canada, ministère de la Justice, Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques, annexe 1, article 1, partie 2.

« **Havre du port** » signifie toutes les eaux contenues à l'intérieur du bassin formé par la présence du quai brise-lame appartenant à la CGPBC.

« **Terminal multiusager** » signifie l'ensemble des postes à quai (1 à 4) situés sur le quai brise-lame appartenant à la CGPBC.

« **Marchandise dangereuse** » signifie toute marchandise qui est identifiée dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) ou dans le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

« **Maître de port** » désigne la personne ou classe de personne, dûment nommé par la CGPBC pour appliquer les dispositions des présentes Règles et procédures.

« **Nœuds** » signifie les milles marins à l'heure (équivalent à 1,85 kilomètre à l'heure).

« **Opérations** » désigne la totalité ou une partie des travaux relatifs au chargement, au déchargement, au déplacement ou à la manutention des marchandises, du charbon de soute, des approvisionnements de navire, des installations de navire et de manutention, accomplis sur la propriété de la CGPBC soit :

- a) à bord d'un navire;
- b) à terre;
- c) à bord de grues flottantes ou autre matériel de levage flottant.
- d) à bord de chalands, péniches, radeaux ou encoffrements le long d'un navire relativement à ce chargement ou déchargement.

« **P.E.L.** » signifie le port en lourd d'un navire.

« **Petits bâtiments** » signifie tous les navires auxquels les Règlements sur les petits bâtiments s'appliquent.

« **CGPBC** » signifie la Corporation de gestion du port de Baie-Comeau.

« **PBC** » signifie le Port de Baie-Comeau et faisant référence à la baie des Anglais ainsi qu'aux autres terminaux privés qui s'y trouvent.

« **Navire** » signifie tout genre de bâtiment, bateau ou embarcation conçu, utilisé, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, autopropulsé ou non; la présente définition vise également les hydravions, les radeaux et les estacades de billes ou de bois de construction.

« **Tirant d'eau** » signifie la profondeur d'eau sous la ligne de flottaison, mesuré verticalement à l'endroit le plus bas de la coque du navire.

## RESPECT DES RÈGLES SUR LA PROPRIÉTÉ DE LA CGPBC

Figure1. Périmètre du havre du port



### AUTORITÉ DU MAÎTRE DE PORT

1. La CGPBC a désigné le Maître de port comme étant la personne responsable de la gestion des installations maritimes de la CGPBC. Le Maître de port contrôle le trafic à destination du Terminal multiusager et veille au respect de ces « Règles et Procédures ».
2. Des instructions aux navires peuvent être transmises directement par le Maître de port ou par son représentant, ou par l'entremise de la Garde côtière canadienne, du Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) des Escoumins sur les canaux VHF 14 ou 16, ou via l'Agent maritime du navire.
3. Des instructions aux exploitants ou tout autre usager du port peuvent être données expressément par le Maître de port.

### INTERDICTIONS

4. Il est interdit à toute personne de pénétrer sur la propriété de la CGPBC sauf dans les cas suivants :
  - a) La personne y pénètre pour effectuer des activités légitimes;
  - b) La personne est autorisée à y pénétrer par un responsable de la CGPBC.

5. Le fait de détenir un laissez-passer n'a pas pour effet d'autoriser un individu à s'y rendre sans raison légitime.

#### **SIGNALISATION**

6. Toute personne qui se trouve sur la propriété de la CGPBC doit se conformer aux instructions et règlements qui figurent sur les panneaux et dispositifs installés sous l'autorité de la CGPBC. La corporation de gestion du port de Baie-Comeau se dégage de toute responsabilité envers les contrevenants ne respectant pas la réglementation au port.
7. Il est interdit d'enlever, de marquer ou de détériorer tout panneau, caméra de surveillance ou dispositif sur la propriété de la CGPBC.
8. Suivant l'accord et sur approbation de son contenu par la CGPBC, les locataires disposant d'un bail avec la CGPBC peuvent faire installer des panneaux, caméra de surveillance et dispositifs permettant d'assurer la sécurité des personnes et de leurs biens faisant l'objet du bail.

#### **CIRCULATION EN VÉHICULE**

9. Il est interdit de circuler en véhicule sur les installations portuaires du Terminal, à moins d'y avoir été autorisé par un responsable de la CGPBC.
10. Toute personne qui conduit un véhicule sur le Terminal est tenue de conduire de façon sécuritaire, à une vitesse ne dépassant pas 30 km/h.

#### **RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR**

11. Toute personne qui utilise le Terminal est tenue de respecter toutes les lois, règles, ordonnances, ordres et règlements en vigueur sur le territoire de la ville de Baie-Comeau et de toute autre autorité gouvernementale ayant une juridiction quelconque sur les lieux ou sur l'utilisation qui en est faite.

#### **Environnement**

12. Tout utilisateur doit agir conformément à la législation environnementale et maintenir le port exempt de toute contamination ou de tout dommage à l'environnement et prendre les mesures nécessaires afin de prévenir et empêcher tout rejet de substances dangereuses dans l'environnement. Advenant un déversement d'hydrocarbures ou autres matières dangereuses, rapporter immédiatement la situation au service d'urgence d'Environnement et Changement climatique Canada (1-866-283-2333), à Urgence-Environnement du Québec (1-866-694-5454) et à la Garde côtière canadienne - pollution maritime (1-800-363-4735) et à l'agente en environnement responsable du site (418 640-2923). Pour fins de clarté, l'utilisateur est responsable de toute contamination et de tout dommage à l'environnement qui résulte de ses opérations sur le site.
13. En cas de rejet de substances dangereuses, l'utilisateur est tenu, en outre des obligations prévues dans la Législation environnementale, i) d'aviser sans délai la CGPBC, ii) de donner tout avis requis, le cas échéant, aux termes de la Législation environnementale; iii) de

recupérer les substances dangereuses, décontaminer et enlever tous sols, eaux, matières, remblais et biens contaminés; et iv) de faire préparer, à l'entière satisfaction de la CGPBC, un rapport par un consultant en environnement indépendant confirmant de l'enlèvement et de la décontamination et réhabilitation de l'environnement, conformément à la Législation environnementale en vigueur. Il est entendu que les travaux prévus au présent paragraphe doivent être exécutés sans délai.

