
TERMINAL MARITIME DE RIMOUSKI

Renseignements destinés aux navires

Les versions courantes des documents approuvés sont tenues à jour en ligne. Les exemplaires imprimés ne sont pas contrôlés.

IMPORTANT

- Il est strictement interdit de fumer, sauf dans les zones désignées mises à la disposition des fumeurs!
- Les opérations de manutention de cargaison nécessitent qu'au moins une personne qualifiée soit en poste sur le pont du navire durant le chargement ou le déchargement!
- En cas de déversement d'hydrocarbures ou d'autre situation d'urgence, on doit immédiatement cesser les opérations de manutention de cargaison et aviser la salle de commande du terminal!
- En cas de toute situation ou de tout incident qui risque d'avoir un impact sur la santé et/ou les conditions environnementales, on doit immédiatement aviser la salle de commande du terminal au numéro de téléphone d'urgence :

(418) 896-0504

ou par radio portative!

Pour plus d'information

Service des activités maritimes de Suncor,

**2489, North Sheridan Way, Mississauga
(Ontario) Canada L5K 1A8 (905) 804-4500**

marineop@Suncor.com

<http://www.suncor.com/marine>

Version

Date	Révisions	Mis à jour par
Juin 1999	-	-
Avril 2015	1	Activités maritimes
Août 2018	2	Activités maritimes

TABLE DES MATIÈRES

1	Renseignements généraux	7
1.1.	Emplacement.....	7
1.2.	Description du poste d’amarrage.....	7
1.3.	Profondeur de l’eau.....	Error! Bookmark not defined.
1.4.	Services au poste d’amarrage	8
1.5.	Sûreté.....	8
1.6	Conditions météorologiques.....	9
1.7	Amplitude et courant de marée	10
2	Communications	11
2.1	Heure d’arrivée prévue (HAP).....	11
2.2	Numéros de téléphone locaux pouvant être utiles	11
2.3	Communications durant le transfert de cargaison	12
3	Accostage et amarrage	13
3.1	Dimensions des navires et restrictions	14
3.2	Tirant d’eau maximum.....	14
3.3	Approbation ponctuelle	15
3.4	Critères d’amarrage	15
3.5	Renseignements sur l’accostage.....	15
3.6	Manœuvres d’accostage.....	16
3.7	Assistance de remorqueurs	16
3.8	Préposés aux amarres.....	16
3.9	Contraintes environnementales	17
4	Règlements	19
4.1	Exigences générales du gouvernement fédéral.....	19
4.2	Exigences spéciales pour la navigation dans les glaces	19
4.3	Règlements du Port de Rimouski.....	19
4.4	Règles et procédures du terminal de Rimouski de Suncor.....	19
5	Transfert de cargaison et de ballast	28
5.1	Collecteurs du terminal.....	28
5.2	Collecteurs du navire	28
5.3	Procédures opérationnelles – transfert de cargaison	28
5.4	Contraintes environnementales – transfert de cargaison.....	28
6	Mesures d’urgence en cas d’incendie, de déversement, de fuite, etc.	30

6.1 Incendies	30
6.2 Déversements ou fuites	31
6.3 Reprise des opérations de transfert à la suite d'un incident de pollution maritime	31
7 Annexe 1A – Directives d'amarrage – Rimouski	32
8 Annexe 2 – Liste de vérification de sécurité du navire et du terminal (ISGOTT 26.3.3).....	33
9 Annexe 3 – Planification du transfert de cargaison ou de ballast	42

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1.1. EMPLACEMENT

L'installation figure sur la carte LC1236 du Service hydrographique du Canada intitulée Pointe Des Monts Aux Escoumins, à 48° 29' de latitude nord et à 68° 31' de longitude ouest.



1.2. DESCRIPTION DU POSTE D'AMARRAGE

- Le quai, qui fait partie d'un port public, est une installation d'usage général. Petro-Canada est le principal utilisateur du port public et y reçoit des produits pétroliers (essences automobiles et distillats) destinés à son terminal. Il n'y a aucune autre installation de transfert de produits pétroliers active dans le port.
- On accède au port par un court chenal d'approche dragué où l'eau est moins profonde qu'au poste d'amarrage. Les navires-citernes s'engagent dans le chenal dragué environ une heure avant la pleine mer afin de profiter de la marée montante. Le chenal est marqué au moyen de feux d'alignement orientés à 178,5°.
- Il n'y a pas de passerelle d'embarquement au quai et les navires doivent être prêts à installer leur propre passerelle dès l'arrivée. Remarque : Le quai s'élève à environ 6,4 mètres au-dessus du zéro des cartes.

