

# **4. Exploitation portuaire**

## Table des matières

<b>4.1 Gestion des installations portuaires.....</b>	<b>4-1</b>
4.1.1 Surveillance quotidienne .....	4-1
4.1.2 Élimination des déchets.....	4-2
4.1.3 Élimination des huiles usées .....	4-3
4.1.4 Services publics .....	4-3
4.1.5 Stationnement et circulation des véhicules.....	4-4
4.1.6 Règles de conduite.....	4-5
4.1.7 Dossiers des navires.....	4-5
Document de référence.....	4-6
<b>4.2 Entretien et réparation .....</b>	<b>4-7</b>
4.2.1 Structures .....	4-7
4.2.2 Services publics .....	4-8
4.2.3 Mesures de sécurité .....	4-8
Document de référence.....	4-8
<b>4.3 Ravitaillement en carburant.....</b>	<b>4-9</b>
4.3.1 Systèmes permanents de ravitaillement.....	4-9
4.3.2 Camions citernes.....	4-10
4.3.3 Citernes personnelles .....	4-11
Documents de référence .....	4-12
Annexe 4-A — Exemple d'instructions de manutention du carburant.....	4-13
<b>4.4 Services d'amarrage.....</b>	<b>4-15</b>
4.4.1 Allocation de l'espace.....	4-15
4.4.2 Restrictions touchant l'amarrage.....	4-15
4.4.3 Accords d'amarrage.....	4-16
4.4.4 Situations dangereuses.....	4-17
Annexe 4-B — Exemple de contrat de licence .....	4-19
<b>4.5 Projets de construction .....</b>	<b>4-25</b>
4.5.1 Planifier les grands travaux de construction et de réparation.....	4-25
4.5.2 Gestion et financement des projets .....	4-25
4.5.3 Engager des entrepreneurs indépendants par l'intermédiaire de l'administration portuaire....	4-26
4.5.4 Engager des entrepreneurs verant travailler pour un tiers.....	4-28
Document de référence.....	4-29
Annexe 4-C — Projets importants de réparation ou de construction.....	4-31
<b>4.6 Inspection des installations .....</b>	<b>4-33</b>
4.6.1 Qu'est-ce qu'une inspection visuelle?.....	4-33
4.6.2 Quand procéder à une inspection visuelle .....	4-33
4.6.3 Comment procéder à une inspection visuelle .....	4-33
4.6.4 Exemples d'inspections visuelles.....	4-34
Annexe 4-D — Rapport sur les dommages ou sur la perte de biens.....	4-35

Annexe 4-E — Liste de vérification quotidienne de la sécurité dans le port.....	4-37
Annexe 4-F — Liste de vérification hebdomadaire de la sécurité dans le port.....	4-39
Annexe 4-G — Inspection annuelle des structures : rappel .....	4-41
<b>4.7 Prévention des incendies.....</b>	<b>4-43</b>
4.7.1 Risques d'incendie.....	4-43
4.7.2 Mesures de prévention .....	4-44
4.7.3 Plan de sécurité incendie et consignes en cas d'incendie.....	4-44
4.7.4 Rapports .....	4-46
Document de référence .....	4-46
Annexe 4-H — Scénario type d'intervention en cas d'incendie .....	4-47
Annexe 4-I — Exemple de consignes en cas d'incendie :	
Instructions à tous les usagers du port.....	4-49
<b>4.8 Santé et sécurité .....</b>	<b>4-51</b>
4.8.1 Prévention.....	4-51
4.8.2 Rapport sur des blessures personnelles .....	4-52
Document de référence .....	4-52
Annexe 4-J — Rapport sur les blessures.....	4-53
<b>4.9 Planification et procédures d'urgence.....</b>	<b>4-55</b>
4.9.1 Définitions.....	4-55
4.9.2 Éléments d'un plan d'intervention d'urgence .....	4-55
4.9.3 Facteurs d'efficacité du plan d'intervention.....	4-56
Annexe 4-K — Exemple de plan d'intervention en cas d'urgence environnementale .....	4-57
Annexe 4-L — Numéros de téléphone en cas d'urgence .....	4-61
<b>4.10 Gestion du risque.....</b>	<b>4-62</b>
4.10.1 Réduire au minimum les blessures corporelles et les pertes de bien.....	4-62
<b>4.11 Manifestations spéciales .....</b>	<b>4-64</b>
4.11.1 Délivrance d'un permis.....	4-64
4.11.2 Modifications des installations .....	4-64
4.11.3 Assurance.....	4-65
<b>4.12 Application des règles établies par les administrations portuaires .....</b>	<b>4-66</b>
4.12.1 Observation.....	4-66
4.12.2 Recours juridiques.....	4-67
<b>4.13 Panneaux.....</b>	<b>4-68</b>
4.13.1 Raison d'être des panneaux .....	4-68
4.13.2 Exemples de panneaux .....	4-68
<b>4.14 Autres services fournis par le port .....</b>	<b>4-70</b>
4.14.1 Installations de chargement et de déchargement.....	4-70
4.14.2 Installations d'entreposage et de stockage .....	4-71
4.14.3 Rampe de mise à l'eau, pompes à cale, chargeurs de batterie et autres services et équipement.....	4-72

## 4.1 Gestion des installations portuaires

Cette section décrit les activités typiques de gestion d'un port de pêche. Les responsabilités de gestion sont notamment les suivantes :

- supervision quotidienne,
- élimination des déchets,
- élimination des huiles usées,
- services publics (électricité et eau),
- stationnement et circulation des véhicules,
- règles de conduite,
- dossiers des navires

### 4.1.1 Surveillance quotidienne

La surveillance quotidienne du port incombe aux membres du conseil d'administration de l'administration portuaire ou à une personne engagée pour s'acquitter de cette tâche. Les responsabilités de surveillance du port, telles qu'elles sont précisées dans le bail, sont les suivantes :

- expliquer les politiques, les règlements et les barèmes des droits aux usagers des installations portuaires;
- contrôler les aires de stationnement;
- veiller à ce que les déchets et les huiles usées soient éliminés dans les récipients appropriés;
- s'assurer que les installations soient constamment libres d'objets personnels et d'équipement (d'engins de rechange);
- veiller à ce que les usagers respectent les instructions de fonctionnement et les restrictions quant à l'utilisation du matériel;
- rendre compte par écrit et de façon détaillée de tous les incidents (incendies, dommage à la propriété, etc.).

#### Journal ou carnet quotidien

Les surveillants de port sont encouragés à avoir un journal ou un carnet dans lequel ils peuvent inscrire des observations (notamment la date et l'heure) et noter les incidents qui se produisent. Ce journal ou carnet peut s'avérer d'une grande utilité au moment de la rédaction des rapports et, au besoin, pour témoigner devant un tribunal.

### Heures d'affaires

Les heures d'affaires du port ainsi qu'un numéro de téléphone d'urgence 24 heures sur 24 doivent être affichés dans un endroit bien visible aux usagers du port, comme la porte du bureau de l'administration portuaire.

### Autres

Les surveillants ne sont pas responsables de la propriété d'un usager du port en l'absence de ce dernier.

Le surveillant qui utilise un véhicule personnel pour s'acquitter de ses tâches doit faire en sorte que l'assurance de ce véhicule couvre cette utilisation.

## 4.1.2 Élimination des déchets

### Collecte

Il est interdit de déposer ou de jeter dans les eaux du port des déchets, rebuts ou autres débris. L'administration portuaire doit fournir des poubelles convenablement identifiées, qui sont placées à des endroits accessibles aux usagers.

L'administration portuaire peut envisager le recyclage des cartons, plastiques et compost. Les usagers peuvent être invités à aplatir leurs boîtes de carton pour économiser de l'espace et réduire les coûts. Le recyclage peut faire économiser de l'argent ou créer des recettes pour l'administration portuaire.

### Matières dangereuses

Il incombe aux usagers de placer les matières dangereuses, comme les liquides inflammables et leurs récipients, les batteries, les réfrigérants et les matières corrosives, les filets, les blocs-moteurs et les couvercles d'écouille dans les contenants prévus à cet effet ou de les éliminer conformément aux règlements municipaux/provinciaux.

### Mauvaise utilisation

Il arrive que des personnes autres que les usagers du port jettent des ordures ménagères ou autres dans les poubelles du port. Cela peut constituer un problème dans les municipalités qui exigent un tarif unitaire pour la collecte des ordures. Ce comportement peut être également considéré comme un vol de service et faire l'objet de poursuites en vertu du droit criminel.

En ce qui concerne les bateaux de passage, l'administration portuaire peut choisir de limiter la quantité de déchets en prévoyant des réceptacles spécialement identifiés à cette fin ou en limitant le nombre de sacs permis par jour et en percevant des frais pour chaque sac supplémentaire.

### 4.1.3 Élimination des huiles usées

Les bateaux de plaisance et de pêche produisent des huiles usées, des liquides inflammables ou de l'eau de cale huileuse. L'administration portuaire est responsable de s'assurer que ces déchets sont éliminés de façon à ne pas nuire à l'environnement.

#### Contenants de recyclage des huiles usées

Il incombe aux usagers de placer les huiles usées dans des récipients de recyclage à cet effet. Ces récipients doivent être situés dans un endroit sûr à l'écart de la circulation et d'autres sources de dommage possible et vidés régulièrement par un entrepreneur agréé. L'administration portuaire doit surveiller le travail de l'entrepreneur et s'assurer qu'il garde les récipients en bon état, conformément aux modalités de son contrat.

Il y a lieu d'afficher une pancarte près des récipients de recyclage invitant les gens à signaler immédiatement tout signe de fuite à l'administration portuaire.

### 4.1.4 Services publics

L'administration portuaire est tenue de s'assurer que les systèmes de distribution de l'eau et de l'électricité sont en bon état et utilisés comme il se doit par les usagers du port.

Si les services de distribution de l'eau et de l'électricité sont inclus dans les droits d'amarrage, l'administration portuaire doit s'assurer qu'il n'y a pas d'abus.

#### Électricité

L'administration portuaire doit s'assurer qu'un électricien qualifié inspecte régulièrement le système électrique et effectue des procédures saisonnières de mise en marche et d'arrêt.

#### Inspection des systèmes électriques

La liste de vérification des systèmes électriques comprend les points suivants :

- Les socles, les fils exposés, les appareils d'éclairage et les autres éléments sont en bon état.
- Les appareils d'éclairage et les prises sont en bon état (c'est-à-dire non cassés, usés ou détériorés).
- Les fils électriques et les rallonges ont le calibre et la valeur d'isolation qui conviennent pour leur utilisation dans un milieu marin.
- Les câbles d'alimentation en électricité à terre sont fixés de façon à ne pas pendre dans l'eau et à ne pas constituer un danger pour les piétons qui empruntent les quais flottants.
- Il n'y a pas de traces sur les fils électriques indiquant qu'ils s'effilochent.

- Tous les câbles métalliques et les systèmes de canalisation électrique sont mis à la terre.
- Tous les fusibles de disjoncteur sont de la taille et du type requis pour la charge.
- Il est possible de faire sauter tous les fusibles à l'aide de sous ou de lame de métal.

#### Eau

L'administration portuaire doit inspecter régulièrement les conduites d'eau, les robinets et les soupapes et vérifier s'il n'y a pas de fuite, de section gelée et de changement de pression. Il y a lieu également d'effectuer des procédures saisonnières de mise en marche et d'arrêt.

### 4.1.5 Stationnement et circulation des véhicules

Il incombe à l'administration portuaire d'exercer un contrôle sur l'accès et le stationnement des véhicules sur la propriété. Il est conseillé d'afficher les limites de vitesse et les règlements concernant le stationnement dans le port.

#### Permis de stationnement

L'administration portuaire peut choisir de remettre aux usagers du port des permis de stationnement de façon à restreindre l'accès des visiteurs au parc de stationnement, particulièrement lorsque celui-ci est petit. Le stationnement peut également représenter une source intéressante de revenus pour l'administration portuaire.

#### Restrictions

L'administration portuaire peut choisir d'imposer les restrictions suivantes :

- le stationnement est limité à un maximum de 24 heures ou de trois jours;
- « interdiction de camper » ou de « passer la nuit dans le véhicule » (le stationnement de nuit présente un risque dans la plupart des ports);
- l'accès des véhicules aux quais est limité aux propriétaires et exploitants des bateaux;
- autres restrictions concernant la taille et le poids du véhicule.

Le stationnement sur le quai n'est pas recommandé car il peut limiter l'accès de véhicules d'urgence. Toutefois, le stationnement peut être autorisé pour une période limitée dans le but de mener des activités particulières comme le chargement et le déchargement.