14. Toute personne qui, dans le port, laisse tomber, dépose, décharge ou déverse des rebuts, de la cargaison, des appareils, une substance polluante ou autre chose qui gêne la navigation doit :
  - a) Prendre immédiatement les mesures qui sont réalisables sur les plans technique et économique pour les enlever;
  - b) Signaler sans délai l'incident à la CGBPC et fournir une description de ce qui a été laissé tomber, déposé, déchargé ou déversé et indiquer son emplacement approximatif.
15. Si la personne n'enlève pas immédiatement les rebuts, la cargaison, les appareils, la substance ou la chose, la CGPBC peut faire procéder à leur enlèvement et, dans le cas où les choses enlevées gênaient la navigation, leur enlèvement peut être fait aux dépens de la personne.

#### **Émissions atmosphériques**

16. Pour les navires dans le PBC, la carte des fumées à utiliser pour déterminer la densité de la fumée noire est celle du ministère des Transports qui figure à l'annexe 3 du « *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* » ou une carte comparable sur laquelle de minuscules points noirs ou des lignes noires minces sont répartis également sur fond blanc. <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/dors-2012-69/index.html>

## **RÈGLES ET PROCÉDURES S'APPLIQUANT AUX NAVIRES**

### **AVIS D'ARRIVÉE**

17. Les Capitaines doivent aviser la CGPBC et leurs agents de l'heure prévue d'arrivée aux limites du port, 72, 48, 24, 12, et 6 heures avant leur arrivée. Veuillez consulter l'horaire des marées sur le site : <https://www.tides.gc.ca/fra/station?sid=2840>.
18. 24 heures avant son arrivée, le Maître de port confirmera au navire la disponibilité du poste à quai qui lui sera attribué. À moins d'avis contraire du Maître de port, lorsqu'un poste à quai est confirmé à un navire, aucun autre navire n'est autorisé à s'y amarrer.
19. Avant son arrivée, le navire, par le biais de l'agent maritime, doit fournir à la CGPBC une preuve de sa couverture d'assurance de 10 000 000 \$ en responsabilité civile générale et dommage à la propriété pour les dommages corporels et décès ainsi que les dommages matériels (P&I).

## **RÔLE DU SERVICE DE COMMUNICATIONS ET TRAFIC MARITIME**

20. Le Service de communications et du trafic maritime (SCTM) « Les Escoumins » possède les équipements qui permettent aux opérateurs de suivre les mouvements des navires et de communiquer avec eux dans ce secteur. Le SCTM « Les Escoumins » donnera des instructions aux navires dans le port qui sont à destination du Terminal multiusager de la CGPBC.
21. Les navires recevant des instructions du SCTM « Les Escoumins », concernant le mouvement et l'opération des navires, des travaux ou des services dans les eaux du port, doivent considérer que ces dernières sont des mesures également exigées par le Maître de port et qu'elles sont reliées à la sécurité et à la sûreté des personnes et des biens ou à la protection de l'environnement.
22. Des avis périodiques exigeant des actions par des navires dans les eaux du port, seront promulgués par le SCTM « Les Escoumins » par un *avis aux navigateurs, avis à la navigation* ou un avis sur la *Radiodiffusion maritime continue (RMC)*.

### **Communication par radio**

23. Les communications radio dans le port seront limitées à celles concernant la manutention des marchandises, le mouvement et la sécurité ou la sûreté des navires, des personnes et des biens.
24. Tous les navires dans les eaux du port doivent demeurer à l'écoute des canaux VHF 14 et 16.
25. Les canaux VHF désignés lors d'opérations dans le port sont les suivants :
  - Maître de port VHF 14
  - SCTM VHF 14 et 16 « Les Escoumins »
26. Tous les navires devront aviser SCTM « Les Escoumins » et le Maître de port des dangers en matière de sécurité ainsi que des restrictions opérationnelles provoquées par leurs opérations.