- Un véhicule de lutte contre la pollution par les hydrocarbures est en poste durant le transfert de cargaison, prêt à déployer rapidement un barrage flottant au besoin.

1.3. SERVICES AU POSTE D'AMARRAGE

- Mazout lourd marin : **Aucun approvisionnement par conduite**. Des dispositions peuvent être prises pour en faire livrer par camion de Québec.
- Eau douce : **Disponible**.
- Élimination des déchets : **Disponible**.
- Résidus et eau de nettoyage des citernes : **Non acceptés par l'installation**.

1.4. SÛRETÉ

1.4.1 Accès au navire et à la rive

Il s'agit d'un port public et les autorités portuaires disposent des barrières sur toute la largeur du quai pour limiter l'accès à l'aire où le transfert de cargaison a lieu. L'accès au navire et à la rive est contrôlé par une barrière. Les capitaines doivent informer le centre des opérations des autorités portuaires des personnes qui sont autorisées à visiter le navire.

Agent de sécurité de l'installation portuaire (ASIP) :

Nom	Numéros
Hélène Gagnon	+1 (418) 723-7835
Courriel	HGAGNON@SUNCOR.COM
Téléphone cellulaire	+1 (418) 723-7835

Le terminal respecte les exigences du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires et les modifications pertinentes au chapitre XI de la Convention SOLAS (Code ISPS). Il est obligatoire que tous les navires respectent le code ISPS cité en référence. On peut établir une déclaration de sûreté conforme entre le navire et la rive lors de chaque escale d'un navire à l'installation maritime compte tenu des niveaux de sûreté MARSEC.

1.4.2 Accès au terminal

1.4.2.1 Généralités

Quiconque s'est vu accorder l'accès aux lieux doit se rendre au navire et en revenir en empruntant le trajet le plus court possible, en utilisant seulement la route principale entre la barrière et le quai.

1.4.2.2 Équipage

Les membres d'équipage qui sont mentionnés sur la liste de l'équipage ont la permission de quitter le terminal et d'y revenir. Ils doivent avoir sur eux des papiers d'identité pour permettre à l'agent de sécurité de vérifier leur identité par rapport à la liste de l'équipage.

1.4.2.3 Fournisseurs d'équipement maritime et autres visiteurs au navire

L'accès aux lieux est accordé uniquement aux visiteurs dont le nom figure sur la liste des visiteurs, délivrée par l'agent, ou après approbation du capitaine du navire. Tous les visiteurs doivent s'identifier à la barrière en présentant un passeport ou un permis de conduire. Les représentants du gouvernement, dans leur capacité officielle, se verront accorder l'accès sur présentation de leur carte d'identité.

De plus, toute personne transportant des biens qui doivent être livrés à bord d'un navire doit présenter les documents (p. ex., un bordereau d'expédition, une liste de colisage) couvrant l'acheminement de tels biens.

1.4.2.4 Bagages non accompagnés

En fonction du niveau de sûreté, nous nous réservons le droit de refuser les bagages non accompagnés à la barrière. Lorsque de tels bagages sont présents à la barrière, nous pouvons inviter l'agent de sécurité du navire à venir personnellement prendre possession de ces bagages au nom de son propriétaire légitime.

1.5 CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

- Par vents forts soufflant du nord-ouest au nord-est, une grosse houle peut faire tanguer les navires au poste d'amarrage.
- Le port et le chenal d'approche peuvent être congestionnés par les glaces. L'assistance d'un brise-glace peut s'avérer nécessaire.
- Les capitaines devraient surveiller de près les conditions météorologiques et les prévisions météorologiques maritimes et se tenir prêts à évacuer le poste d'amarrage à plein régime si la profondeur de l'eau dans le chenal d'approche le permet.

1.6 AMPLITUDE ET COURANT DE MARÉE

- Les installations sont en eau salée et la marée est d'une amplitude moyenne de 3 mètres et d'une amplitude maximum de 4,6 mètres. Le courant de marée varie périodiquement selon la marée et l'information sur le courant est indiquée sur la carte. Toutefois, les capitaines devraient positionner le navire par rapport aux feux d'alignement avant de dépasser la bouée d'entrée, H41, et de s'engager dans le chenal dragué, afin d'avoir le temps d'évaluer l'incidence de la marée sur le navire.