### 4.1.6 Règles de conduite

L'administration portuaire doit communiquer clairement les règles de conduite aux usagers du port. Voici certaines des règles de conduite courantes :

1. La consommation de boissons alcoolisées n'est autorisée qu'à bord de bateaux privés.
2. La consommation de substances interdites est prohibée.
3. Les comportements perturbateurs, comme les bagarres, ne sont pas tolérés.
4. Les enfants de moins de 10 ans doivent être accompagnés d'un adulte sur les jetées et les quais flottants, de même que dans les entrepôts et les zones de réparation.
5. Les animaux domestiques doivent être tenus en laisse ou contrôlés directement par leur maître en tout temps.
6. Les propriétaires des animaux domestiques doivent ramasser les excréments.
7. La natation, le ski nautique, la plongée autonome et la pêche sont interdits dans le port.
8. Nul ne peut vivre à bord de son bateau (locataire vivant à bord).
9. Il est interdit de circuler à bicyclette, en planche à roulette ou en patin à roues alignées sur les quais flottants et les jetées.
10. Il convient de respecter les règlements municipaux en matière de bruit.

#### Sécurité

Pour des raisons de sécurité, l'administration portuaire doit s'assurer qu'aucun quai flottant principal et qu'aucune passerelle ne sont encombrés par du matériel d'approvisionnement ou des accessoires, des déchets et des engins de pêche. Il faut veiller également à ce qu'aucun câble, amarre ou boyau d'eau ne traverse les passerelles et à ce que les installations des bateaux ne fassent pas saillie au-dessus des passerelles ou les obstruent.

L'administration portuaire peut demander aux propriétaires et exploitants des bateaux de ne pas faire de feu en plein air ou n'utilisent un poêle à bois à bord des bateaux ou sur les quais et que les barbecues au charbon, au gaz ou autres ne soient utilisés que dans les endroits du port prévus à cet effet.

Toutes les zones éventuellement dangereuses doivent être barricadées et signalées.

### 4.1.7 Dossiers des navires

Les dossiers des navires contiennent des renseignements sur les bateaux qui utilisent les installations portuaires.

#### Information

Selon les besoins de l'administration portuaire, les dossiers de navires peuvent comprendre certains des renseignements suivants :

- le nom du navire;



- le numéro du navire;
- le type de navire (pêche commerciale, commercial, plaisance, gouvernemental);
- la longueur du navire en mètres;
- le numéro d'inscription du ministère des Transports;
- le type de coque et d'engin;
- le numéro du stationnement réservé (un secteur d'amarrage réservé à l'utilisation exclusive d'un bateau particulier pour une période de temps précise) et la date d'anniversaire (date de renouvellement et de paiement), le cas échéant;
- le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du propriétaire ou de l'exploitant ou les deux.

### Dossier

Tout comme les autres dossiers, les dossiers de navires doivent être tenus dans un endroit sûr, protégés des incendies et autres sources potentielles de dommage. Il est prudent de garder une copie des documents importants et des dossiers dans un endroit distinct en prévision d'un incendie ou d'une autre catastrophe.

### Document de référence

*Marina & Boating Industry Loss Control Guidelines*, document préparé pour la Michigan Boating Industries Association et pour les Universal Insurance's Services Inc., 1992.

Ce document donne une liste de vérification détaillée qui aide les employés et le public à cerner les risques. Les sections les plus pertinentes portent sur la prévention des dérapages et des chutes, la manutention et levage de matériel comme des barils et des bidons, l'utilisation en toute sécurité du matériel de levage, comme les chariots élévateurs et les treuils mobiles.

## 4.2 Entretien et réparation

Ce chapitre décrit les procédures permettant d'entretenir et de réparer les structures portuaires et les services publics ainsi que les mesures de sécurité qui doivent être prises.

### 4.2.1 Structures

Les activités d'entretien et de réparation suivantes des structures portuaires font en sorte que :

- les chenaux permettent le libre passage des bateaux et **l'accès** au bassin d'amarrage;
- les **brise-lames** ne sont pas encombrés de billes de bois et de débris;
- l'entretien des **quais fixes et des quais flottants** comprend l'assemblage, la réparation ou le remplacement des planches, des mains courantes, des garde-roues et des parapets ainsi que des bandes de frottement des pieux détériorés ou endommagés; lorsqu'une usure excessive des pieux est constatée, des pneus doivent être insérés dans les coffres de pieux;
- les **canalisations d'eau** sont purgées avant le gel;
- les **installations de mise à l'eau** sont maintenues en bon état et libres de tout débris;
- **ancres** : le déplacement des chaînes et l'état du revêtement anticorrosion des ancres est vérifié périodiquement;
- les **revêtements anticorrosion** sont inspectés et remplacés au besoin;
- l'entretien des **passerelles** comprend l'inspection et le graissage des goupilles pour s'assurer qu'elles demeurent dans leur manchon;
- l'entretien des **tabliers de quai** comprend l'assemblage, la réparation ou le remplacement de toute structure endommagée ou manquante et des rails de passerelle (dans le cas d'un problème comme la pourriture ou l'usure des structures, il convient d'en informer les Ports pour petits bateaux (PPB));
- l'entretien des **guides de roue des passerelles** comprend le dépoussiérage ou toute autre forme de nettoyage des rails et la lubrification des roues;
- l'entretien des **cales de halage et des grilles de carénage** comprend l'enlèvement des débris et d'autres matières, au besoin;
- l'entretien des **installations** comprend l'assemblage, la réparation et le remplacement de planches et de mains courantes manquantes, pourries ou endommagées;
- **autres** : il faut également assurer l'entretien des défenses, dispositifs d'amarrage, échelles, portiques de transbordement et engins de halage.

## 4.2.2 Services publics

Les services publics du port comme les systèmes électriques, l'équipement d'éclairage et le système d'alimentation en eau doivent être entretenus et réparés. L'entretien du **système électrique** comprend la réparation et le remplacement des prises de courant endommagées. L'entretien des **installations d'éclairage** comprend la fourniture, l'installation et la réparation des ampoules, des ballasts et des protecteurs en verre. L'entretien du **système d'alimentation en eau** comprend les réparations mineures aux robinets et aux canalisations d'eau et les préparatifs pour l'hiver en vue d'en empêcher le gel.

Les étapes à suivre pour assurer les travaux d'entretien et de réparation sont les suivantes :

- déterminer les besoins en entretien et réparation;
- déterminer la portée et la priorité de chaque projet;
- obtenir l'aide technique nécessaire du MPO (ministère des Pêches et des Océans);
- évaluer le coût et la durée de chaque projet;
- obtenir les autorisations nécessaires du MPO et autres organismes applicables;
- prévoir le financement du projet et poursuivre les travaux à mesure que les fonds deviennent disponibles.

L'administration portuaire doit respecter les normes de construction fixées par le MPO pour les travaux d'entretien et de réparation de ses installations. Le MPO offre une aide technique à la demande de l'administration portuaire.

## 4.2.3 Mesures de sécurité

Une fois qu'un fonctionnement défectueux des installations ou des dommages a été décelé, l'administration portuaire doit s'assurer que cette situation n'est pas dangereuse pour les usagers. Dans le cas d'un fonctionnement défectueux ou de dommages, il faut adopter les mesures de sécurité suivantes :

- ériger un panneau d'avertissement;
- isoler la zone dangereuse au moyen d'une barrière ou d'autres façons;
- consigner par écrit la situation et le plan d'intervention;
- le cas échéant, informer immédiatement le MPO et fournir un rapport écrit.

## Document de référence

*A Guide to Maintenance and Operations of Small Craft Harbors*, ouvrage préparé par Peratrovich, Nottingham & Drage, Inc. (Alaska, É.-U.), 1985.

Cette publication a pour objet de présenter une méthode systématique permettant de contrôler et d'évaluer de façon suivie l'état des installations portuaires (c-à-d. de déceler, de consigner et de communiquer les problèmes et les besoins au niveau de l'exploitation et de l'entretien des ports). Elle met l'accent sur des éléments essentiels qui exigent constamment un entretien poussé.

## 4.3 Ravitaillement en carburant

Ce chapitre décrit les trois principaux modes de transfert du carburant aux bateaux dans un port :

- systèmes de ravitaillement permanents (de surface et souterrains),
- camions citernes,
- citernes personnelles.

Le ravitaillement en carburant dans les ports est une source de préoccupation en raison du risque de contamination du sol et de l'eau et des possibilités de causer un incendie ou une explosion.

L'annexe 4-A, à la fin de ce chapitre, présente une feuille d'instructions concernant la manutention du carburant. Cette feuille peut être affichée au poste de ravitaillement ou remise aux usagers du port afin de leur rappeler les mesures de sécurité. D'autre part, les Ports pour petits bateaux (PPB) ont élaboré des lignes directrices en matière d'exploitation et de construction des systèmes de ravitaillement en carburant et récupération des huiles usées que l'administration portuaire doit respecter.

### 4.3.1 Systèmes permanents de ravitaillement

Les systèmes permanents de ravitaillement sont situés dans les ports afin de stocker et de livrer le carburant.

#### Permis

L'administration portuaire doit délivrer un permis d'exploitation pour les installations de ravitaillement permanentes souterraines ou de surface. Le permis doit contenir les conditions suivantes :

- respect de tous les règlements applicables en matière de sécurité incendie et de protection de l'environnement;
- respect des normes des Underwriters' Laboratories of Canada (ULC), l'Association canadienne des normes (ACN) et autres normes de construction;
- emplacement des installations dans un endroit sûr et bien protégé des véhicules par une bordure de béton;
- installation d'un extincteur approuvé par l'ULC à côté des installations;
- type d'entretien dont doit faire l'objet les citernes et le matériel de distribution et un calendrier d'entretien;
- confirmation d'une couverture d'assurance-responsabilité suffisante.

Si les installations de ravitaillement ne sont pas installées ou utilisées de façon conforme, l'administration portuaire doit demander que l'on remédie à la situation et révoquer le permis s'il n'est pas donné suite à sa demande. Les installations de ravitaillement doivent être inspectées chaque année par rapport aux normes fédérales et toutes les déficiences doivent être rectifiées.

### Procédures de fonctionnement

L'administration portuaire doit faire preuve de vigilance et s'assurer que les usagers du port utilisent convenablement les installations de ravitaillement en carburant. Une erreur souvent commise consiste à laisser du carburant dans le boyau de remplissage et la buse déverrouillée. Bien que le boyau puisse être fermé et la valve verrouillée, plusieurs gallons peuvent demeurer dans le boyau. N'importe qui pourrait drainer le carburant par la buse déverrouillée. Il faut que les buses soient verrouillées lorsqu'elles ne sont pas utilisées.

Les moteurs de véhicules doivent être également éteints pendant le ravitaillement.

### Nettoyage de déversements mineurs

Le nettoyage des déversements mineurs incombe à l'utilisateur de l'installation de ravitaillement, mais l'administration portuaire peut juger nécessaire de disposer sur place de barrages mécaniques et de matériaux absorbants pour permettre une intervention rapide qui réduira le plus possible les répercussions négatives sur l'environnement. L'administration portuaire peut par la suite en imputer le coût au contrevenant.

## 4.3.2 Camions citernes

Des camions citernes livrent le carburant directement aux bateaux à l'intérieur du port.

### Permis

L'administration portuaire ne doit pas permettre aux camions citernes d'entrer dans le port sans avoir donné son autorisation écrite. Ces camions doivent obtenir un permis de l'administration portuaire pour livrer du carburant dans le port.

Comme pour les installations permanentes, le permis doit préciser les conditions suivantes :

- conformité avec les règlements applicables en matière de sécurité incendie et de protection de l'environnement ainsi que les procédures de PPB;
- confirmation d'une assurance-responsabilité suffisante;
- confirmation que l'exploitant du camion citerne est suffisamment formé pour faire face à des déversements de carburant et à d'autres situations d'urgence;
- disponibilité d'un extincteur à poudre en tout temps qui doit être situé à côté du camion pendant le ravitaillement.

Si l'exploitant de camion citerne agit de façon dangereuse, l'administration portuaire doit lui demander de procéder différemment et révoquer son permis s'il n'obtempère pas.

### 4.3.3 Citernes personnelles

S'il n'y a pas d'installations permanentes ou de services de livraison du carburant, les usagers du port devront transporter directement le carburant dont ils ont besoin à leur bateau. L'administration portuaire doit surveiller et contrôler étroitement cette méthode de transfert car elle présente un risque plus élevé que l'utilisation des installations permanentes ou des camions citernes.

#### Permis

L'administration portuaire peut imposer des restrictions sur la manipulation des contenants de carburant, notamment :

- tous les contenants d'huile ou d'essence doivent être approuvés par l'ULC et ne peuvent être placés dans le port qu'avec l'autorisation de l'administration portuaire;
- les contenants d'huile ou d'essence doivent être surveillés en permanence;
- l'accès immédiat à un extincteur à poudre doit être assuré lorsque des contenants d'huile ou d'essence sont manipulés;
- une zone particulière du port est réservée au transfert d'essence et d'huile à un bateau;
- les méthodes de manipulation du carburant doivent être conformes aux règlements provinciaux applicables.