### **Appel de sécurité - communication**

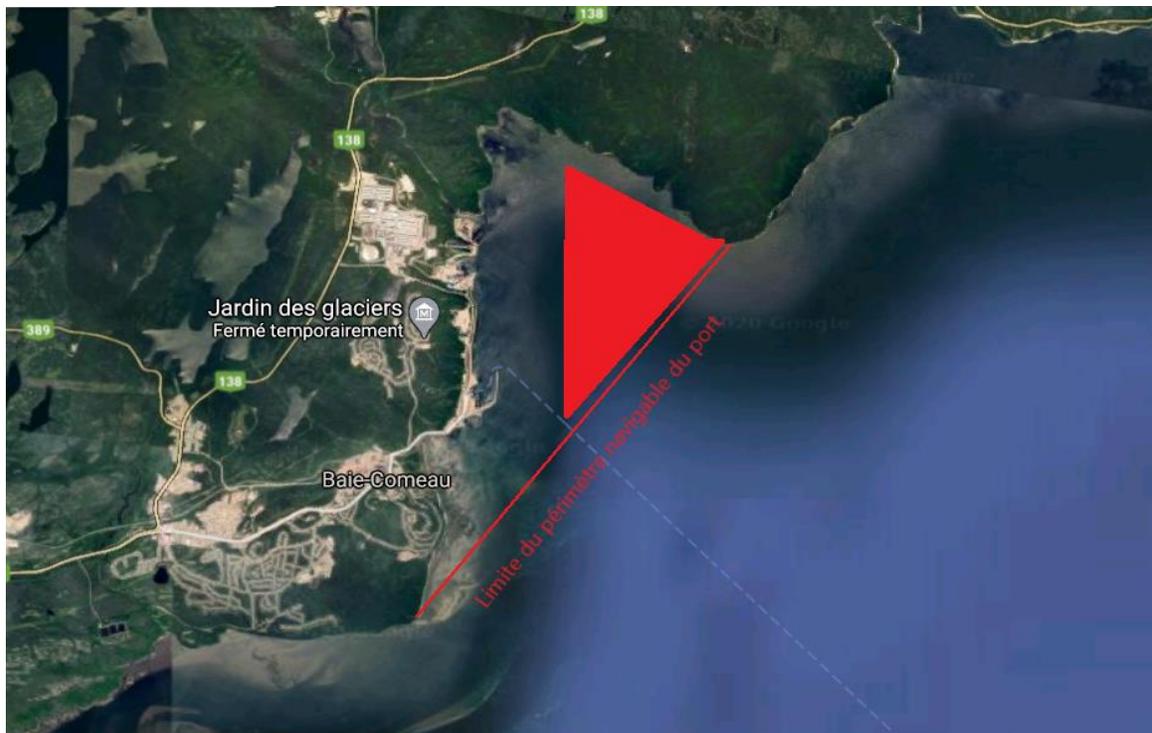
27. Tous les navires doivent faire un appel de sécurité par les canaux VHF 14 et 16 lorsqu'ils s'apprêtent à entrer dans le havre du port.
28. Tous les navires à destination du Terminal de la CGPBC doivent communiquer avec le Maître de port via le canal VHF 14 lorsqu'ils sont :
  - a) En entrant dans les limites du Port de Baie-Comeau;
  - b) 15 minutes avant de quitter l'ancrage ou le poste à quai;
  - c) En quittant l'ancrage ou le poste à quai;
  - d) En approche du havre du port;

- e) Dès que les manœuvres d'accostage sont complétées; et
- f) En quittant les limites du Port de Baie-Comeau.

## SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

### Ancrage

- 29. Les navires entrant dans le Port de Baie-Comeau en attente d'un poste à quai au Terminal de la CGPBC, seront invités à se diriger directement dans l'aire d'ancrage désignée.
- 30. L'aire d'ancrage désignée est établie en fonction de critères de sécurité pour la navigation et l'écosystème de la baie des Anglais.
- 31. L'aire désignée pour l'ancrage dans la « baie des Anglais » est définie par le triangle rouge. (Figure ci-dessous) :



### Coordonnées désignées pour l'ancrage :

- Position sécuritaire en tout temps si absence de vent du nord-est : 49° 15' 24" N – 68° 7' 04" O
- Si les vents sont du nord-est : 49° 15' 41" N – 68° 6' 14" O

**MISE EN GARDE**

Avertissement à la Navigation en vigueur voulant utiliser la zone d’ancrage ci-dessus.  
Une ancre avec 11 maillons de chaîne signalée aux environs de 49 14.7N 068 06.0W.  
L’ancrage est interdit dans la zone jusqu’à nouvel ordre. Pour plus d’informations visiter  
le lien de l’AVNAV ci-dessous :

<https://nis.ccg-gcc.gc.ca/public/rest/messages/fr/message/97327>

32. Lorsqu’il le juge nécessaire, le Maître de port peut exiger d’un navire qu’il utilise les services d’un pilote ou d’un remorqueur pour effectuer ses manœuvres d’accostage ou pour quitter le Terminal.
33. Lorsque la CGPBC exige qu’un navire ou qu’une opération utilise les services de remorqueurs ou de pilotes, ces services seront aux frais et aux risques du propriétaire du navire.

#### **Désaccord et non-responsabilité**

34. La CGPBC ne sera pas responsable pour les erreurs, les fautes ou la négligence de la part d’un pilote ou de remorqueur(s) utilisés lors des manœuvres d’accostage, d’appareillage ou la navigation d’un navire.

#### **VITESSE DE SÉCURITÉ – GÉNÉRAL**

35. En tout temps et en vertu du « *Règlement sur les abordages* », les navires doivent procéder à une vitesse sécuritaire. [https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.,\\_ch.\\_1416/](https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.,_ch._1416/)
36. Dans les eaux du PBC, on entend par vitesse sécuritaire la vitesse minimale à laquelle un navire peut maintenir sa course en toute sécurité.
37. Tous les navires à destination du Terminal multiusager doivent donner préséance aux mouvements des navires domestiques dont les terminaux se trouvent à l’intérieur du havre du port au moment de leur arrivée et de leur départ. Ils doivent attendre l’autorisation du Maître de port avant de s’engager vers le havre du port et le poste à quai qui leur a été attribué.
38. Les capitaines doivent répondre à toutes les questions et fournir toute information requise par SCTM « Les Escoumins » et considérer ces demandes de renseignements comme provenant du Maître de port.

#### **PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**

##### **Pompage et rejet dans les eaux de lest dans le havre du port**

39. Tous les navires sur lest à destination du Terminal de la CGPBC doivent se conformer au *Règlement sur le contrôle et la gestion de l’eau de ballast* du Canada. <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-237/>

## POLLUTION MARINE

40. Tout navire à destination du Terminal de la CGPBC doit se conformer aux exigences du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* du Canada. <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/dors-2012-69/index.html>
41. Tout déversement de polluant dans le Port de Baie-Comeau doit être immédiatement signalé au Maître de Port au 1 418 297-6164 et à Trafic Escoumins sur la bande VHF 16 (urgence).
42. **Déversement dans le havre du port.** La personne responsable du déversement doit exécuter les opérations de limitation, de confinement ou de nettoyage avec célérité, tel que spécifié aux paragraphes 12 à 15. Si ces opérations ne sont pas effectuées rapidement, la CGPBC prendra toutes les mesures nécessaires pour corriger la situation aux frais du pollueur.