COMMUNICATIONS

2 COMMUNICATIONS

2.1 HEURE D'ARRIVÉE PRÉVUE (HAP)

Les capitaines sont tenus d'annoncer leur heure d'arrivée prévue (HAP) conformément aux dispositions du contrat d'affrètement et d'annoncer leur HAP au terminal 48 heures à l'avance (si possible), 24 heures à l'avance (obligatoirement) et encore une fois 12 heures et 4 heures à l'avance si l'HAP change de +/-1 heure.

2.2 NUMÉROS DE TÉLÉPHONE LOCAUX POUVANT ÊTRE UTILES

Centre des opérations du terminal de	Hélène Gagnon	Daniel Bond	
--------------------------------------	---------------	-------------	--

Suncor – HAP, visiteurs au quai, etc. Bureau de quai de Suncor, occupé lorsqu'un navire est amarré	Bureau (418) 723-7835	Bureau (418) 723-7835
	Cellulaire (418) 896-0504	Cellulaire (418) 725-9912
	Maison (418) 724-0504	Maison (418) 721-0357
Directeur du port	(418) 722-3011	
Centre des opérations de Rimouski – niveaux d'eau, déversements	(418) 722-3011	
Garde côtière canadienne – situations d'urgence, déversements	Garde côtière canadienne – (800) 361-6872 (24 h) Système de gestion du trafic maritime des Escoumins – Canal 9	
Lutte contre la pollution par les hydrocarbures	1-613-930-9690 (24 h)	
Service hydrographique du Canada – sur Internet	http://waterlevels.gc.ca/fra	
Police	911	
Pompiers	911	
Ambulance	911	
Service des Activités maritimes de Suncor – ordres de voyage	(905) 804-4500	

2.3 COMMUNICATIONS DURANT LE TRANSFERT DE CARGAISON

Le terminal fournit des émetteurs-récepteurs portatifs pour les communications navire-terre durant les opérations de transfert de cargaison, c.-à-d. un pour le navire et un pour le centre des opérations du terminal.

3

ACCOSTAGE ET AMARRAGE

3 ACCOSTAGE ET AMARRAGE

3.1 DIMENSIONS DES NAVIRES ET RESTRICTIONS

- Un critère clé du navire est la longueur hors tout (LHT), qui doit procurer un dégagement suffisant pour qu'un navire charge puisse faire demi-tour, dans les limites du port drague, en préparation d'un accostage tribord au quai.
- Le quai, qui a été reconstruit en 1993, a été conçu pour accueillir un navire d'un déplacement de 18 000 tonnes.
- Le chenal d'approche drague de 1 000 mètres de long a une largeur calculée de 60 mètres. Il est sujet à l'envasement et doit être dragué périodiquement.

<i>Paramètres de dimensions des navires</i>	<i>Limite</i>
Longueur maximale	148 m
Déplacement maximal	18 000 t

3.2 PROFONDEUR D'EAU

Profondeur d'eau maximale	6,2 m*
---------------------------	--------

* Selon la carte n° 1236 du Service hydrographique du Canada, édition 2012

* Les navires qui arrivent doivent être au courant que le chenal d'accès et le secteur adjacent aux quais sont sujets à l'envasement. Les capitaines devraient s'assurer qu'ils ont vérifié la plus récente édition/correction de la carte mentionnée ci-dessus.

- Les capitaines de navires-citernes devraient prendre en considération que si un problème opérationnel à bord du navire ou à terre devait empêcher le déchargement de la cargaison, le navire pourrait être obligé d'attendre au poste d'amarrage, charge, durant toute la basse mer suivant son arrivée. Lorsqu'ils planifient le tirant d'eau à l'arrivée du navire, les capitaines devraient tenir compte de la profondeur d'eau au poste d'amarrage plus ou moins le niveau de la marée à la prochaine basse mer moins la profondeur d'eau sous quille au poste d'amarrage. Puisque la profondeur draguée normale au poste d'amarrage est de 7,3 mètres, toute profondeur moindre est due à l'envasement et par conséquent, le fond devrait être mou.