#### Contenants d'huile et d'essence laissés sans surveillance

Les citernes d'essence pleines ou vides laissées sans surveillance dans le port constituent un danger non négligeable. Même si la responsabilité en incombe au propriétaire, l'administration portuaire devrait les faire enlever et les entreposer de la manière appropriée jusqu'à ce qu'on retrouve le propriétaire. Les citernes presque vides ou remplies de vapeur d'essence sont très explosives et doivent être manipulées avec le plus grand soin.

## Documents de référence

*Operational and Construction Guidelines for Fuel Delivery and Waste Oil Systems*, document préparé par les PPB, régions des Maritimes, février 1996.

Ce document aide à réduire les répercussions négatives sur l'environnement attribuables à un entreposage ou à la livraison de produits combustibles utilisés dans le cadre des activités quotidiennes des bateaux de pêche. Il traite avant tout des exigences visant les systèmes d'entreposage de l'huile usée et de livraison de carburant.

*Oil Transfer procedures: Tank Truck-to-Vessel*, document préparé par un groupe de représentants des gouvernements et de l'industrie de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, 6<sup>e</sup> version, avril 1996.

Ce manuel s'adresse aux conducteurs d'un camion de livraison de carburant. Il renferme également une description des responsabilités du port.

## Annexe 4-A — Exemple d'instructions de manutention du carburant

### Avant le ravitaillement :

1. Couper le contact de tous les moteurs et dispositifs auxiliaires.
2. Couper tout courant électrique, éteindre les flammes nues et les sources de chaleur.
3. Vérifier s'il y a des émanations de carburant dans l'eau de cale.
4. Éteindre tout produit du tabac.
5. Fermer tous les tuyaux d'accès et ouvertures par lesquels des émanations de carburant pourraient s'insinuer dans les zones fermées du bateau.
6. Faire débarquer tout le personnel du bateau, à l'exception de la personne qui s'occupe de la conduite de carburant.

### Pendant le ravitaillement :

1. Maintenir le bec verseur en contact avec le tuyau de remplissage.
2. S'occuper en tout temps du bec verseur de remplissage.
3. Essuyer immédiatement les déversements.
4. Éviter les débordements.

### Après le ravitaillement et avant le démarrage du moteur :

1. Inspecter l'eau de cale pour vérifier s'il y a des fuites ou des émanations de carburant.
2. Ventiler jusqu'à ce que les odeurs aient disparu.



***Notes:***

## 4.4 Services d'amarrage

Ce chapitre décrit les différents aspects liés à la prestation de services d'amarrage :

- allocation de l'espace,
- restrictions touchant l'amarrage,
- accords d'amarrage,
- situations dangereuses.

### 4.4.1 Allocation de l'espace

Il incombe à l'administration portuaire d'allouer des postes d'amarrage à tous les bateaux qui pénètrent dans le port.

#### Politique

L'administration portuaire doit élaborer une politique qui alloue des espaces d'amarrage de façon impartiale. Le processus d'allocation des espaces d'amarrage doit être juste et souple et être perçu comme tel.

Cette politique peut remédier à certains problèmes possibles et :

- désigner une zone à des bateaux de taille particulière ou à des catégories particulières de bateau,
- établir une échelle de priorité,
- permettre l'amarrage bord à bord.

#### Sécurité en matière d'incendie

La façon dont les espaces d'amarrage sont alloués doit faire en sorte que les lignes d'incendie sont dégagées en tout temps.

### 4.4.2 Restrictions touchant l'amarrage

L'administration portuaire peut choisir d'imposer des restrictions pour assurer l'exploitation sûre et efficace des installations portuaires.

L'administration portuaire peut informer les usagers du port des restrictions touchant l'amarrage en les affichant ou en les communiquant verbalement ou par écrit.

## Exemples de restrictions touchant l'amarrage

Les restrictions typiques stipulent que :

- le bateau doit être tout à fait en état de naviguer,
- le nom, le numéro d'inscription et le numéro de pêche commerciale (le cas échéant) du bateau doivent être indiqués clairement,
- le propriétaire ou l'exploitant du bateau doit se présenter au bureau du responsable à son arrivée et au moment du départ,
- lorsqu'il est amarré, le bateau doit respecter tous les règlements et toutes les règles et directives du port,
- tout bateau amarré dans le port le fait à ses propres risques.

### 4.4.3 Accords d'amarrage

L'accord d'amarrage confirme par écrit les services qui sont offerts par le port, les modalités de paiement et les responsabilités du propriétaire ou de l'exploitant du bateau.

À la fin de ce chapitre, on trouvera à l'annexe 4-B un exemple d'accord d'amarrage contenant des clauses types. Chaque administration portuaire doit préparer son propre accord et le faire réviser par son avocat.

#### Contenu

L'accord d'amarrage peut :

- préciser les modalités de paiement et les services fournis par l'administration portuaire;
- préciser la nécessité de respecter les règles établies par l'administration portuaire;
- donner une liste des causes possibles de révocation de l'accord;
- préciser que l'administration portuaire sera dégagée de toute responsabilité pour tout dommage causé au bateau ou à son matériel ainsi que pour tout dommage causé par le bateau au port ou à d'autres bateaux;
- établir les exigences d'assurance (montant et type de couverture) et demander une preuve d'assurance.

#### 4.4.4 Situations dangereuses

L'administration portuaire peut avoir à faire face à des situations dangereuses ou potentiellement dangereuses.

##### Exemples de situations dangereuses

Les situations dangereuses sont :

- des amarres qui traversent les quais flottants, les quais ou les passerelles;
- les fils électriques aux quais et les rallonges qui sont en mauvais état ou mal fixés et qui pendent dans l'eau ou obstruent le passage;
- des bateaux qui gîtent ou qui coulent et des bateaux qui représentent un danger pour la navigation.

Si un bateau présente un danger, il n'est pas souhaitable de monter à bord sans avoir d'abord demandé la permission du propriétaire ou de l'exploitant. Si ce dernier est introuvable, et que la situation exige la prise de mesures immédiates, l'administration portuaire doit faire preuve de discrétion et agir de la façon la plus appropriée selon les circonstances.

**Notes:**

## Annexe 4-B — Exemple de contrat de licence

### Avertissement

La licence suivante n'est qu'un exemple. L'exactitude et les exigences juridiques de cette licence n'ont pas été vérifiées pour votre province ou territoire. Nous suggérons fortement qu'avant d'utiliser ou de délivrer cette licence, vous obteniez une opinion juridique d'un avocat qui est habilité à pratiquer le droit dans la province ou le territoire dans lesquels la licence sera utilisée. Si vous n'obtenez pas un conseil juridique indépendant au sujet de l'exemple de licence, le Ministère des pêches et océans n'assume aucune responsabilité pour les coûts, dépenses, poursuites, procès ou réclamations engagées contre l'administration portuaire à la suite de l'utilisation de cet exemple de licence ou en association avec elle.

### Exemple de contrat de licence ou permis d'occupation

Le concédant, tel qu'il est décrit dans les présentes, accorde une licence ou permis d'occupation au titulaire de la licence ou permis d'occupation, tel qu'il est décrit dans les présentes, selon les modalités suivantes :

#### 1.0 Définitions

##### 1.1 Aux fins de la licence ou permis d'occupation :

« **Concédant** » désigne : l'administration portuaire *[insérer le nom]*;

« **Licence** » désigne : le présent contrat de licence ou permis d'occupation, tel que modifié ou renouvelé de temps à autre;

« **Navire** » désigne : le navire *[\_\_\_\_\_insérer le nom du navire]* qui est enregistré comme *[\_\_\_\_\_insérer le numéro d'enregistrement le cas échéant]*.

« **Parties communes** » désigne : les parties qui sont administrées et contrôlées par le concédant et qui ne font pas l'objet d'un bail ou d'une licence ou permis d'occupation et, le cas échéant, comprend des lots de grève;

« **Port** » désigne : le port de \_\_\_\_\_ dans lequel le concédant possède un intérêt locatif;

« **Propriétaire** » désigne : le propriétaire enregistré du navire;

« **Titulaire de licence** » désigne : le propriétaire enregistré du navire;

« **Zone de licence** » désigne : *[insérer la zone de mouillage, le numéro de rampe d'accès ou la description de la zone à laquelle s'applique la licence]*;

#### 2.0 Accord de licence ou permis d'occupation

2.1 Le concédant accorde ou consent une licence ou permis d'occupation au titulaire de la licence *[aux fins d'amarrage, de mouillage ou autres fonctions]* du navire dans la zone de licence (au titulaire qui l'accepte).

### 3.0 Durée

- 3.1 La licence ou permis d'occupation est valide de \_\_\_\_\_ à \_\_\_\_\_.
- 3.2 À l'expiration ou à la révocation de la licence ou permis d'occupation et à condition qu'elle ait été renouvelée conformément à l'article 4.0 ci-dessous, le titulaire de la licence doit immédiatement payer tous les frais en souffrance qui sont dus au concédant et retirer le navire de la zone de licence.

### 4.0 Renouvellement

- 4.1 Sous réserve de toute modalité applicable dans les présentes et à condition que la licence n'ait pas expiré et n'ait pas été révoquée, le titulaire de la licence ou permis d'occupation a le droit de renouveler celle-ci.
- 4.2 Lorsque le titulaire exerce l'option de renouvellement de sa licence, il fournit au concédant un préavis écrit de un mois.
- 4.3 Lorsque le titulaire exerce l'option de renouveler sa licence ou permis d'occupation conformément au présent article, il accepte de :
- (i) sous réserve de l'article 5 ci-dessous, payer, pendant la période de renouvellement, les taux de *[amarrage/mouillage]* établis par l'administration portuaire et en vigueur au moment du renouvellement;
  - (ii) accepter toute modification de sa licence sur demande du concédant.

### 5.0 Frais d'amarrage/mouillage

- 5.1 Le titulaire convient de payer des frais d'amarrage et de mouillage d'un montant de *[insérer les chiffres : p. ex. x \$ par mètre, par jour/mois/année]* pendant la durée de la licence.
- 5.2 Le concédant se réserve le droit de modifier ou de réviser les droits d'amarrage ou de mouillage à tout moment et à sa discrétion, mais à condition que lorsque le titulaire a payé la totalité ou une partie des frais d'amarrage et de mouillage à l'avance, le concédant ne soit pas responsable des frais d'amarrage et de mouillage supplémentaires pour la période payée à l'avance.

### 6.0 Révocation ou annulation de la licence ou permis d'occupation

- 6.1 Le concédant se réserve le droit de révoquer la licence ou permis d'occupation par écrit et sans préavis lorsque le titulaire, ses agents, ses employés ou invités :

- (i) enfreignent la législation et les règlements fédéraux ou provinciaux applicables;
- (ii) enfreignent les règlements municipaux applicables;
- (iii) enfreignent les règles et règlements de l'administration portuaire;
- (iv) enfreignent les modalités de la licence.

6.2 Le concédant peut annuler la licence sur préavis écrit de trente (30) jours.

6.3 Le titulaire peut annuler la licence par écrit à tout moment.

6.4 Si le concédant révoque la licence ou si le titulaire l'annule, le concédant paie au titulaire la partie inutilisée des frais de licence payés à l'avance.

## 7.0 Accès

7.1 Pendant les heures normales d'exploitation du concédant, établies de temps à autre, et sous réserve de l'article 8, le concédant accorde un droit d'entrée et de sortie sur les parties communes au titulaire, ses employés, préposés, agents et invités.

## 8.0 Urgence

8.1 En cas d'une urgence réelle ou prévue, dont la détermination est à la seule discrétion du concédant, celui-ci, ses employés, préposés ou agents peuvent :

- (i) limiter les droits d'entrée et de sortie du titulaire, de ses employés, préposés, agents et invités pendant une période et d'une manière fixées par le concédant, à sa discrétion;
- (ii) prendre en charge le navire et le retirer de la zone de licence ou du port;
- (iii) faire tout ce qui, à la discrétion du concédant, est nécessaire pour protéger le bien du concédant ou le bien de toute autre personne pendant la situation d'urgence.

8.2 Lorsque les installations du concédant sont endommagées ou détruites à la suite d'une collision, d'une tempête, d'un incendie ou de tout autre péril ou cas de force majeure, que les parties faisant l'objet de la licence soient touchées ou non, le concédant peut mettre fin à la licence.

## 9.0 Cession

9.1 Le titulaire ne peut céder la licence ou permis d'occupation ni accorder une sous-licence ni céder un droit ou un privilège accordé en vertu de la licence sans obtenir le consentement écrit préalable du concédant.