## Eaux noires et eaux grises

43. Il est interdit de rejeter des eaux usées, des boues d'épuration ou eaux grises, dans le havre du port.

## MAMMIFÈRES MARINS

44. L'augmentation du trafic commercial des bateaux est la principale raison de l'augmentation du bruit sous-marin qui peut interférer avec la capacité des animaux marins à transmettre et à recevoir des informations acoustiques. La plupart des bruits sous-marins des grands navires sont causés par la cavitation de l'hélice. Par conséquent, les navires qui entrent dans les limites du port devraient appliquer les mesures suivantes pour réduire le bruit des navires :
  - Naviguer en dessous de la vitesse de cavitation et éviter une accélération rapide;
  - Modifier l'hélice pour minimiser la cavitation;
  - Isoler le moteur du navire et utiliser des supports élastiques pour les machines embarquées.
45. Afin de réduire les risques de collision des baleines avec les navires, le capitaine et son équipage sont invités à signaler sur les ondes radio du SCTM l'observation des cétacés dans les eaux du Port.
46. Advenant une collision ou tout autre incident impliquant une baleine, le capitaine doit en aviser le Maître de port sans délai.
47. La CGPBC invite les capitaines et autres membres d'équipage à utiliser l'application Whale Alert. <https://www.whalealert.org/> Avec l'application Whale Alert, les marins et le public disposent d'un outil convivial directement sur leur cellulaire qui affiche les "zones de sécurité" des baleines. L'application permet également à l'utilisateur de signaler toute observation de baleine vivante, morte ou en détresse à l'organisme d'intervention approprié, faisant ainsi de cette application un outil important pour réduire la menace de collision des navires pour toutes les espèces de baleines.

**MANŒUVRES DANS LE HAVRE DU PORT**

**DESCRIPTION DES INSTALLATIONS DU HAVRE DU PORT**



Figure 2. Installations du havre du port

**Tableau1. Description technique des postes à quai du Terminal multiusager**

Section	Dimension			Capacité portante	Profondeur d'eau
Zone d'entreposage	Superficie de 11 000 m <sup>2</sup>			50 kPa +	
Poste à quai # 1	Longueur	155 m	Largeur 18 m	30 kPa	9.00 m
Poste à quai # 2	Longueur	155 m	Largeur 18 m	30 kPa	8.70 m
Poste à quai # 3	Longueur	125 m	Largeur 23 m	50 kPa	9.00 m
Poste à quai # 4(avec ro-ro)	Longueur	245 m	Largeur +23m max 220 m	50 kPa	9.00 m

**Interdiction d'accostage**

48. Aucun navire ne peut s'accoster à un quai sous l'autorité de la CGPBC à moins d'en avoir reçu l'autorisation au préalable du Maître de port.
49. Tout accostage au poste à quai du Terminal n° 5 est strictement interdit, jusqu'à nouvel ordre.
50. Il est strictement interdit d'effectuer des manœuvres d'accostage aux installations de la Société des traversiers du Québec et de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau ou de gêner la circulation des navires manœuvrant à ces terminaux.

### **Amarrage des navires**

51. Tout navire qui s'amarré aux installations portuaires de la CGPBC doit fournir son certificat d'assurance en responsabilité civile générale et dommage à la propriété (P&I).
52. Un seul navire à la fois ne peut entrer dans le havre pour s'amarrer à l'un des postes à quai. Tout autre navire souhaitant s'amarrer doit attendre la confirmation de la fin des manœuvres par le Maître de port, ainsi que son autorisation d'entrer dans le havre.

### **Pilotage**

53. Au port de Baie-Comeau, le pilotage est obligatoire sauf avis contraire du maître de port. À noter que le service de remorqueur (Tug)/pilote offert par Cargill est indissociable. Il existe cependant d'autres possibilités d'utilisation pour le Tug. Vous référer à Cargill.

#### **Fournisseur :**

Eric Jean  
Vessel Agent / Operation  
Cargill  
Helping the world thrive

direct: 418-296-5356 | mobile: 418-445-5356 Location | 30 Route Maritime, Baie-Comeau, Quebec, G4Z 2L6 Email address | [Baie-Comeau-Agency@cargill.com](mailto:Baie-Comeau-Agency@cargill.com)

Le nombre de remorqueurs requis, pour effectuer toutes les manœuvres d'accostages, d'appareillages ou de déplacements de navire, de façon sécuritaire, sera déterminé par le pilote. La sécurité est primordiale et le Maître du Port va appuyer la décision du pilote. Le pilote peut retarder les manœuvres d'accostage ou d'appareillage en raison de préoccupation de sécurité (ex. conditions météorologiques, les glaces, l'état du navire, la disponibilité des remorqueur(s), etc.).

Lorsque le port de Baie-Comeau, exige qu'un navire ou une opération utilise les services de remorqueurs et/ou de pilotes, ces services seront aux frais et aux risques du propriétaire du navire.

54. Les navires amarrés le long d'un quai doivent garder une tension égale sur toutes les amarres. La météo peut nécessiter l'utilisation d'amarres supplémentaires. Si les services de pilotage ont été utilisés, les conseils du pilote devront être suivis en ce qui concerne l'amarrage des navires.

### **Déplacement à l'aide d'amarres**

55. Sur autorisation du Maître de port, les navires accostés au Terminal multiusager de la CGPBC peuvent être déplacés à l'aide de leurs amarres. Le Maître de port accordera cette autorisation dépendamment des types et de la condition des bollards sur le quai, du type et de la condition du navire, des conditions météorologiques, de la présence d'autres navires à

proximité ou de toute autre condition relative au navire et à la sécurité de l'opération. La décision du Maître de port d'autoriser ou non telle manœuvre est sans appel.