- Les capitaines doivent établir une exigence de profondeur d'eau sous quille supérieure à 5 % lorsqu'ils déterminent le tirant d'eau maximal pour le franchissement planifié du chenal d'approche drague. Par exemple, pour les navires charges à l'arrivée, profondeur d'eau dans le chenal drague plus le niveau de la marée une heure avant la pleine mer moins la profondeur d'eau sous quille permettant de manœuvrer en toute sécurité dans le chenal d'approche et le port.
- Les capitaines devraient communiquer avec le directeur du port (voir la section 2.2) pour obtenir de l'information sur les profondeurs d'eau et les opérations de dragage. Les profondeurs demeureront inférieures jusqu'au prochain dragage périodique et les capitaines doivent en tenir compte. Les capitaines devraient communiquer avec le directeur du port pour obtenir l'information la plus récente sur les profondeurs d'eau.

3.3 APPROBATION PONCTUELLE

- Les limites figurant en 3.1 et en 3.2 peuvent être assouplies pour un voyage particulier, sous réserve d'une évaluation technique des circonstances spéciales de la demande d'assouplissement et de l'autorisation écrite de la direction des Activités maritimes de Suncor.

3.4 CRITÈRES D'AMARRAGE

- Le poste d'amarrage est bien situé au milieu d'un long quai muni d'une défense appropriée. Les bollards d'amarrage sont disposés tous les 20 mètres et puisqu'ils se trouvent au bord du quai, les amarres de travers avant et arrière doivent être déployées depuis les extrémités du navire, de façon à maximiser la portée horizontale des amarres. Les gardes montantes devraient être déployées parallèlement à l'axe longitudinal du navire.
- Toutes les amarres remplissant des fonctions similaires (les amarres de travers, par exemple) devraient être faites de la même fibre et avoir une longueur similaire.
- Toutes les amarres du navire doivent être munies de filins en fibres synthétiques conformes aux normes de l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), c.-à-d. d'une longueur maximum de 11 mètres et d'une force de rupture d'au moins 125 % de la force de rupture de l'amarre à laquelle ils sont attachés. Ces filins doivent être attachés aux amarres au moyen d'émerillons de type « mandal » ou « tonsberg ».

3.5 RENSEIGNEMENTS SUR L'ACCOSTAGE

- Les navires charges visitant Rimouski sont contraints par la profondeur du chenal d'approche et du bassin de virage dont la **profondeur calculée** de 5,2 mètres est d'environ 2 mètres de moins que la **profondeur calculée** de 7,3 mètres du poste d'amarrage. Les navires-citernes arrivant au tirant d'eau maximal pour le poste d'amarrage doivent attendre que la mer soit suffisamment haute pour qu'ils puissent emprunter le chenal d'approche avec une profondeur d'eau sous quille suffisante. **Remarque : Veuillez consulter la section 3.2 pour plus d'information sur la profondeur réelle de l'eau.**

- La pratique normale pour les navires charges arrivant à Rimouski est de s'engager dans le chenal d'approche une heure avant la pleine mer.
- Le quai est muni d'une défense appropriée pour les navires dont les dimensions sont approuvées pour cette installation.

3.6 MANŒUVRES D'ACCOSTAGE

- Les capitaines ne devraient pas tenter d'entrer dans le port à moins que les feux d'alignement soient visibles. Ces feux marquent le centre du chenal dragué sur une route vraie de 178,5°.
- Le navire devrait se positionner suffisamment tôt par rapport aux feux d'alignement, afin que le capitaine puisse évaluer l'impact du vent et du courant de marée avant de s'engager dans le chenal dragué.
- Le navire doit avancer en maintenant strictement sa position par rapport aux feux d'alignement, c.-à-d. au centre du chenal étroit.
- Dès que le navire a franchi le chenal d'approche et pénètre dans le port, la manœuvre habituelle consiste à tourner court, à reculer dans l'arrière-port et à manœuvrer le navire pour accoster tribord au quai. Le navire est ainsi en position de quitter le poste d'amarrage facilement si des conditions météorologiques défavorables se développent dans le port (lorsque la profondeur de l'eau est suffisante).

3.7 ASSISTANCE DE REMORQUEURS

- Des remorqueurs ne sont pas habituellement requis dans le port et ne sont pas non plus disponibles à une distance de navigation raisonnable. Les capitaines ayant besoin de l'assistance de remorqueurs devraient prendre des dispositions à cet effet bien avant leur arrivée au port.