## 10.0 « Engagements du titulaire »

- 10.1 Le titulaire entretient, amarre et exploite le navire en bon marin et ne fait rien, ou ne permet à personne de faire, ce qui, de l'opinion du concédant, peut représenter une nuisance, une perturbation ou un danger.
- 10.2 Le titulaire fait en sorte que toutes les matières dangereuses à bord du navire, notamment les produits inflammables ou toxiques ou les matières qui sont ou peuvent être considérées comme des polluants, sont entreposés de façon sûre et sécuritaire à bord du navire et que, en aucun cas, le propriétaire ne permet que ces matériaux soient déchargés sur le port, les parties communes, la zone de licence ou toute autre zone, ni au-dessous ni à proximité de ces endroits, pour lesquels le concédant peut être tenu responsable par la loi.
- 10.3 Le titulaire ne doit pas modifier les parties communes ou faisant l'objet de la licence ni vivre à bord du navire sans avoir obtenu le consentement écrit préalable du concédant.
- 10.4 Le titulaire doit s'assurer que ses employés, agents, préposés et invités respectent les modalités de la licence.
- 10.5 Le titulaire, ses employés, préposés, agents et invités ne s'acquittent d'aucune entreprise commerciale sans le consentement écrit préalable du concédant.
- 10.6 Si les actions du titulaire, de ses agents, préposés, employés ou invités entraînent des dommages ou une perte pour le concédant, directement ou indirectement, y compris des dommages à des biens physiques, au port, notamment une contamination environnementale, destruction, dégradation ou dommages semblables, le titulaire convient d'indemniser le concédant pour tous les coûts associés aux réparations et mesures correctrices immédiatement après avoir reçu une facture écrite.

### **Exception**

- 10.7 L'article 10.5 ne s'applique pas à un navire de pêche commerciale au moment du chargement ou du déchargement ou lorsque le titulaire s'acquitte de réparations mineures sur le navire ou lorsqu'il exerce certaines activités qui sont liées directement à une entreprise de pêche commerciale.

## 11.0 Services publics et autres services

- 11.1 Le titulaire reconnaît que le concédant n'est pas obligé de fournir les services publics ou autres services au navire.
- 11.2 Si le concédant fournit des services publics ou autres services au titulaire, celui-ci accepte de payer ses services au taux et de la façon établis et prescrits par le concédant de temps à autre.
- 11.3 Si l'utilisation de ce permis par le titulaire entraîne des coûts d'entretien ou de réparation extraordinaires pour les biens ou les installations du concédant, pour quelque raison que ce soit, le titulaire convient de rembourser le concédant sur réception d'une facture écrite.

## 12. Responsabilité en cas de perte

12.1 Le concédant n'est pas responsable des pertes subies par le propriétaire, ses employés, agents, préposés, invités ou par le navire, son chargement ou l'équipement à la suite, directement ou indirectement, de l'utilisation du port, des parties communes et des zones de licence ou de l'utilisation d'une des installations du concédant, y compris les pertes causées par ce qui suit :

- (i) l'absence de fourniture, pour quelque raison que ce soit, des services publics ou tout autre service par le concédant;
- (ii) l'interruption des services fournis par le concédant pour quelque raison que ce soit;
- (iii) la négligence du concédant, ses préposés, agents, entrepreneurs ou employés;
- (iv) l'annulation ou la révocation de la licence conformément à l'article 6;
- (v) à la suite d'un cas de force majeure.

12.2 Le concédant n'est pas responsable des articles perdus ou volés.

12.3 Le concédant n'est pas responsable des mesures de sécurité visant le titulaire, ses employés, préposés, agents ou invités, leurs biens ou le navire, son chargement ou son équipement ni de leur protection.

## 13. Assurance

13.1 Le titulaire reconnaît que le concédant ne souscrit aucune assurance d'aucune sorte pour le bénéfice :

- (i) du propriétaire ou du bien du propriétaire;
- (ii) des employés, préposés, agents ou invités du propriétaire ou de son bien;
- (iii) du navire, de son chargement ou de son équipement.

## 14. Indemnisation

14.1 Le titulaire convient d'indemniser et d'exonérer le concédant de toutes réclamations découlant de l'utilisation de la licence ou permis d'occupation par le titulaire, ses employés, préposés, agents ou invités.

## 15. Modification

15.1 Aucune dérogation, modification ou amendement à cette licence ou permis d'occupation n'est obligatoire à moins qu'elle ne soit écrite et signée par le titulaire et le concédant.

Le titulaire a inspecté le port, les parties communes, la zone de licence et les installations portuaires et les a trouvées acceptables pour ses fins. Le titulaire reconnaît qu'il a lu les modalités de la licence, qu'il les a comprises et qu'il accepte de les respecter.

\_\_\_\_\_  
Signature du concédant

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
Témoin

\_\_\_\_\_  
Signature du propriétaire

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
Témoin (facultatif)

## 4.5 Projets de construction

Ce chapitre décrit comment planifier et gérer de grands projets de réparation et de construction dans un port. La démarche décrite ici ne s'applique pas aux travaux visant les bâtiments et les installations appartenant à l'administration portuaire.

Ce chapitre décrit également les situations dans lesquelles l'administration portuaire engage un entrepreneur indépendant pour s'acquitter des travaux (en son nom) sur sa propriété de même que les cas où les usagers du port engagent des entrepreneurs indépendants pour s'acquitter de travaux (en leur nom) sur la propriété de l'administration portuaire, comme la réparation de bateaux ou l'entretien d'équipement.

### 4.5.1 Planifier les grands travaux de construction et de réparation

Chaque année, l'administration portuaire doit inspecter ses installations, déterminer et planifier les grands travaux de réparation et de construction à effectuer. Ce processus comporte les étapes suivantes :

- Déterminer tous les grands travaux de réparation et d'entretien à effectuer dans le port.
- Dresser une liste de tous les projets de construction qui comprend une description complète de chaque projet, son coût et le classement par ordre de priorité et son examen. Cette tâche est effectuée par le conseil d'administration de l'administration portuaire et un représentant désigné des Ports pour petits bateaux (PPB).
- Présenter la liste aux PPB aux fins d'approbation et de financement.

### 4.5.2 Gestion et financement des projets

Il n'existe aucune règle rigide concernant la gestion d'un projet de construction ou les modalités de financement. Chaque projet est jugé selon son propre mérite. Les projets de construction peuvent être exécutés sous la direction des PPB ou de l'administration portuaire et financé en partie ou en totalité par le ministère des Pêches et des Océans ou l'administration portuaire.

#### Normes techniques

Avant de construire ou de réparer toute structure importante située sur la propriété du MPO, l'administration portuaire doit consulter le Ministère avant de déterminer si le travail est assujéti aux normes et critères techniques du MPO.

L'administration portuaire peut souhaiter rechercher une aide technique auprès du MPO pour économiser du temps et de l'argent.

### Préoccupations environnementales

Le bail signé par l'administration portuaire énonce clairement qu'il faut obtenir l'approbation du MPO avant d'entreprendre des travaux de réparation ou d'entretien aux installations appartenant au MPO afin que les projets puissent être vérifiés conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et la *Loi sur la protection des eaux navigables* et leurs règlements.

### Travaux de réparation et de construction imprévus

Dans les cas où des travaux de réparation et de construction s'avèrent soudainement nécessaires à la suite d'une tempête, d'un accident, d'une détérioration soudaine ou d'autres événements imprévus, l'administration portuaire doit d'abord assurer la sécurité des usagers, barricader les installations touchées (au besoin), puis communiquer avec le MPO.

Dans le cas d'un projet de construction non prévu, l'administration portuaire doit communiquer avec le MPO pour évaluer le projet par rapport aux priorités déjà déterminées.

L'annexe 4-C, à la fin de ce chapitre, présente un organigramme qui précise les décisions à prendre pour mener à bien un projet de construction important.

## 4.5.3 Engager des entrepreneurs indépendants par l'intermédiaire de l'administration portuaire

Au moment de retenir les services d'entrepreneurs indépendants, l'administration portuaire doit s'assurer que les travaux seront effectués à un coût raisonnable, de manière efficace et en toute sécurité, en tenant compte de la protection des employés et des biens.

Voici les étapes à suivre pour obtenir un travail et des services de qualité à un prix compétitif :

Étape 1 : Définir clairement les travaux requis et obtenir un devis.

Au début du projet, rédiger une description claire et détaillée des travaux à exécuter. Il s'agit d'un mécanisme utile lorsqu'il faut recueillir des données sur les prix et de l'information sur les coûts et la possibilité d'exécuter des travaux et pour faciliter l'échange d'idées. Cela permettra également de trouver d'autres moyens moins coûteux ou plus simples d'obtenir les mêmes résultats.

Étape 2 : Obtenir l'approbation du projet et son financement.

Une fois le projet décrit et l'estimation des coûts obtenue, le projet peut être présenté au conseil d'administration aux fins d'approbation. Selon la nécessité du projet et le financement requis, il peut être approuvé, retardé ou abandonné. L'administration portuaire peut avoir à demander l'autorisation du MPO. À cette étape, il est important de confirmer les sources de financement avant d'aller plus loin.

Étape 3 : Obtenir des soumissions, au besoin, et sélectionner un entrepreneur.

Une fois le projet et le financement approuvés, les entrepreneurs peuvent être invités à soumissionner. S'il s'agit de travaux spécialisés, il peut être prudent de chercher à obtenir des recommandations ou de faire quelques recherches avant d'inviter les candidats à présenter des offres.

La description écrite initiale des travaux facilitera la communication des critères à respecter par les entrepreneurs. S'il s'agit d'un achat de faible valeur ou d'un travail de petite envergure, il peut être suffisant d'obtenir une offre de prix verbale.

Une fois toutes les soumissions reçues, elles doivent être examinées attentivement. Voici certains problèmes courants associés à la documentation des soumissions :

- certains travaux ne sont pas inclus;
- des matériaux sont différents de ceux qui ont été précisés;
- le calendrier d'exécution semble irréaliste;
- les coûts ne correspondent pas aux estimations;
- la méthode proposée n'est pas valable dans l'environnement d'un port.

Lorsque l'on a la certitude qu'un entrepreneur mènera à bien le projet comme prévu et à un coût raisonnable, on peut obtenir l'approbation du conseil d'administration et du MPO.

Étape 4 : Confirmer par écrit les modalités des travaux à exécuter.

Une fois que l'entrepreneur a été retenu, il faut préparer un contrat ou tout autre forme de document écrit qui permettra de confirmer le travail à exécuter et la façon dont il devra l'être. Le but est de profiter de l'occasion pour préciser les attentes et assurer tout au cours de l'exécution du contrat un milieu sûr aux usagers du port.

Le contrat doit confirmer que l'entrepreneur possède les permis nécessaires pour exécuter son travail; par exemple, un électricien ou un scaphandrier doit posséder la formation et les certificats d'accréditation nécessaires.

L'administration portuaire doit vérifier que l'entrepreneur et ses employés sont couverts par la Commission des accidents du travail et demander un certificat de conformité de cet organisme. Le certificat permettra à l'administration portuaire de s'assurer qu'elle ne sera pas tenue responsable des lésions corporelles subies par l'entrepreneur ou ses employés, ou du paiement de cotisations non versées relativement à ce contrat.

L'administration portuaire doit vérifier que l'entrepreneur détient les assurances responsabilité appropriées et que le contrat précise que l'administration portuaire ne sera pas tenue responsable en cas d'incident ou d'accident survenant dans le cadre des travaux effectués à contrat.

Si le contrat prévoit des travaux de soudure, l'administration portuaire doit confirmer dans l'entente les restrictions qu'elle a établies à cet égard afin de préciser qu'ils ne sont autorisés que sur des revêtements en béton et non sur les quais flottants en bois, les pieux ou les docks.

#### Avertissement

S'il faut ajouter des travaux au contrat ou modifier le contrat original, le prix des modifications ou des ajouts devrait être consigné sur papier afin d'éviter tout litige par la suite. Avant de payer l'entrepreneur, il importe de vérifier si les travaux ont été menés à bien conformément aux modalités du contrat.

#### 4.5.4 Engager des entrepreneurs venant travailler pour un tiers

Il peut arriver que une tierce partie ou un usager du port ait recours aux services d'un entrepreneur indépendant pour effectuer des travaux de réparation ou d'entretien à bord d'un bateau, pour décharger du poisson, remorquer un bateau ou exécuter d'autres travaux sur la propriété gérée par l'administration portuaire.

Bien que l'administration portuaire ne soit pas partie au contrat, elle doit exercer un contrôle sur ces activités pour protéger ses biens et les usagers du port. Un port est un milieu très vulnérable et il incombe à l'administration portuaire de protéger ses employés et ses biens.