56. Aucun navire ne devra être déplacé entre deux postes à quai sans l'autorisation du Maître de port.

#### **Dégagement sous la quille et tirant d'eau minimal**

57. Un navire manœuvrant dans le havre du port ne doit pas poursuivre sa route avec moins de 60 cm d'eau sous sa quille. Pour des raisons de sécurité, le Maître de port peut augmenter ce dégagement pour certains ou tout type de navires.
58. La CGPBC donnera des avis sur les profondeurs draguées dans le havre ainsi que le tirant d'eau maximum pour le passage des navires. Pour des raisons de sécurité, le dégagement sous la quille peut être augmenté au-delà de 60 cm pour le passage des navires.
59. Les navires en chargement seront avisés par leurs agents du tirant d'eau maximal afin d'assurer la sécurité du navire, tout en permettant un chargement optimal.

#### **Navires sans équipage**

60. Les chalands ou autres navires non pilotés doivent avoir des amarres avec une portée suffisante pour demeurer amarrés de façon sécuritaire à toutes les étapes de la marée. De tels navires doivent avoir une personne ou une compagnie de surveillance disponible en tout temps. Les numéros de téléphone des personnes en devoir doivent être remis au bureau du Maître de port.

### **ENTRETIEN DU NAVIRE**

#### **Démobilisation ou essai de la machinerie de propulsion ou de manœuvre**

61. Les navires qui ont l'intention de faire des essais d'équipement ou de machines, à la démobilisation du moteur principal, des systèmes de propulsion ou de toute autre machinerie affectant la manœuvrabilité des navires, doivent en faire la demande au préalable au Maître de Port, via leurs agents.
62. La CGPBC donnera seulement l'autorisation lorsque les prévisions météorologiques et la disponibilité du poste d'amarrage seront favorables. Des conditions spécifiques sur la machinerie en entretien peuvent être imposées, exigeant que l'équipement soit opérationnel après une période donnée et que des amarres additionnelles soient installées, ou qu'un remorqueur soit mis en disponibilité (au frais du client) durant la période d'entretien.
63. Lorsque l'autorisation est accordée par la CGPBC, le Capitaine doit aviser Trafique Escoumins via le VHF canal 14, que la maintenance est sur le point de commencer. Une fois que les réparations sont terminées, le Capitaine doit aviser de nouveau à Escoumins Traffic.

64. Les travaux de maintenance ne doivent pas affecter les capacités de combattre les incendies, les pompes ou la stabilité du navire.

#### **Mise en marche de l'hélice principale**

65. Lorsqu'un navire est accosté à un poste à quai, l'équipement de propulsion de celui-ci ne doit pas être mis en marche. Les essais sont interdits sans l'autorisation du Maître de port.
66. Dans tous les cas où l'autorisation est donnée, des amarres additionnelles devront être installées et les équipements ou les machines devront être maintenus à la vitesse minimale.
67. Aucun navire ne peut utiliser son hélice pour enlever les glaces le long d'un quai alors que le navire est en manœuvre d'accostage, à moins d'avis contraire du Maître de port. Le navire sera responsable pour tout dommage au quai, défenses ou bollards.

#### **Peinturage**

68. Aucun grattage de vieille peinture sur les parois extérieures du navire ne peut être effectué lorsque le navire est accosté au Terminal de la CGPBC.
69. Le peinturage, pour des retouches ou des lignes de flottaison est permis, sur autorisation donnée par le Maître de port, lequel peut exiger toute mesure de protection environnementale qu'il juge nécessaire.

#### **Travail à chaud**

70. Le travail à chaud à bord est autorisé sans permis, pourvu que le travail ne soit pas à proximité de liquide, de produits, de cargaisons ou d'équipement inflammable ou classé comme matière dangereuse.
71. Tout travail à chaud abord, à proximité de liquide, produit, cargaison ou équipement inflammable ou classé comme matière dangereuse, requiert une demande de permis de travail par points chauds autoriser par la CGPBC. L'autorisation écrite ne sera accordée, que si le capitaine est en mesure de garantir par écrit qu'il se conformera aux conditions émises dans le permis.
72. De plus, le Maître de port peut exiger d'aller constater sur place le respect des conditions émises dans le permis.

#### **SÛRETÉ PORTUAIRE (ISPS)**

##### **Terminaux certifiés ISPS**

73. Le Port de Baie-Comeau a reçu la certification en vertu du Code international sur la sûreté des navires et installations portuaires (ISPS), pour les postes à quai 1 à 4 et ce conformément aux dispositions du Règlement sur la sûreté du transport maritime.

### Agent de sûreté portuaire (ASP)

74. L'agent de sûreté du port, est M. Martin Roy et il peut être rejoint au 418 297-6164 ou à son bureau 418 296-4296.
75. Les capitaines et exploitants doivent respecter les dispositions du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* et aux règles et procédures de sûreté imposées par la CGPBC à ses installations. L'agent de sûreté portuaire est le Maître de port et il peut être rejoint en tout temps par l'entremise de l'agent maritime du navire ou SCTM « Les Escoumins ». Tout incident en référence avec le Code ISPS doit être immédiatement rapporté à l'agent de sûreté de l'installation maritime et l'agent de sûreté du port. Tout changement de niveau de MARSEC sera communiqué via le canal VHF 14-16.