3.8 PRÉPOSÉS AUX AMARRES

- Un nombre suffisant de préposés aux amarres seront mis à la disposition du navire pour recevoir les amarres et s'acquitter des tâches d'amarrage au quai.
Remarque : On ne fera pas appel à l'équipage des navires battant pavillon étranger ou canadien pour les tâches d'amarrage au quai.

3.9 CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

- **Limites de vent à l'accostage**
Les navires ne devraient pas tenter d'entrer dans le port lorsque le vent est défavorable, c.-à-d. vent soufflant principalement du quadrant nord-ouest/nord-est à une vitesse de plus de 20 nœuds et de n'importe quelle direction s'ils soufflent à une vitesse de plus de 25 nœuds.
- **Limites de vent pendant que le navire est amarré**
Les navires devraient quitter le poste d'amarrage (lorsque la profondeur de l'eau est suffisante) lorsque le vent souffle à plus de 30 nœuds du quadrant nord-ouest/nord-est et de 35 nœuds de toutes les autres directions / ou que des conditions de vagues et de houle défavorables se développent, et autrement compte tenu du tableau ci-dessous :

Activité	Vents du quadrant nord-ouest/nord-est	Direction des vents autre que du quadrant nord-ouest/nord-est	Houle
Arrêter les activités de chargement	20 nœuds	25 nœuds	Supérieure à 0,5 m
Débrancher les flexibles de transbordement	25 nœuds	30 nœuds	
Prendre des mesures de sécurité	30 nœuds	35 nœuds	

4

RÈGLEMENTS

4 RÈGLEMENTS

4.1 EXIGENCES GÉNÉRALES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Les capitaines sont tenus de conduire leur navire conformément aux lois et aux règlements du Canada pendant qu'ils se trouvent en eaux canadiennes. Bon nombre des normes maritimes du Canada sont basées sur celles de l'OMI et de l'OIT. Toutefois, le Canada possède aussi des exigences particulières et les capitaines de navires étrangers devraient demander à leur agent de les en informer.

4.2 EXIGENCES SPÉCIALES POUR LA NAVIGATION DANS LES GLACES

Les capitaines de navires-citernes qui transportent des cargaisons vers le terminal de Rimouski de Suncor ou en provenance de celui-ci sont avisés que les navires doivent être conformes aux « **Directives conjointes de l'industrie et de la Garde côtière canadienne concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'est du Canada** » quand ils naviguent, l'hiver, sur le fleuve Saint-Laurent ou dans le golfe du même nom.

4.3 RÈGLEMENTS DU PORT DE RIMOUSKI

Les capitaines doivent s'assurer de respecter les règlements A-1 de la Société canadienne des ports.

4.4 RÈGLES ET PROCÉDURES DU TERMINAL DE RIMOUSKI DE SUNCOR

Les navires-citernes en route vers le terminal doivent avoir à bord la plus récente édition de l'« International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals » (ISGOTT).

Suncor s'est engagée à exploiter son terminal de Rimouski d'une manière sûre et respectueuse de l'environnement. Les équipages des navires doivent signaler immédiatement au personnel du terminal toute circonstance dangereuse ou tout danger de pollution et prendre les mesures nécessaires pour remédier à la situation, allant jusqu'à la suspension des activités de transfert de cargaison.

Rien dans ces règles et procédures n'exempte les capitaines de leurs responsabilités à l'égard de la sécurité normale, de la prévention des incendies, de la prévention de la pollution et des précautions relatives au contrôle d'accès. Le personnel du terminal est autorisé à demander aux capitaines de prendre des mesures supplémentaires afin d'assurer la sécurité des opérations si les circonstances l'exigent. Le personnel du terminal est aussi autorisé à suspendre les opérations de transfert de cargaison dans le cas d'une infraction aux règles et aux procédures du terminal ou face à toute autre situation de danger.

Les règles de sécurité ci-après ont été préparées dans le but de réduire les risques d'incendie, d'explosion, de déversement ou autres.

1. Normes de sécurité

Les règles et procédures du terminal de Rimouski de Suncor sont transmises aux propriétaires ou capitaines des navires par le coordonnateur de voyage au moyen des commandes maritimes.