#### Accord de permis

L'administration portuaire peut exercer un contrôle sur les activités contractuelles des usagers du port en demandant à toute personne ou entreprise exécutant des travaux ou faisant affaires sur la propriété de l'administration d'obtenir un permis ou une autorisation officielle de l'administration. Des accords écrits font la preuve de l'exercice d'une diligence raisonnable de la part de l'administration portuaire.

Le permis précise par écrit les modalités en vertu desquelles les travaux peuvent être entrepris sur la propriété de l'administration portuaire. Le permis peut renfermer les clauses suivantes :

- préciser l'obligation de respecter tous les règlements et toutes les procédures et normes de sécurité applicables;
- exiger la présentation d'une attestation de paiement de la Commission des accidents du travail;

- exiger une preuve que l'entrepreneur possède une assurance responsabilité appropriée applicable aux activités qu'il exécute;
- donner à l'administration portuaire une garantie de la sécurité des outils et du matériel de l'entrepreneur;
- rappeler à l'entrepreneur qu'il est interdit de jeter à l'eau des résidus ou des déchets.

#### Activités à haut risque et responsabilités potentielles

L'obtention d'un permis approprié peut se révéler essentiel en cas de travaux de soudure, de coupe ou de combustion, ou lorsqu'il s'agit de chauffer un matériau avec un chalumeau oxyacétylénique ou un chalumeau au gaz propane. Ce genre d'activité présente des risques très élevés, notamment dans un port.

L'administration portuaire doit sensibiliser les usagers aux responsabilités éventuelles qui leur incomberont si des dommages sont causés à d'autres bateaux ou à la propriété de l'administration portuaire par suite des activités de leur entrepreneur ou de leur fournisseur de services. Le propriétaire de bateau devrait posséder les assurances nécessaires et s'assurer qu'il en est de même pour ses entrepreneurs.

#### Document de référence

*Marina Development Guidelines*, préparé conjointement par le MPO et le ministère de l'Environnement de Colombie-Britannique, mars 1994.

Ce document porte sur la création de nouvelles marinas et leurs répercussions sur l'habitat des poissons. Il peut être utile aux administrations portuaires qui participent au développement de terrain, à la prestation de nouveaux services, comme une rampe de mise à l'eau ou à l'initiation de projets de dragage ou d'un nouveau brise-lame.



**Notes:**

## Annexe 4-C — Projets importants de réparation ou de construction

Définition du projet :

L'administration portuaire (AP) :

- détermine l'envergure et l'urgence du projet;
- obtient l'aide technique nécessaire du MPO;
- évalue le coût et la durée du projet;
- obtient les approbations nécessaires (MPO et autres organismes applicables);
- obtient le financement du projet.

Financement du projet et options d'exécution :

### Projets financés par le MPO

### Financement conjoint (Administration portuaire et MPO)

Contrat attribué à l'AP

Contrat attribué à des tiers

Contrat attribué à l'AP

Contrat attribué à des tiers

Administration portuaire :

TPSGC ou autres AP :

TPSGC ou autres : AP :

- achète le matériel
- exécute le travail
- facture le MPO **ou**
- obtient des soumissions
- sous-traite les travaux
- inspecte les travaux
- paie le sous-traiter
- facture le MPO

- obtient des soumissions
- choisit l'entrepreneur
- exécute le travail
- inspecte le travail
- paie l'entrepreneur
- facture le MPO

- achète le matériel
- exécute le travail
- le MPO et l'AP inspectent le travail
- facture la portion du MPO **ou**
- sous-traite le travail
- le MPO et l'AP inspectent le travail
- paie le sous-traiter
- facture la portion du MPO

- obtient des soumissions
- choisit l'entrepreneur
- inspecte le travail
- paie l'entrepreneur
- facture le MPO et l'AP

### **Financé par l'administration portuaire**

Supervision assurée par l'AP                      Supervision assurée par des tiers

TPSGC ou autres :

- |                                |                           |
|--------------------------------|---------------------------|
| • achète le matériel           | • obtient des soumissions |
| • exécute le travail <b>ou</b> | • choisit l'entrepreneur  |
| • obtient des soumissions      | • inspecte le travail     |
| • sous-traite le travail       | • paie l'entrepreneur     |
| • inspecte le travail          | • facture l'AP            |
| • paie le sous-traiter         |                           |

## 4.6 Inspection des installations

L'administration portuaire est tenue d'assurer en tout temps le fonctionnement des installations portuaires en toute sécurité. Des inspections visuelles régulières permettront de relever des conditions dangereuses et des problèmes éventuels. Dans ce chapitre, on définit l'inspection visuelle, on décrit quand et comment effectuer une inspection et on donne des exemples d'inspection visuelle.

### 4.6.1 Qu'est-ce qu'une inspection visuelle?

Une inspection visuelle est un examen minutieux de tous les aspects de l'exploitation et des installations portuaires qui sont accessibles sans avoir recours à une embarcation ou à tout autre matériel. Elle fournit de l'information de base qui permet au personnel du port de repérer les problèmes et les dommages structurels, de déterminer comment on réglera les problèmes mis en évidence et de demander une évaluation technique si un complément d'information s'avère nécessaire. Une inspection technique spécialisée est plus approfondie et est effectuée uniquement après qu'une inspection visuelle ait déterminé la nécessité d'aller plus loin.

Les trois principales catégories d'inspection visuelle sont les suivantes :

- **une inspection des structures** : qui porte sur l'état des bâtiments, des quais, des brise-lames et d'autres ouvrages qui constituent les installations portuaires;
- **une inspection administrative** : qui porte sur les écritures associées aux activités du port, comme les systèmes de classement, de tenue de livre et de comptabilité, les procédures de suivi concernant la sous-location et les permis, la perception des droits et le paiement des factures;
- **une inspection opérationnelle** : qui porte sur les moyens et les activités visant à assurer le bon fonctionnement du port.

### 4.6.2 Quand procéder à une inspection visuelle

L'inspection visuelle s'inscrit dans le cadre d'un programme courant d'inspection quotidienne, hebdomadaire et annuelle. Ces inspections doivent être également effectuées après des incidents graves, comme un effondrement de structure, une tempête importante ou la collision d'un bateau avec une structure.

### 4.6.3 Comment procéder à une inspection visuelle

Il est important de consigner les observations par écrit quand on effectue une inspection. Ces observations permettent de déterminer les problèmes chroniques du port et, avec le temps, donneront une indication de l'état de détérioration de la structure. Ces observations servent également de preuve en cas de récidive.

Si l'administration portuaire constate des dommages ou des indices de détérioration, elle doit prendre les mesures nécessaires pour atténuer les dangers pour le public et les usagers en faisant installer des panneaux ou des barrières et en établissant un rapport sur les dommages ou sur la perte de biens (voir l'exemple de rapport à l'annexe 4-D, à la fin de ce chapitre).

#### 4.6.4 Exemples d'inspections visuelles

L'administration portuaire doit effectuer des inspections quotidiennes, hebdomadaires et annuelles de son exploitation et de ses installations.

##### Inspection visuelle quotidienne à l'aide de la liste de vérification

Lorsqu'elle effectue le dénombrement quotidien des bateaux ou qu'elle se déplace dans le port, la personne responsable de l'exploitation quotidienne du port peut effectuer une inspection visuelle rapide des installations. L'inspection quotidienne met l'accent sur l'aspect opérationnel; il s'agit de repérer les problèmes.

Pour s'acquitter de cette tâche, l'administration portuaire peut utiliser une simple liste des vérifications qui prouvera qu'elle a fait preuve de diligence si un accident survient par la suite. Cette liste devrait être classée au dossier pour servir d'élément probant en cas de poursuite.

On trouvera à l'annexe 4-E, à la fin de ce chapitre, un exemple de liste de vérifications quotidiennes.

##### Inspection hebdomadaire à l'aide de la liste de vérification

L'administration portuaire doit également procéder chaque semaine à l'inspection de certains éléments, en particulier le matériel d'incendie, les équipements de sauvetage et le matériel de secourisme, les appareils de chargement et de déchargement, les systèmes de distribution de l'eau et de l'électricité, les installations d'entreposage de l'huile usée et les entrepôts. L'inspection hebdomadaire porte surtout sur les éléments opérationnels du port. Il y a lieu d'établir une formule d'inspection qui sera versée au dossier pour consultations ultérieures.

On trouvera à l'annexe 4-F, à la fin de ce chapitre, un exemple de liste de vérification hebdomadaire.

##### Inspections périodiques menées au moins une fois par an

**Inspections administratives :** L'administration portuaire doit examiner régulièrement les systèmes administratifs du port afin de s'assurer que les dossiers financiers sont en lieu sûr et de déterminer des pratiques susceptibles d'être préjudiciables. L'inspection devrait porter sur les systèmes de classement, de tenue de livre et de comptabilité ainsi que sur les méthodes de facturation.

**Inspections des structures :** L'administration portuaire doit également mener une inspection approfondie des structures des installations portuaires au moins une fois par an et immédiatement après une tempête ou un accident afin de déterminer l'intégrité et la stabilité des structures portuaires. Ce type d'inspection aide le personnel du port à prévoir et parfois à réduire les réparations ou l'entretien requis.

L'annexe 4-G qui se trouve à la fin de ce chapitre donne des exemples de ce que l'on doit rechercher au moment d'inspecter les éléments structurels d'un port.

## Annexe 4-D — Rapport sur les dommages ou sur la perte de biens

À :

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT :

DESCRIPTION DES INSTALLATIONS PORTUAIRES ET DES BIENS PERSONNELS ENDOMMAGÉS

NOM DU BATEAU :

PERSONNE-RESSOURCE :

PROPRIÉTAIRE DU BATEAU :

VÉHICULE :

PERSONNE-RESSOURCE :

PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE :

IMPORTANCE DES DOMMAGES :

NOM ET ADRESSE DES TÉMOINS :

(rapport annexé)

MESURES DÉPLOYÉES POUR LUTTER CONTRE L'INCENDIE :

RÉCLAMATIONS ÉVENTUELLES :

RECOMMANDATIONS :

(mesures à prendre : fermer le port, en limiter l'accès, etc.)

\*\*\*Prière de s'assurer que les autorités policières ont été avisées en cas de dommage ou de perte.\*\*\*

**Notes:**

## Annexe 4-E — Liste de vérification quotidienne de la sécurité dans le port

Lieu et date de l'inspection : \_\_\_\_\_

<b>Liste de vérification de l'inspection sur place Propriété et installations</b>	<b>Mesure prise ou signalée à l'administration portuaire</b>
Zone de déchets	
Toilettes et douches	
Graisse, huile ou autres résidus déposés sur le quai	
Entreposage inadéquat de filets, de cordage, de filins et d'autre matériel	
Aire d'entreposage non verrouillée et sans surveillance	
Câbles effilochés (électriques et autres)	
Fils électriques et prises qui ne concordent pas et de grosseur inappropriée	
Tuyauteries ou systèmes d'alimentation en carburant endommagés, qui fuient ou qui sont mal arrimés	
Câbles de palan effilochés pour hisser les moteurs	
Planches de quai manquantes ou endommagées, absence de garde-roues, quai mal arrimé	
Échelles, barreaux d'échelle ou défenses manquantes ou endommagées	
Entreposage non conforme de matières combustibles (essence, etc.)	
Excès de vitesse ou infraction aux règlements concernant le stationnement	
Débris dans l'eau empêchant le fonctionnement en toute sécurité du matériel ou des bateaux	
Bateaux submergés ou qui donnent de la bande et qui obstruent le passage ou qui font obstacle au déploiement des manches à incendie	



Fuites ou déversements dans la zone d'entreposage de l'huile usée	
État des installations de ravitaillement	
Autres	

Signature : \_\_\_\_\_

## Annexe 4-F — Liste de vérification hebdomadaire de la sécurité dans le port

Lieu et date de l'inspection : \_\_\_\_\_

<b>Liste de vérification de l'inspection sur place Propriété et installations</b>	<b>Mesures prises ou signalées à l'administration portuaire</b>
Les panneaux sont-ils en bon état?	
Les appareils de levage et de chargement fonctionnent-ils convenablement?	
Le matériel est-il bien entretenu?	
Les extincteurs sont-ils en bon état de marche?	
Les bouées de sauvetage sont-elles placées là où elles devraient l'être?	
Le système d'alarme fonctionne-t-il?	
Le matériel d'incendie est-il en bon état?	
Les conduites d'eau sont-elles en bon état (fuites, sections gelées)?	
Les systèmes électriques sont-ils en bon état (appareils d'éclairage, socles de compteurs, prises fixes et autres, au besoin)?	
La zone d'entreposage est-elle en bon état (pas de risques d'incendie, de passages obstrués)?	
Autres	