### Exercices et entraînements

76. La CGPBC est au courant des diverses exigences internationales pour des exercices ou des entraînements à des intervalles déterminés et permettra, autant que possible, de tels exercices.
77. Des exemples d'exercices ou entraînements incluent, mais ne sont pas limités à :
- Combat d'incendie, incluant l'évacuation;
  - Mise à l'eau des embarcations de sauvetage;
  - Homme à la mer;
  - Intrusions (ISPS);
  - Appel à la bombe ;
  - Faire sonner la corne du navire à des fins d'exercice; et
  - Tout autre exercice requis par la loi.
78. Aucun exercice ne peut avoir lieu sans la permission du Maître de port. Le capitaine ou l'exploitant peut demander permission via son agent ou en contactant le Maître de port au 418 297-6164 ou par courriel à mroy@portbcomeau.ca.
79. Tous les exercices ou entraînements doivent :
- a) Avoir lieu durant les heures de clarté
  - b) Être tenu lorsque la météo est clémente; et
  - c) Être terminés au moins une (1) heure avant le coucher du soleil.
80. Lorsque la permission pour l'exercice est octroyée par le Maître de port, au moins une (1) heure avant le début d'un exercice ou entraînement, le navire devra contacter :
- a) L'agent du navire; et
  - b) SCTM « Les Escoumins » via VHF 14
81. Une (1) minute avant le début de l'exercice ou de l'entraînement, le Capitaine devra contacter SCTM « Les Escoumins » par le canal VHF 14, pour aviser du début de l'exercice ou de l'entraînement. Une fois l'exercice ou l'entraînement complété, le Capitaine devra en aviser SCTM « les Escoumins » pour aviser que l'exercice ou l'entraînement est terminé.

82. Si des embarcations de survie ou des embarcations de sauvetage sont mises à l'eau par crochet ou par l'appareil de dégagement et exercées à la rame ou à moteur, elles peuvent le faire pourvu que :
- a) Les embarcations demeurent à au moins 50 mètres du navire; et
  - b) Si une situation anormale ou d'urgence se produit, l'exercice a été immédiatement résilié et les MCTS "Les Escoumins" sont immédiatement contactés et informés de la situation.

## **OPÉRATIONS SPÉCIALES**

### **Opération de dragage, construction, récupération ou entretien**

83. Pendant les opérations de dragage, de travail de récupération sous l'eau et d'autres travaux d'entretien qui sont nécessaires pour maintenir les conditions des eaux du havre dans un état sécuritaire, toutes les mesures possibles seront prises afin d'assurer que les opérations n'entravent pas un navire dans son approche ou à son départ d'un quai ou des eaux du havre.
84. Des navires rencontrant de telles opérations doivent passer à la vitesse sécuritaire la plus réduite, donnant à l'opération autant d'espace que possible. Des « Avis à la navigation », en référence aux opérations en cours, seront émis via SCTM « Les Escoumins » sur la bande VHF 16.
85. Si des opérations de plongée sont en cours, des restrictions sur la navigation dans certaines zones peuvent être en vigueur. Des « Avis à la navigation », en référence aux restrictions en cours, seront émis via SCTM « Les Escoumins » par courriel, téléphone ou sur la bande VHF 16.

## **BATEAUX DE PLAISANCE ET PETITS BÂTIMENTS**

### **Restrictions**

86. Pour des raisons de sécurité, il est strictement interdit à tout bateau de plaisance de naviguer dans les endroits suivants :
- a) À l'intérieur du havre du port;
  - b) À proximité des installations portuaires de la CGPBC;
  - c) À proximité des Terminaux de la STQ et de la SOPOR;
  - d) Dans tout endroit où un quai est en construction, en réparation ou en démolition.

## **SITUATIONS D'URGENCE**

87. En plus des obligations contenues dans la *Loi maritime du Canada*, la *Loi sur la marine marchande 2001*, la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, ainsi que les règlements qui en découlent, le capitaine d'un navire impliqué ou témoin de n'importe lequel

des incidents énumérés ci-dessous devra rapporter l'incident le plus rapidement possible au centre STCM et au Maître de port.

- Feu;
  - Explosion;
  - Blessures ou mortalité;
  - Activité criminelle;
  - Intrusion;
  - Collision avec un quai ou un navire;
  - Échouement;
  - Décharge de matières délétères;
  - Déversement d'hydrocarbures;
  - Perte d'équipement ou cargaison par-dessus bord;
  - Incident impliquant des marchandises dangereuses.
- 88.** Les services de secours doivent être assistés par le capitaine et l'équipage. Les services de secours doivent être avisés de toute présence de marchandises dangereuses et de matériaux dangereux à bord, et de toute autre information pertinente.
- 89.** Si la sécurité du navire est compromise, le capitaine ou son officier désigné doit fournir des informations appropriées sur des éléments tels que la stabilité, l'accès, les raccordements internationaux, etc.
- 90.** En cas d'accident ou d'incident sérieux, le capitaine ou le SSO (Ship Security Officers) du navire doit communiquer l'urgence aux personnes suivantes par l'un des moyens suivants :
- En appelant SCTM « Les Escoumins » sur le canal 16.
  - En communiquant avec l'Agent maritime, ASIM.
  - En appelant l'ASP au numéro d'urgence composant le 1 418 297 6164.
  - En téléphonant 911 Feu, Police, Ambulance; (ligne terrestre locale).

## **DIRECTIVES – TERMINAL MULTIUSAGER**

- 91.** La présente section d'adresse à tout utilisateur des installations portuaires de la CGPBC aux fins suivantes :
- a) Chargement ou déchargement de navires
  - b) Entreposage
  - c) Transport
  - d) Approvisionnement des navires
  - e) Toute autre activité faite sur les installations

## **AUTORISATION**

- 92.** Toute opération sur le Terminal multiusager doit avoir fait l'objet d'une demande d'autorisation par écrit au Maître de port et celui-ci doit l'avoir autorisé en précisant les conditions de réalisation des opérations visées.