2. Liste de contrôle de sécurité

Une fois l'accostage terminé et avant le début du déballastage ou du transfert de cargaison, il faut remplir la Liste de vérification de sécurité du navire et du terminal (voir l'Annexe 2) à l'issue d'une inspection menée conjointement par l'opérateur du terminal et un officier responsable du navire-citerne. Cette liste de contrôle de sécurité est basée sur les recommandations de l'International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT).

3. Passerelle d'embarquement

La passerelle d'embarquement du navire doit être en bon état et d'une longueur appropriée, de façon à permettre un accès sûr entre le navire et le quai. Il faut également installer un filet de sécurité efficace.

4. Ponts du navire

Les passerelles requises pour accéder aux systèmes de cargaison, à la machinerie de pont et à l'équipement d'urgence doivent être gardées libres d'obstructions et doivent en tout temps fournir une surface de marche sûre.

5. Disponibilité opérationnelle des moteurs

Les principaux moteurs, l'appareil à gouverner et les autres dispositifs indispensables aux manœuvres doivent toujours être prêts à fonctionner au cas où le navire aurait à quitter le quai à plein régime dans un délai très court (c.-à-d. de 15 minutes).

6. Réparations

Aucun travail à chaud ne doit être effectué à bord du navire pendant que celui-ci est amarré au quai. Les essais de radars, d'équipements de radio de bord et d'autres appareils électriques sont interdits à moins que le superviseur du terminal ne l'ait autorisé par écrit. Il est interdit de nettoyer ou de dégazer les citernes le long du quai sans l'autorisation écrite préalable du superviseur du terminal. Il est également interdit de meuler ou de gratter le pont ou la coque du navire.

7. Dotation en personnel

Le navire doit toujours garder à son bord, pendant qu'il se trouve au poste d'amarrage, un personnel suffisant pour s'occuper en toute sûreté de l'opération en cours et faire face aux situations d'urgence, y compris un départ d'urgence.

8. Amarrage du navire

Le personnel du navire doit examiner souvent les amarres et s'en occuper avec soin pour s'assurer que le navire est bien arrimé compte tenu des conditions météorologiques et des autres conditions courantes.

9. Communications navire-terre

Les communications entre le terminal et le navire se font à l'aide d'émetteurs-récepteurs portatifs UHF. Ces appareils doivent avoir été testés et approuvés avant le début des opérations de transfert. L'officier responsable du navire-citerne et l'opérateur du terminal doivent s'assurer mutuellement que tout le personnel connaît, avant le début du déballastage ou du transfert de cargaison, le système de communication de même que les signaux convenus pour le contrôle des opérations (*voir la section 5.3 et l'annexe 3*).

Dans l'éventualité d'une panne complète des communications radio entre le terminal et le navire pendant une opération de transfert de cargaison, l'opération en cours sera immédiatement suspendue et ne pourra pas reprendre tant que l'on n'aura pas rétabli des communications satisfaisantes.

10. Usage du tabac

Il est strictement interdit de fumer pendant que le navire est au poste d'amarrage, sauf dans les zones désignées dont le capitaine et l'opérateur du terminal auront convenu.

Des affiches indiquant l'emplacement des zones désignées mises à disposition des fumeurs doivent être placées à des endroits bien en vue à bord du navire.

Dans les cas où il est permis de fumer à bord du navire, l'opérateur du terminal peut retirer cette permission si les circonstances le justifient.

11. Allumettes et briquets

Le port et l'utilisation d'allumettes ou de briquets sont interdits à bord du navire pendant que celui-ci est amarré au quai, sauf dans des circonstances contrôlées, dans les zones désignées mises à la disposition des fumeurs.

12. Équipement électrique portatif

Les lampes électriques portatives et l'équipement électrique portatif destinés à une utilisation dans une zone dangereuse doivent être d'un type autorisé.

Tout autre équipement électrique ou électronique d'un type non approuvé, tel que les récepteurs de radio, les téléphones mobiles, les ordinateurs, les téléavertisseurs, les calculatrices ou l'équipement photographique ne doit jamais être actif, allumé ni utilisé dans les zones dangereuses.

13. Équipement de radio

Il est interdit d'utiliser l'équipement de transmission radioélectrique de bord pendant que le navire se trouve le long du quai. De plus, l'antenne de transmission doit être reliée à un fil de mise à la terre. Sont exemptés de cette règle les appareils UHF et VHF installés de façon permanente et appropriée, pourvu que leur puissance d'émission soit réduite à un watt ou moins.