Signature : \_\_\_\_\_

**Notes:**

## Annexe 4-G — Inspection annuelle des structures : rappel

- Bathymétrie :** Fait référence à la profondeur ou au relief du fond du bassin. Il importe que la bathymétrie du port soit connue et cohérente, pour permettre aux capitaines de repérer les endroits précis où ils peuvent amarrer leur bateau en toute sécurité et en fonction du régime des marées.
- Brise-lames en enrochement :** Il convient d'examiner en profondeur une ou deux fois par an ou après de violentes tempêtes la protection en enrochement pour déceler les écarts, le déplacement ou l'effritement excessifs.
- Brise-lames flottants :** Il faut accorder une attention particulière aux raccords de sections de quais flottants et aux raccords de quais flottants et de lignes d'ancrage. Il convient également de prendre note de tout indice de déplacement de l'ancre.
- Garde-roues et parapets :** Une inspection périodique est requise pour s'assurer qu'ils continuent à assurer la fonction de sécurité voulue.
- Grils de carénage :** Les montants et les raccords doivent être examinés pour déceler des indices de corrosion, de pourrissement ou de faiblesse. Les têtes de pieu doivent être vérifiées pour déterminer si elles se fragmentent.
- Passerelles :** Tous les montants d'une passerelle en acier doivent être examinés soigneusement pour déceler des dommages mécaniques ou attribuables à la corrosion. Les montants d'une passerelle en bois doivent être inspectés pour déceler des traces de pourriture. Les boulons et les autres raccords doivent être examinés pour déceler les traces de corrosion, d'ovalisation des trous d'assemblage ou de pourriture à proximité. Le garde-roues devrait également être inspecté afin de s'assurer que la passerelle continue à fonctionner sans heurts.
- Pieux d'ancrage :** Ils devraient être vérifiés pour en déterminer l'usure et le degré d'effritement (pourriture du bois, xylophages marins ou corrosion). Les pieux d'ancrage en acier devraient être vérifiés lors des marées les plus basses pour déterminer le degré d'usure et dans quelle mesure l'acier est attaqué. Les pieux en bois endommagés par des xylophages marins doivent être inspectés sous l'eau.
- Quais :** Examiner les pieux, les traverses, les têtes de pieu ou les renforts.
- Quais et installations de** Il faut examiner les quais en bois déceler des indices de pourriture ou

- halage :** de faiblesse. Il convient de vérifier les quais dont les montants de charpente sont en acier pour déceler les traces de corrosion. Les charpentes en bois devraient être examinées pour déceler des indices de pourriture, de dommages mécaniques et de fissuration ou de fendillement inhabituel ou important. Les pieux en acier doivent être vérifiés pour déceler des indices de dommages mécaniques et de corrosion. Les pieux en bois doivent être examinés pour déceler des indices de dommages mécaniques, de pourrissement ou d'infestation par les xylophages marins.
- Quais flottants en béton :** Les principaux éléments de structure d'un ensemble de quais flottants en béton sont les raidisseurs. Les raidisseurs endommagés doivent être réparés le plus tôt possible pour empêcher d'autres dommages graves. Les raccords en acier reliant les sections de quais flottants et les pieux devraient être inspectés à fond pour déceler des traces d'usure, de corrosion, de fracture des points de soudure ou des fissures du revêtement protecteur, ce qui pourrait révéler une déformation attribuable à une tension très élevée. Les tabliers en béton endommagés ou épauprés devraient être réparés pour empêcher l'exposition de l'armature en acier aux éléments.
- Quais flottants en bois :** Des sections de quais flottants en bois sont exposées à la pourriture quand le bois n'est pas traité, qu'il est perforé après le traitement ou endommagé. Il y a lieu de prendre note du bois fissuré ou endommagé et de recommander le remplacement des parties endommagées. Les raccords entre les quais flottants sont des éléments soumis à de fortes tensions et devraient être inspectés périodiquement pour déceler les traces d'usure, de rouille, de fracture des soudures, de corrosion ou de fissure du revêtement, qui pourraient révéler des dommages aux structures.
- Quais flottants en métal :** Les quais flottants requièrent le même type de surveillance que les quais en béton. Mesurer l'épaisseur du métal pour surveiller la corrosion.
- Rampes de mise à l'eau :** Les problèmes les plus courants ont trait à l'effritement du revêtement en béton, et, par la suite, à l'exposition de l'armature et à la rupture en cisaillement des planches. Les rampes de mise à l'eau devraient être inspectées afin de déceler les ornières et d'autres sources d'affaiblissement de la structure comme le déplacement de l'enrochement.

## 4.7 Prévention des incendies

Il incombe à l'administration portuaire d'assurer la sécurité de ses employés, des usagers du port et des biens publics situés sur les lieux. Ce chapitre traite des sujets suivants :

- risque d'incendie;
- mesures de prévention;
- plans de sécurité incendie et consignes en cas d'incendie;
- rapports.

### 4.7.1 Risques d'incendie

Le feu représente une grave menace pour les installations portuaires étant donné qu'il peut facilement gagner les structures en bois et les bateaux amarrés à proximité l'un de l'autre.

#### Principaux risques d'incendie

Dans un port, les principaux risques d'incendie sont les suivants :

- **méthode de ravitaillement dangereuse** : l'accumulation des vapeurs d'essence près de sources de chaleur ou de flamme ainsi que la présence de citernes d'essence presque vides représentent de graves risques d'incendie;
- **circuits électriques défectueux** : les fils électriques effilochés et le câblage usé sont les principales causes d'incendie.

#### La soudure et le décapage

La soudure ou le décapage sont également des activités à risque élevé dans un port. L'administration portuaire peut limiter ces activités aux personnes de métier qualifiées, les cantonner à des endroits précis du port et imposer les conditions suivantes :

- le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau doit obtenir l'autorisation ou un permis de l'administration portuaire pour effectuer ce genre de travaux à bord;
- lorsqu'on exécute des travaux de soudure ou de décapage, un extincteur doit être installé à bord;
- tous les travaux doivent être exécutés en toute sécurité et dans les règles de l'art, en conformité avec les procédures, les règles et les règlements de sécurité;
- les entrepreneurs indépendants doivent bénéficier de la protection de la Commission des accidents du travail et être couverts par une assurance-responsabilité appropriée.

## 4.7.2 Mesures de prévention

### Règles et procédures

L'administration portuaire peut appliquer les règles et procédures suivantes pour réduire le plus possible le risque d'incendie :

- exiger de chaque bateau qu'il soit doté d'un extincteur en parfait état de marche;
- inciter les usagers à conserver leur secteur de travail propre et libre de tout débris;
- interdire de fumer dans le port;
- inspecter régulièrement les tuyaux d'incendie et le matériel d'incendie;
- sensibiliser les usagers du port pour qu'ils remplacent tous les fils et les rallonges électriques effilochés ou usagés et qu'ils conservent les chiffons dans des boîtes métalliques fermées.

### Soutien

Le service local des incendies peut fournir des renseignements et des conseils pour aider le responsable de port à cerner les risques éventuels, à élaborer des mesures de prévention et à former les usagers du port en conséquence.

Les usagers du port devraient être conscients que tout vol, utilisation abusive ou altération de matériel d'incendie est considéré comme un acte criminel.

## 4.7.3 Plan de sécurité incendie et consignes en cas d'incendie

Un plan de sécurité incendie devrait être en place pour permettre de lutter contre un incendie. Il peut être utile d'obtenir l'appui du service local des incendies pour élaborer ce plan.

### Contenu d'un plan de sécurité incendie

Le plan de sécurité incendie devrait aborder les questions suivantes :

- critères relatifs au matériel d'incendie;
- critères applicables à la protection des installations contre l'incendie;
- entretien du matériel d'incendie;
- répartition des responsabilités entre le personnel et les usagers du port en ce qui a trait à la prévention et à la lutte contre l'incendie;
- calendrier des inspections régulières des lieux;
- entente officielle avec le service local des incendies;

- besoins de formation du personnel;
- exigences relatives à l'établissement de rapports;
- distribution du plan au personnel et à d'autres.

### Application du plan

Voici quelques-unes des questions auxquelles il faut répondre lorsqu'on élabore un plan de sécurité incendie :

- Qui interviendra en cas d'incendie et à quelle distance se trouve le service en question?
- S'agit-il d'un service doté d'un personnel permanent ou de bénévoles?
- Le camion à incendie est-il équipé d'une citerne?
- Y a-t-il un système d'alarme en place, est-ce une nécessité?
- Qui est le responsable?
- Les consignes ont-elles été rodées et sont-elles familières?
- La signalisation est-elle adéquate?
- Le matériel d'incendie est-il facilement accessible? Est-il en bon état?
- Les lignes téléphoniques sont-elles accessibles 24 heures sur 24?
- Les voies d'accès des pompiers sont-elles bien indiquées?

### Consignes en cas d'incendie

Les consignes en cas d'incendie sont un élément important du plan d'intervention d'urgence. Les consignes en cas d'incendie décrivent les mesures à prendre par le personnel, les occupants ou les usagers du port en cas d'incendie. Les consignes sont généralement affichées dans un endroit bien en vue, sur place.

Les annexes 4-H et 4-I, à la fin de ce chapitre, donnent des exemples de consignes en cas d'incendie.



#### 4.7.4 Rapports

Tout incendie doit être signalé au bureau régional des Ports pour petits bateaux (PPB) et faire l'objet d'un rapport écrit sur les dommages ou sur la perte de biens.

L'annexe 4-D à la fin de la Section 4.6, *Inspection des installations*, est un exemple de rapport sur les dommages ou sur la perte de biens.

#### Document de référence

*Programme de sécurité incendie -- Ports pour petits bateaux*, document préparé par TPSGC pour la région du Pacifique, PPB, novembre 1992.

Ce document fait état de la nécessité d'élaborer un plan de sécurité incendie dans les ports pour petits bateaux. Ce document constitue un guide exhaustif pour élaborer un plan de sécurité incendie. Il est simple et facile à utiliser. Il comprend un calendrier d'inspection du matériel et une liste des risques d'incendie éventuels.

## Annexe 4-H — Scénario type d'intervention en cas d'incendie

**Toute personne qui découvre un incendie prend les mesures qui s'imposent jusqu'à ce que le responsable de port soit averti et soit sur les lieux.**

1. Déclenchez l'alarme (s'il y en a une) ou composez le 911 ou le numéro approprié dans votre région et donnez calmement et avec précision les renseignements suivants :
  - une brève description de la situation;
  - l'emplacement exact du sinistre et l'adresse;
  - votre nom.
2. Essayez d'utiliser l'extincteur s'il s'agit d'un petit feu et s'il ne dépasse pas la capacité de l'extincteur le plus proche.
3. Ne vous mettez pas en danger; ne laissez pas l'incendie faire obstacle entre vous et la sortie; si l'incendie s'est déclaré à bord d'un bateau, il faut tenter de le circonscire en déplaçant les autres bateaux. Ne le faites pas si vous êtes seul.
4. Assurez-vous que la voie des pompiers est dégagée.
5. Communiquez avec le responsable de port (numéro de téléphone d'urgence 24 heures sur 24).
6. Une fois le responsable sur place, il déléguera les fonctions à d'autres personnes.
7. Dès l'arrivée des pompiers, la responsabilité de la lutte contre l'incendie repose sur eux.
8. On considère que l'incendie est maîtrisé lorsque les pompiers quittent l'endroit et déclarent que les lieux sont sûrs. S'assurer que la structure touchée semble stable ou qu'elle se trouve à un endroit où il n'y aura pas de répercussions sur les activités du port.
9. Consignez tous les événements, les heures et les emplacements dans un carnet ou au moyen d'un magnétophone et retranscrivez le tout dans le registre des activités quotidiennes ou le bloc-notes de l'administration portuaire.
10. Établissez le rapport sur l'incendie et annexe la déclaration des témoins et d'autres personnes.
11. Avertir votre bureau régional des PPB.

**Notes:**

## Annexe 4-I — Exemple de consignes en cas d'incendie : Instructions à tous les usagers du port

Lorsque vous découvrez un incendie :

1. Déclenchez l'alarme (\*\*indiquer le lieu où elle se trouve \*\*).
2. Composez le (\*\*indiquer le numéro ici\*\*) et prévenez le service local des incendies au (\*\*indiquer l'emplacement du service des incendies ici\*\*).
3. Prévenez l'administration portuaire (\*\*se rendre à son bureau, et après les heures d'affaires : indiquer le numéro ici \*\*).
4. Avertissez les personnes qui se trouvent à proximité.
5. Si vous savez comment vous y prendre, utilisez l'extincteur pour lutter contre l'incendie, dans le cas contraire, quittez le port, et ne retournez pas sur les lieux, pour quelque raison que ce soit.
6. Obéissez aux instructions de l'administration portuaire.