### **ACCÈS À LA ZONE CONTRÔLÉE**

93. Seules les personnes détentrice d'un laissez-passer permanent ou temporaire émis par un utilisateur approuvé du port ou par la CGPBC peuvent accéder à la zone contrôlée.
94. Seules les personnes directement liées aux opérations ou invitées de façon sporadique par un utilisateur approuvé peuvent obtenir un laissez-passer.
95. Il est de la responsabilité des opérateurs de fournir la liste des personnes autorisées au Maître de port afin d'obtenir un laissez-passer de zone réglementée, ainsi qu'une copie de leur pièce d'identité et leurs coordonnées complètes.

### **SANTÉ ET SÉCURITÉ**

96. Tout employeur qui utilise le Terminal de la CGPBC pour mener des opérations portuaires doit se conformer aux directives du Règlement sur les mesures de sécurité au travail et du Règlement sur l'outillage de chargement, ainsi que de toute autre loi, règle ou ordonnance pouvant s'appliquer à l'employeur.
97. L'employeur doit obligatoirement communiquer au Maître de port sa politique de prévention en santé et sécurité au travail, ainsi que le nom et les coordonnées de la personne responsable de faire appliquer la politique sur place ou son substitut.
98. En présence d'opérations portuaires sur le Terminal, toute personne qui circule dans le périmètre des activités doit porter l'équipement de sécurité individuel de base (EPI) : bottes, casque et lunettes de protection, ainsi qu'un dossard.
99. Tout incident sérieux, en matière de santé et sécurité, doit être immédiatement rapporté au Maître de port.
100. Une copie de tout rapport d'incident sérieux ayant été produit par l'employeur concernant un incident s'étant déroulé sur le Terminal devra être acheminée au Maître de port.

### **ENVIRONNEMENT**

101. Toute entité souhaitant utiliser le Terminal pour mener des opérations doit fournir au Maître de port un plan de gestion environnementale comprenant les mesures de gestion des risques de déversement sur terre ou en mer, ainsi qu'un plan de gestion des déversements et un plan d'urgence en cas d'incident. Le plan devra être approuvé par le Maître de port, qui peut exiger des modifications.

### **GESTION DES ORDURES**

102. Le déversement de rebuts dans le havre du port est strictement interdit.
103. La récupération locale des ordures du navire peut se faire en respectant certaines règles. Tout d'abord elles sont débarquées à l'aide d'un conteneur hermétiquement scellé et sous la supervision des agents douaniers. Lorsque le navire est au poste 3 et 4, le conteneur est

débarqué directement sur le quai suivant les procédures tandis que lorsque le navire est au poste 1 et 2 le conteneur doit être déposé sur un camion qui le transportera à l'extérieur du port.

#### **RAVITAILLEMENT EN CARBURANT**

- 104. Frais.** L'approvisionnement en carburant est un service offert aux installations de la CGPBC. Les frais applicables sont indiqués dans la Politique tarifaire en vigueur.
- 105.** Pour les opérations de ravitaillement, les Capitaines doivent se référer aux lignes directrices de la Garde côtière canadienne sur les opérations de ravitaillement. Elles sont disponibles sur le site web de la Garde côtière.
- 106.** Lors d'opérations de nuit, l'éclairage additionnel pourrait être imposé par la CGPBC.
- 107.** Le ravitaillement des navires doit être surveillé en permanence pour s'assurer qu'aucun déversement ne se produit et que les procédures d'urgence sont immédiatement engagées en cas de déversement.
- 108.** L'organisme responsable des opérations de ravitaillement doit s'assurer que le camion de ravitaillement respecte la distance minimale de 3 mètres avec le garde-roue.
- 109.** Le fournisseur de carburant devra souscrire et maintenir une assurance responsabilité civile de cinq millions de dollars protégeant l'assuré et la CGPBC, contre les conséquences monétaires résultant de la responsabilité qu'il pourrait encourir pour quelque raison que ce soit durant les opérations.
- 110.** Le maître de port, ou le responsable de la CGPBC, doit être immédiatement informée en cas de déversement.

#### **EAU POTABLE**

- 111.** Le service d'eau potable est disponible, durant le quart de jour, avec la CGPBC à même son bâtiment principal. Les équipements utilisés sont des boyaux QST 2'1/2" et un compteur d'eau. Voici des renseignements supplémentaires pour le service d'eau potable.
- Durant l'hiver, durant le quart de jour, quand la température ressentie est sous la barre des -10 degré Celsius le service n'aura pas lieu.
  - En tout temps le maître de port a un pouvoir décisionnel sur l'opération de ce service.

#### **INTERDICTIONS - OPÉRATIONS**

- 112.** En tout temps, pour des raisons de sécurité, le Maître de port peut ordonner l'arrêt des opérations sur le Terminal pour une période qu'il juge approprié selon les risques et circonstances des opérations.
- 113.** Lorsque le Maître de port ordonne l'arrêt des opérations, il doit communiquer aux utilisateurs les raisons de l'ordonnance et la durée de l'interdiction.

**114.** À moins d’avis contraire du Maître de port, les opérations peuvent reprendre lorsque la durée de l’interdiction est terminée.

#### **ENTREPOSAGE DES MARCHANDISES**

**115. Droits de séjour.** Toute marchandise, qu’elle soit constituée d’appareux, d’équipements d’entreposage, de matériaux divers ou de marchandise destinée au commerce est assujettie aux droits de séjour selon la politique en vigueur, à moins d’avis contraire de la CGPBC.

**116.** Toute demande d’entreposage de marchandises doit être acheminée au Maître de port, ou au responsable de la CGPBC au moins 72 heures à l’avance. La demande doit comprendre les renseignements suivants :

- a) Date prévue de début de la période d’entreposage ou d’opération.
- b) Date prévue de fin de la période d’entreposage ou d’opération.
- c) Type de marchandise ou de biens à entreposer.
- d) Pour les appareux ou toute marchandise non destinée au commerce : indiquez la superficie requise.
- e) Pour toute marchandise destinée au commerce : indiquez leur poids en tonne.
- f) Nom de la personne responsable du dossier.