14. Poêles et autres appareils de cuisine

L'utilisation de poêles et d'autres appareils de cuisine est permise, à condition que le capitaine et l'opérateur du terminal en aient d'abord convenu.

15. Radars, terminaux de communication par satellite et circuit fermé de télévision

L'utilisation de ces équipements à n'importe quelle fin est interdite tant que le navire est accosté, sauf si l'opérateur du terminal l'autorise.

16. Prévention de la fumée excessive et des étincelles

Le soufflage de suie et la fumée excessive sont interdits. De plus, il faut prendre des mesures immédiates pour éliminer toute étincelle provenant des cheminées.

17. Systèmes à gaz inerte

Tous les navires-citernes qui sont tenus de posséder un système à gaz inerte doivent se présenter au terminal avec des citernes à marchandises contenant 5 % ou moins d'oxygène par volume et pressurisées conformément à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

(a) Inspection des citernes, jaugeage, échantillonnage, niveaux d'eau et températures

Les citernes à inspecter doivent être ouvertes une à la fois. Le système à gaz inerte doit être maintenu à un niveau d'eau d'environ 200 mm, sauf dans le cas de la citerne que l'on désire ouvrir. Dans la mesure du possible, la citerne devrait être isolée du système et la fenêtre d'inspection ouverte avec le plus grand soin. Une fois l'inspection terminée, la citerne doit être verrouillée et pressurisée de nouveau. On n'ouvrira la citerne suivante qu'après avoir convenablement verrouillé et pressurisé au gaz inerte la citerne précédente.

Toutes les opérations de jaugeage, d'échantillonnage, de mesure des niveaux d'eau et de prise des températures doivent se faire à travers les ouvertures prévues à cette fin; s'il est nécessaire d'ouvrir les citernes pour prendre ces relevés, on doit procéder une citerne à la fois, comme il est indiqué ci-dessus.

(b) Panne du système à gaz inerte

Si, à un moment quelconque, le système à gaz inerte ne peut être maintenu aux conditions prescrites, l'opérateur du terminal ordonnera la suspension des opérations de transfert. Les coûts consécutifs à tout retard seront à la charge du navire.

18. Précautions contre les incendies

Les appareils de lutte contre les incendies du navire, y compris la pompe principale et les pompes d'incendie, doivent toujours être prêts à fonctionner.

Avant le début des opérations, il faut dérouler au moins deux boyaux d'incendie ainsi que des lances à jet et à brouillard d'eau sur le pont des citernes. Les boyaux doivent être raccordés au collecteur principal d'incendie et testés selon les exigences de l'opérateur du terminal. Les deux lances d'incendie situées immédiatement à côté du collecteur doivent être disposées à une certaine hauteur, dirigées vers le collecteur et prêtes à une utilisation immédiate. Une pompe d'incendie doit maintenir une pression sur le collecteur d'incendie et être prête à une utilisation immédiate. Deux extincteurs portatifs, préférablement des extincteurs à poudre, doivent aussi être disponibles à proximité du collecteur.

Si un incendie devait se déclarer à bord du navire, le capitaine ou l'officier responsable doit signaler tout de suite l'incident par des coups prolongés du sifflet du navire et le déclenchement de l'alarme d'incendie. Il doit aussi mettre le moteur en position paré à manœuvrer. Toutes les opérations de transfert seront immédiatement interrompues.

19. Procédures d'urgence

Tel que l'exige la Liste de contrôle de sécurité du navire et du terminal, le capitaine et l'opérateur du terminal doivent s'entendre sur la marche à suivre au cas où un incendie se déclarerait à bord du navire ou au terminal. Ces mesures d'urgence doivent préciser le moyen de communication et les procédures d'urgence. *Voir la Section 6.*

20. Procédures opérationnelles

Les procédures de transfert de cargaison et/ou de ballast doivent être convenues par écrit entre l'opérateur du terminal et le capitaine ou second capitaine du navire. *Voir l'Annexe 3.*

21. Décharges à la mer et par-dessus bord

Avant tout transfert de ballast ou de cargaison, il faut fermer les vannes d'évacuation à la mer raccordées au système de transfert de cargaison ou de ballast et sceller chaque vanne au moyen d'un sceau numéroté. Quand il n'est pas possible de poser de pareils sceaux, comme dans le cas des systèmes de décharges hydrauliques, il faut trouver un mode d'étiquetage convenable pour indiquer que les décharges doivent rester fermées. Les numéros des sceaux doivent être consignés sur la Liste de contrôle de sécurité de navire et du terminal. Sauf en cas d'urgence, il faut attendre l'autorisation de l'opérateur du terminal avant de retirer les sceaux. Il faut également maintenir une surveillance étroite pour prévenir tout déversement d'hydrocarbures par les décharges à la mer et par-dessus bord.