Si vous entendez l'alarme :

1. Quittez le port, et ne retournez pas sur les lieux, pour quelque raison que ce soit.

**PAR ORDRE :** \_\_\_\_\_

***Notes:***

## 4.8 Santé et sécurité

Il incombe à l'administration portuaire d'offrir un milieu de travail sûr et sain à ses employés. Ce chapitre porte sur la façon d'offrir un milieu de travail sûr et sain.

### 4.8.1 Prévention

#### Éléments de prévention

Les principaux éléments de la prévention dans le domaine de la santé et de la sécurité en milieu de travail sont les suivants :

- déceler les risques en milieu de travail;
- former les nouveaux employés pour ce qui est des méthodes de travail et des risques;
- s'assurer que l'on dispose de matériel de protection et qu'il est en bon état;
- afficher des instructions de sécurité concernant le matériel électrique;
- former les employés aux pratiques et méthodes de manutention du matériel;
- former les employés aux techniques de secourisme et de sauvetage;
- former les employés à la lutte contre les incendies et à l'intervention en cas d'urgence.

#### Points importants pour l'administration portuaire

L'administration portuaire doit s'assurer que :

- l'équipement et le matériel doivent être utilisés sans danger;
- les employés accomplissent leurs tâches en observant des méthodes de travail sûres;
- les employés bénéficient d'une formation suffisante pour accomplir leurs tâches afin de protéger leur santé et leur sécurité.

#### Sources d'information

Les documents de référence cités à la fin du présent chapitre définissent les risques pour les employés et le public dans un port.

La Commission des accidents du travail fournit diverses affiches qui informent les employés sur les habitudes et les pratiques de travail dangereuses. Plus particulièrement, les employés doivent être conscients des précautions à prendre lorsqu'ils lèvent ou prennent du matériel lourd, qu'ils conduisent des chariots élévateurs ou circulent autour de ces véhicules ou utilisent des palans et des treuils.

## 4.8.2 Rapport sur des blessures personnelles

Si un employé est victime de blessures physiques au travail, l'administration portuaire doit établir un rapport d'incident ou un rapport sur des blessures (voir, par exemple, l'annexe 4-J, à la fin du présent chapitre).

### Document de référence

*Marina & Boating Industry Loss Control Guidelines*, document préparé pour la Michigan Boating Industries Association et pour les Universal Insurance's Services Inc., 1992.

Ces directives fournissent une liste de vérification complète qui aide à déterminer les risques auxquels s'exposent les employés et le public dans les ports. Les sujets les plus pertinents sont notamment la prévention des dérapages et des chutes; les méthodes applicables au levage et à la manutention du matériel comme les barils et les citernes; l'utilisation en toute sécurité des outils manuels et de l'équipement motorisé de levage comme les chariots élévateurs et les treuils mobiles.

## Annexe 4-J — Rapport sur les blessures

**À :**

DATE ET HEURE DE L'INCIDENT :

### **DESCRIPTION**

NOM ET ADRESSE DES PERSONNES CONCERNÉES :

NATURE ET IMPORTANCE DES BLESSURES :

DESCRIPTION DE L'INCIDENT (CIRCONSTANCES) :

(personne concernée, nature, lieu, moment, raison et déroulement)

NOM ET ADRESSE DES TÉMOINS :

(annexer les déclarations et les rapports)

PRÉCISIONS SUR LE CONTEXTE :

(conditions météorologiques, panneaux d'avertissement, éclairage, etc.)

RECOMMANDATIONS :

(mesures correctives, travaux à effectuer)

**\*\*\*En cas de blessures, les autorités policières devraient en être avisées.\*\*\***



***Notes:***

## 4.9 Planification et procédures d'urgence

Ce chapitre définit la planification et les procédures d'urgence et décrit les éléments d'un plan d'intervention d'urgence et les étapes à suivre pour établir un plan efficace.

### 4.9.1 Définitions

**Plan d'intervention d'urgence :** Ensemble de mesures détaillées que l'on doit prendre pour se préparer à une urgence, comme un déversement accidentel de carburant ou de produits chimiques, un incendie, une forte tempête ou un accident grave. Dans les situations d'urgence, il n'est plus temps de planifier une stratégie, de repérer le matériel et de trouver qui sont les personnes-ressources et leur numéro de téléphone. Ces données doivent être facilement accessibles. On trouvera à l'annexe 4-K, à la fin du présent chapitre, un exemple de plan d'intervention d'urgence.

**Procédures d'urgence :** Séries de mesures permettant de faire face à une situation exigeant une action immédiate, comme un déversement de carburant ou un incendie. Les procédures d'urgence ne sont qu'un des éléments du plan d'intervention. Il en existe d'autres comme un plan des lieux, un répertoire des ressources disponibles et les exigences en matière de rapport.

Les procédures d'urgence doivent être affichées dans un endroit bien visible et à proximité des secteurs où une urgence peut se produire. On trouvera aux annexes 4-H et 4-I, à la fin de la section 4.7, *Prévention des incendies*, des exemples de procédures d'urgence.

### 4.9.2 Éléments d'un plan d'intervention d'urgence

Les éléments d'un plan d'intervention d'urgence sont les suivants :

#### Procédures d'urgence et personnes-ressources

- Les personnes à appeler et à prévenir
- La liste des personnes-ressources sur place
- La liste des personnes-ressources à l'extérieur

On trouvera à l'annexe 4-L, à la fin de ce chapitre, un exemple de liste de personnes-ressources extérieures.

#### Document de référence

- Plan général et à jour des lieux
- Liste et emplacement du matériel d'incendie
- Emplacement des prises d'eau d'incendie
- Autres renseignements pertinents

Élimination des débris ou du sol ou de l'eau contaminée

Rapports

On trouvera à l'annexe 4-J, à la fin de la section 4.8, *Santé et sécurité* un exemple de rapport sur les blessures.

Autres activités

- Formation
- Exercices et calendrier des pratiques

Les plans d'intervention d'urgence doivent être adaptés à chaque port puisque chacun présente des risques différents. L'élaboration d'une stratégie pour faire face aux urgences possibles, qu'il s'agisse de déversements de produits chimiques, d'incendie, d'accidents de chargement ou de tremblements de terre, fait appel à des ressources multiples et diversifiées.

#### 4.9.3 Facteurs d'efficacité du plan d'intervention

Pour que le plan d'intervention soit efficace, il doit être exact, précis, bien tenu, rodé, mis à jour chaque année et doit faire l'objet d'exercices réguliers.

Les usagers du port doivent être avertis de l'existence du plan et être en mesure d'y accéder rapidement en cas d'urgence.

## Annexe 4-K — Exemple de plan d'intervention en cas d'urgence environnementale

### Scénario

Un déversement ou un écoulement de carburant s'est produit accidentellement dans le port. L'administration portuaire possède un petit bureau sur place. Le surveillant du port travaille sur les lieux entre 7 h et 15 h pendant la saison de pêche.

### Procédures d'urgence

1. Après avoir découvert le déversement de pétrole, informer immédiatement des personnes suivantes :
  - le surveillant du port au bureau de l'administration portuaire, ou
  - après les heures de bureau, le surveillant du port au (\*\*numéro de téléphone\*\*), ou
  - le président de l'administration portuaire au (\*\*numéro de téléphone\*\*), ou
  - le secrétaire de l'administration portuaire au (\*\*numéro de téléphone\*\*).

**Remarque :** Donner plus d'un numéro de téléphone au cas où la ligne serait occupée ou sans réponse.

2. Prendre les choses en main jusqu'à ce que le surveillant du port ou la personne responsable arrive. Interrompre le flot de carburant si possible, limiter l'accès à la zone de déversement et s'assurer que les routes d'accès sont libres de toute circulation.
3. À son arrivée, le surveillant du port détermine brièvement le type et la source du déversement et rend compte immédiatement aux organismes appropriés :
  - Ports pour petits bateaux (PPB)
  - Environnement Canada
  - la Garde côtière canadienne
  - Autres (\*\*énumérer ici\*\*)
4. Le surveillant du port prélève un échantillon de la substance déversée dans un bocal en verre propre. Cette substance fera l'objet de tests et servira de preuve si des accusations de négligence étaient portées contre une personne ou un bateau.
5. Le surveillant du port prend les mesures appropriées pour contenir le déversement jusqu'à ce que les équipes d'intervention arrivent au port.

6. Le surveillant du port aide le MPO, la Garde côtière canadienne ou d'autres organismes à faire face au déversement.

Ces procédures doivent être opérationnelles tout au long de l'année, 24 heures sur 24, et doivent être affichées dans le port dans un endroit bien visible.

### Sources d'information, formation et aide

Bureau de la Garde côtière canadienne dans votre région.

Le Bureau des ports pour petits bateaux de votre région.

### Personnes-ressources en cas d'urgence

Énumérer les numéros de téléphone de toutes les personnes-ressources sur place et externes afin de les avertir.

### Document de référence

Préparer un plan complet et à jour des lieux pour indiquer les routes d'accès, situer les secteurs sensibles comme les viviers à homards, et indiquer le matériel d'entreposage et de sécurité et fournir toute autre information.

### Élimination du sol/eau contaminée

Faire une liste des points suivants :

- l'emplacement des sites d'élimination appropriée,
- la méthode de transport,
- les moyens d'entreposage avant l'élimination,
- les diverses approbations requises.

### Rapports

Le surveillant du port doit fournir les renseignements suivants aux organismes gouvernementaux :

- la nature de la contamination,
- l'heure et la date de la contamination,
- les conditions météorologiques au moment de la contamination et pendant la phase d'intervention,
- la cause de la contamination,
- les produits en cause (carburant, pétrole, autre polluant),
- quantités,

- port et autres secteurs touchés,
- personne ayant participé à l'intervention ou exposée au produit dégagé,
- les traitements médicaux ou les tests réalisés sur les personnes,
- méthodes utilisées pour circonscrire la contamination,
- techniques de nettoyage employée,
- volume récupéré,
- mesure d'atténuation réalisée et prévue,
- répercussions à court et à long terme de la contamination,
- registre des mesures prises et à quel moment,
- mesures à mettre en oeuvre pour prévenir toute récurrence.

## Autres activités

### Formation :

La Garde côtière canadienne offre des conseils et une formation sur les moyens de faire face au déversement de pétrole et autres situations d'urgence.

### Exercices et calendriers des exercices :

Les exercices permettent de déterminer les renseignements qui manquent et faire connaître à tous les intéressés les activités prévues par le plan.

**Notes:**

## Annexe 4-L — Numéros de téléphone en cas d'urgence

### Urgences environnementales

Déversements de pétrole, de pesticides, de produits chimiques, hécatombes de poisson, etc.

Ville (\*\*ligne téléphonique accessible 24 heures sur 24\*\*)

### Accidents industriels

Hygiène et sécurité professionnelles : (\*\*ligne téléphonique accessible 24 heures sur 24\*\*)

### Appels de détresse (navigation maritime et aérienne)

Centre de coordination de sauvetage : (\*\*ligne téléphonique accessible 24 heures sur 24\*\*)

### Centre de sauvetage maritime

Ville (\*\*ligne téléphonique accessible 24 heures sur 24\*\*)

### Services des incendies

(\*\*numéro de téléphone\*\*)

### GRC ou police locale

(\*\*numéro de téléphone\*\*)

### Hôpital

(\*\*numéro de téléphone\*\*)

### Ambulance

(\*\*numéro de téléphone\*\*)

### Pêches et Océans, Ports pour petits bateaux

Gestionnaire : (\*\*numéro de téléphone\*\*)

Bureau régional : (\*\*numéro de téléphone\*\*):



## 4.10 Gestion du risque

La gestion du risque est un élément essentiel de toute entreprise. Elle implique l'évaluation des secteurs d'exploitation de l'administration portuaire qui représentent des risques de responsabilité ou de perte et de trouver un moyen efficace et économique de réduire au minimum ces risques. Les principaux types de risque sont les blessures corporelles et les pertes de bien ainsi que les dommages causés à l'environnement. Cette section porte sur la gestion des risques de blessures corporelles et de pertes de bien. Pour plus de renseignements sur les dommages causés à l'environnement, voir la section 5.6, *Meilleures pratiques de gestion*, de la section Gestion de l'environnement de ce manuel.

### 4.10.1 Réduire au minimum les blessures corporelles et les pertes de bien

L'administration portuaire doit entretenir ses installations de façon sûre et sécuritaire. Si un utilisateur, un visiteur ou un intrus est blessé ou voit son bien endommagé en raison de l'inaction ou de la négligence de l'administration portuaire qui n'a pas réparé ou entretenu ses installations, l'administration portuaire et ses agents et administrateurs peuvent être tenus responsables. Pour réduire ce risque au minimum, l'administration portuaire doit élaborer et mettre en oeuvre une politique qui régit au moins les points suivants :

- inspections de l'équipement (s'assurer que tout l'équipement est sûr et en bon état de fonctionnement et que des instructions ou des avertissements appropriés sont affichés aux endroits nécessaires);
- inspections des zones louées (notamment les lots de grève, les quais et tous les bâtiments) (voir section 4.6, *Inspection des installations*);
- mesures correctrices (réparation de l'équipement ou des installations défectueux ou dilapidés);
- entretien préventif;
- plan d'action d'urgence;
- formation du personnel, si et quand nécessaire.