#### **Marchandises dangereuses**

**117.** Il est interdit de procéder au ravitaillement en carburant d’un navire si des opérations de chargement ou déchargement de marchandises dangereuses sont en cours sur le Terminal.

**118.** Tout propriétaire d’une cargaison de marchandises dangereuses souhaitant utiliser le Terminal pour son déchargement ou chargement doit se conformer aux exigences du Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l’outillage de chargement.

**119.** 24 heures avant l’arrivée du navire, le propriétaire de la marchandise ou son représentant doit transmettre au Maître de port une attestation de sécurité délivrée la Sécurité incendie de la Ville de Baie-Comeau, si le lieu d’entreposage est situé à l’intérieur des limites de la Ville.

**120.** À moins d’avis contraire du Maître de port, il est interdit d’entreposer des marchandises dangereuses dans le périmètre du Terminal plus de 7 jours consécutifs suivant ou précédent un déchargement ou un chargement.

**121.** L’entreposage de marchandises dangereuses dans le périmètre du Terminal devra avoir préalablement l’autorisation du Maître de port, sur réception de la documentation requise, et cela même si le lieu d’entreposage fait l’objet d’un bail avec un exploitant.

### **Déplacement ou enlèvement des marchandises**

- 122.** En tout temps, le Maître de port ou un responsable de la CGPBC peut demander au propriétaire de marchandises d'enlever ou de déplacer immédiatement ses marchandises à l'intérieur ou à l'extérieur du Terminal.
- 123.** L'article 119 ne s'applique pas aux marchandises étant entreposées sur le Terminal dans le cadre d'un bail signé entre la CGPBC et son locataire, sauf dans le cas des marchandises visées par les dispositions du paragraphe 117.
- 124.** Si un propriétaire de marchandises ne se conforme pas à un avis donné en vertu de l'article 119, le Maître de port ou un responsable de la CGPBC pourra faire déplacer ou enlever ces marchandises aux risques et dépens du propriétaire et ses frais.
- 125.** Des frais supplémentaires de 25 % du total des coûts encourus par la CGPBC seront imposés au propriétaire des marchandises à la suite du déplacement ou de l'enlèvement des marchandises par la CGPBC.

### **PLAN D'URGENCE**

- 126.** Toute entité souhaitant opérer sur le Terminal doit fournir un plan d'urgence à jour et adapté au type d'opération concernée au Maître de port ou au responsable de la CGPBC.

### **SÛRETÉ – CERTIFICATION ISPS POUR LES EXPLOITANTS D'UNE INSTALLATION MARITIME**

- 127.** Toute entité souhaitant réaliser des opérations en lien avec des navires internationaux sur le Terminal doit fournir au Maître de port une confirmation de certification de Transports Canada. La confirmation de certification devra présenter l'objet de la certification, de même que sa durée.
- 128.** Tout utilisateur du Terminal doit se conformer aux directives et procédures en matière de sûreté exigées par la CGPBC et participer au Comité de sûreté du port si le maître de port en fait la demande.

## **ASSURANCES, INDEMNITÉ ET NON-RESPONSABILITÉ**

- 129.** Tout opérateur et tout propriétaire de marchandise souhaitant utiliser le Terminal pour y mener des opérations doivent fournir au Maître de port une preuve d'assurance en responsabilité civile d'au moins 10 000 000 \$, couvrant spécifiquement l'activité visée ainsi que la CGPBC en tant qu'assurée additionnelle.
- 130.** Avant de permettre le chargement ou le déchargement d'un navire, le Maître de port peut exiger que l'opérateur ou le propriétaire de la marchandise lui fournisse, pour chacune des entités dont ils retiennent les services, une preuve de leur couverture d'assurance en responsabilité civile générale et dommage à la propriété pour les dommages corporels et décès ainsi que dommages matériels d'une limite minimale de 5 000 000 \$ par événement.
- 131.** En aucune circonstance, la CGPBC ne prend fait et cause pour tout utilisateur de ses installations, ou ses représentants, ou tout autre mandataire dont il retient les services, incluant tout fournisseur ou sous-traitant, ou ne l'exempte de toute responsabilité à l'égard de toute réclamation de quelque nature et plus particulièrement, mais sans limitation, dans les cas suivants :
- a) Pour toute amende, pénalité, inculpation ou dommage quelconque résultant de toute violation de lois, ordonnances ou règlements en vigueur par le client ou l'utilisateur, son représentant ou tout autre mandataire;
  - b) Pour tout dommage ou toute dépense résultant de tout défaut du client ou de l'utilisateur, son représentant ou tout autre mandataire, de respecter les dispositions prévues au présent avis.
- 132.** La CGPBC n'est en aucun cas, sauf en cas de faute lourde de sa part, responsable d'aucun dommage, perte ou destruction à tout bien ou personne située sur ses installations ni de la mort ou de blessures subies par tout utilisateur de ses installations, ou tout mandataire ou toute autre entité dont l'utilisateur retiendra les services, incluant tout dirigeant, employé, mandataire, fournisseur ou sous-traitant, ou visiteur de l'un ou l'autre de ceux-ci. L'utilisateur devra indemniser la CGPBC pour tous frais, pertes, réclamations et demandes quelconques en rapport avec de tels dommages, pertes, blessures ou destruction. Sans restreindre la portée de ce qui précède, la CGPBC ne sera en aucun cas responsable des dommages aux biens entreposés sur ses installations causés par l'eau, la neige, la vapeur ou la pluie ou pour quelque raison que ce soit.