Lorsqu'elle est informée d'un problème qui touche son exploitation ou ses installations, il est conseillé à l'administration portuaire de prendre des mesures adéquates et appropriées afin de réduire au minimum le risque pour le personnel, les utilisateurs et les visiteurs.

#### Formation du personnel

Le personnel du port peut avoir besoin d'une formation spécialisée afin de réduire au minimum les risques pour les autres employés et les utilisateurs du port. Par exemple, l'utilisation et l'entreposage de certains carburants, solvants et produits chimiques est très réglementée. L'administration portuaire doit déterminer si elle utilise et entrepote des produits qui sont considérés comme toxiques, inflammables ou nuisibles à l'environnement et si son personnel a besoin d'une formation spécialisée pour manipuler ces produits.

***Notes:***

## 4.11 Manifestations spéciales

L'administration portuaire peut être invitée à prêter ses installations pour tenir des manifestations à caractère communautaire. Dans le présent chapitre, il est question des éléments à prendre en compte avant d'organiser un événement spécial dans le port:

- délivrance d'un permis,
- modifications des installations,
- assurance.

### 4.11.1 Délivrance d'un permis

L'administration portuaire peut choisir de délivrer un permis aux particuliers, aux groupes, aux sociétés ou aux organisations qui souhaitent organiser une manifestation dans le port afin de s'assurer que ces activités se dérouleront de façon satisfaisante. Le permis en précisera les modalités.

Avant d'autoriser les organisateurs à tenir un événement spécial dans le port, l'administration portuaire peut leur demander une description complète des activités qui se dérouleront afin de pouvoir déterminer l'incidence de la tenue de l'événement :

- la zone du port visée,
- l'espace requis,
- le nombre de personnes attendues,
- la durée de l'événement,
- si des aliments et des boissons seront servis ou vendus,
- si la police locale ou d'autres représentants d'organismes d'application de la loi seront présents,
- l'incidence prévue sur les activités du port.

### 4.11.2 Modifications des installations

Si des ajouts ou des améliorations sont apportés au port pour cet événement, la construction doit en être autorisée par le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et supervisée par l'administration portuaire.

### 4.11.3 Assurance

Avant que l'administration n'accorde un permis, l'organisateur doit fournir la preuve qu'il détient une assurance-responsabilité générale d'un montant suffisant et nommer l'administration portuaire comme second bénéficiaire.

L'administration portuaire doit confirmer auprès de sa compagnie d'assurance s'il est possible, en vertu de la police d'assurance, de tenir l'événement, en particulier si l'on prévoit d'autoriser la consommation d'alcool.

Si l'événement est organisé par l'administration portuaire, celle-ci doit s'assurer qu'elle dispose des permis municipaux requis et d'une assurance adéquate.

## 4.12 Application des règles établies par les administrations portuaires

Le présent chapitre décrit deux éléments permettant d'assurer l'observation des règlements établis par les administrations portuaires, à savoir l'observation et le recours juridique.

### 4.12.1 Observation

La première étape pour obtenir l'observation des règlements consiste à communiquer clairement les règles et procédures du port à tous les usagers et à leur expliquer leur raison d'être. Le moyen de communication le plus efficace à cet égard sont les suivants :

- installations de panneaux dans des endroits bien visibles,
- rappels verbaux,
- donner le bon exemple.

Lorsqu'elle est confrontée à des cas de factures impayées ou à des comportements inacceptables répétés, l'administration portuaire peut essayer diverses méthodes pour résoudre le problème avant d'envisager un recours juridique. Voici des méthodes qui permettront de consigner les événements de façon à pouvoir être prêt en cas de poursuites juridiques :

- rencontrer l'autre partie en personne pour entendre sa version des faits;
- remettre un avertissement écrit en main propre ou par la poste;
- rechercher l'appui du conseil d'administration ou des membres pour trouver une solution pratique ou d'autres arrangements (cette initiative sera consignée dans le procès-verbal de leur réunion).

### 4.12.2 Recours juridiques

Les poursuites juridiques sont à la fois coûteuses et fastidieuses et n'apportent habituellement pas de solution rapide et sans équivoque. Mais dans certains cas, on ne peut l'éviter.

L'administration portuaire doit rencontrer son avocat pour discuter de sa politique de crédit et de recouvrement de créances en général. Elle doit déterminer si elle demandera à son avocat de prendre les dispositions voulues pour le recouvrement de toutes ses dettes et négocier un rabais sur le volume, ou si elle se présentera elle-même devant la Cour des petites créances. Normalement, c'est ce dernier moyen qui permet à l'administration portuaire de recouvrer le plus facilement et de façon la moins coûteuse les dettes qui lui sont dues. Cependant, avant d'agir en son propre nom, l'administration portuaire doit vérifier les règles de procédure et de fond qui régissent les réclamations devant la Cour des petites créances dans sa province. Par exemple, au Québec, la valeur maximale d'une réclamation devant la Cour des petites créances est de 3 000 dollars alors qu'une cour équivalente en Ontario acceptera des réclamations allant jusqu'à 6 000 dollars. De plus, le dépôt des réclamations et autres questions de procédure varient d'une province à l'autre. Il faut donc vérifier ces exigences à l'avance afin d'augmenter les possibilités de recouvrement de la dette par l'administration portuaire.

Si l'administration portuaire décide de se présenter personnellement devant la Cour des petites créances, elle doit désigner un responsable. La personne désignée devra se rendre au bureau local de la Cour des petites créances et se familiariser avec les exigences de fond et la procédure.

## 4.13 Panneaux

Les panneaux permettent de communiquer efficacement les règles et les procédures de l'administration portuaire. Le présent chapitre porte sur la raison d'être des panneaux et en donne des exemples.

### 4.13.1 Raison d'être des panneaux

L'administration portuaire peut utiliser des panneaux pour régler des problèmes liés à la sécurité et aux opérations :

- pour avertir et informer les usagers des dangers et risques potentiels;
- pour préciser clairement les activités interdites, comme la natation et le plongeon;
- pour aider à protéger les biens; par exemple en informant les usagers des limites de chargement;
- pour indiquer aux gens quoi faire en cas d'accident ou d'urgence;
- pour communiquer les règles et les règlements établis par l'administration portuaire.

### 4.13.2 Exemples de panneaux

Voici des renseignements et des avertissements que l'on peut transmettre aux usagers du port grâce aux panneaux :

- droits d'amarrage et autres droits ainsi que les modalités de paiement;
- zone de chargement;
- instructions concernant l'élimination des déchets;
- interdiction de jeter des déchets à l'eau;
- instructions concernant le ravitaillement en carburant;
- restrictions et instructions concernant l'utilisation de l'électricité;
- instructions sur l'élimination de l'huile usée;
- restrictions sur l'entreposage et l'utilisation des produits pétroliers;
- instructions et restrictions concernant le stationnement;
- noms et numéros de téléphone des personnes avec qui communiquer en cas d'urgence (incendie, déversement, accident, etc.);
- restrictions concernant certaines activités : nager, plonger, pêcher, fumer et autres.

L'administration portuaire doit s'assurer que les panneaux sont conformes aux règlements municipaux.

L'administration portuaire peut imposer des restrictions sur le type, la taille, l'état général et l'apparence des panneaux établis dans le port pour faire connaître les services aux pêcheurs et aux touristes comme la vente de bateaux, l'affrètement ou la location de bateau, les manifestations de nature communautaire et autres.

**Notes:**



## 4.14 Autres services fournis par le port

L'administration portuaire peut, moyennant des frais supplémentaires ou dans le cadre des droits d'amarrage, fournir divers services aux usagers du port. Ce chapitre décrit la prestation des services suivants :

- installations de chargement et de déchargement;
- installations d'entreposage et de stockage;
- rampe de mise à l'eau, pompe à cale, chargeur de batterie et autres services et types de matériel.

### 4.14.1 Installations de chargement et de déchargement

Les usagers du port ont besoin d'installations de chargement et de déchargement comme des treuils et des palans pour retirer le poisson de leur bateau et y placer des appâts, nasses et autres biens et matériels. Les acheteurs de poisson peuvent également avoir besoin de ces installations pour charger leur conteneur et leur camion.

#### Délivrance d'un permis

L'administration portuaire peut délivrer un permis ou signer un accord avec des particuliers ou des entreprises qui souhaitent charger et décharger du poisson et d'autres marchandises dans le port.

Le permis ou l'entente confirme par écrit les modalités de l'accord. Voici une liste des conditions types que l'administration portuaire peut inclure dans l'entente :

- modalités de paiement convenus;
- obligation de respecter les lois et règlements applicables;
- limitation de l'activité aux zones particulières allouées à cette fin et interdiction aux bateaux de s'amarrer dans cette zone pour tout autre motif;
- obligation de respecter les limites de poids affichées pour les treuils et la pile de tête;
- utilisation de la zone pour un temps limité seulement, par exemple pas plus de 24 heures à la fois;
- utilisation d'un matériel de levage sécuritaire;
- obligation de veiller à ce qu'aucun débris ou déchet ne se trouve dans la zone et d'éliminer tous les rebuts;
- ne laisser derrière soi aucun bac de manutention ou autre matériel;
- obligation d'être en possession d'une assurance-responsabilité globale;
- mettre à couvert l'administration portuaire contre toute réclamation en cas de perte, de dommage et de frais.

### Sécurité

L'administration portuaire doit s'assurer que son équipement est tenu en bon état de fonctionnement et que les usagers du port savent comment utiliser l'équipement en toute sécurité afin de limiter les risques de blessure et de dommage au bien.

Il faut prévoir l'installation d'une trousse de secourisme facilement accessible en cas d'accident. Un numéro d'urgence doit être affiché dans ce secteur.

L'administration portuaire doit être consciente de la nécessité d'inspecter et d'entretenir régulièrement son matériel de levage. Une formule d'entretien doit être établie et versée au dossier pour l'inspection hebdomadaire des engrenages, les changements d'huile et la vérification périodique du câble d'acier et du mécanisme.

## 4.14.2 Installations d'entreposage et de stockage

L'administration portuaire peut être tenue responsable des dommages causés aux marchandises entreposées dans ses locaux. Les lois concernant cette responsabilité varient d'une province à l'autre. L'administration portuaire doit obtenir des conseils juridiques sur la façon de limiter sa responsabilité lorsqu'elle assure des services d'entreposage.

En règle générale, l'administration portuaire doit s'assurer que les lieux sont tenus en ordre et qu'aucune faute lourde n'est commise.

### Entente d'entreposage

Une entente d'entreposage doit préciser par écrit les responsabilités de l'occupant. L'entente peut contenir certaines des modalités suivantes :

- décrire les modalités de paiement;
- préciser que l'administration portuaire n'est pas responsable de la perte ou des dommages causés aux biens entreposés;
- préciser le type de marchandises qui peuvent être entreposées (aucune matière dangereuse);
- préciser que les assurances doivent couvrir entièrement la valeur des engins et du matériel entreposé;
- préciser que les lieux doivent être gardés propres et en ordre et que les couloirs et les portes ne doivent pas être obstrués;
- préciser qu'il est interdit de faire des doubles des clefs;
- préciser que l'administration portuaire conserve son droit d'accès en tout temps.

### Sécurité

L'administration portuaire peut faire appel au service local des incendies pour déterminer les risques et effectuer des inspections périodiques.

#### 4.14.3 Rampe de mise à l'eau, pompes à cale, chargeurs de batterie et autres services/équipements

L'administration portuaire doit élaborer des instructions précises sur l'utilisation des rampes de mise à l'eau ou des grilles à marées pour limiter les responsabilités contre l'atteinte à l'environnement.

##### Sécurité

Les rampes de mise à l'eau et les grilles à marées doivent être situées dans un endroit sûr, loin de la circulation intense. Les usagers doivent être avertis qu'ils utilisent ces installations à leurs propres risques.

Lorsqu'elle donne accès à un chariot élévateur à fourche, à des pompes de cale, à un remorqueur, à un chargeur de batterie ou à d'autres types de matériel, l'administration portuaire doit s'assurer que la personne qui utilise le matériel est capable de le faire de façon appropriée et en toute sécurité. Une liste de procédures de sécurité peut être fournie à l'utilisateur. Dans tous les cas, on doit utiliser des formulaires de décharge et de garantie.

***Notes:***