22. Conditions à maintenir à bord du navire pendant les opérations de transfert

- (a) Le déballastage doit être effectué du côté du navire opposé à la rive. Dans les cas où cela n'est pas possible (en raison de la configuration de la tuyauterie du navire), on peut convenir de solutions de rechange durant la réunion initiale avec le représentant du terminal.
- (b) Un officier qualifié, capable de communiquer efficacement en anglais avec le personnel du terminal, doit rester sur le pont ou dans la salle de commande en tout temps. On doit maintenir une veille constante sur le pont afin de s'assurer que les amarres sont bien tendues et d'observer les bras de chargement.
- (c) Les câbles de remorquage doivent être fixés aux bittes situées le plus loin possible vers l'avant ou l'arrière du navire, du côté extérieur. Ces câbles doivent être en bon état et avoir un diamètre minimum de 1 ½ po (28 mm). Il faut les enrouler au moins cinq fois autour de la bitte ou passer la boucle autour de celle-ci. L'autre extrémité des câbles de remorquage doit pendre par-dessus bord à une hauteur de un à deux mètres au-dessus de l'eau et on doit les maintenir à cette hauteur en tout temps à l'aide d'une ligne d'attrape de petit diamètre.
- (d) Toutes les portes, écoutilles et ouvertures donnant sur le pont principal ou surplombant celui-ci et servant d'accès aux emménagements, aux salles des machines (sauf la salle des pompes) et au gaillard d'avant doivent rester fermées. On peut ouvrir momentanément les portes de la salle de commande de la cargaison qui donnent sur le pont principal ou au-dessus de celui-ci.

- (e) Tous les ventilateurs pouvant faire entrer des gaz dans les quartiers d'équipage ou dans les salles des machines doivent être réglés de façon appropriée. Les appareils de climatisation doivent être arrêtés ou fonctionner en mode de recirculation d'air. Les climatiseurs de fenêtre doivent être débranchés du système d'alimentation électrique.
- (f) La ventilation des citernes du navire ne doit se faire qu'au moyen des systèmes de ventilation fixes du navire.
- (g) Tous les couvercles des citernes de cargaison et des soutes de mazout lourd, de même que tous les orifices de nettoyage des citernes, doivent être bien fermés.
- (h) Les orifices d'observation et de jaugeage doivent rester fermés lorsqu'on ne les utilise pas. Chaque fois qu'un tel orifice est ouvert pour des raisons opérationnelles, il faut le protéger en y posant un pare-flammes en gaze approuvé. Ces pare-flammes doivent rester propres et en bon état. Les pare-flammes portatifs devraient s'ajuster convenablement aux ouvertures.
- (i) Tous les raccords de cargaison ou de mazout lourd inutilisés doivent être obturés convenablement, munis d'un joint d'étanchéité et boulonnés au moyen de boulons insérés dans chaque trou du collecteur. Les conduites de cargaison situées à l'arrière (si le navire en est équipé) doivent être isolées par une obturation en avant de l'habitacle arrière.

Toute partie d'un système de transfert de résidus qui s'étend jusque dans les compartiments des machines doit être bien obturée et isolée sur le pont des citernes.

- (j) Si, pour quelque raison que ce soit, une mauvaise dispersion entraîne une accumulation de gaz sur les ponts ou à proximité de ceux-ci, il faut interrompre le transfert ou en réduire le débit dans le cas des citernes concernées, selon le bon jugement de l'opérateur du terminal ou de l'officier responsable du navire.
- (k) Le jour, le navire doit hisser le pavillon B du Code international; la nuit, un feu rouge visible sur tout l'horizon doit demeurer allumé.

23. Mouvements des navires de ravitaillement, des barges à ordures, des remorqueurs, des canots de service et des autres bateaux

Pendant les opérations de transfert, aucun bateau ne pourra s'approcher du navire à moins d'obtenir, au préalable, l'autorisation de l'opérateur du terminal et le consentement du capitaine du navire.

24. Évacuation d'urgence

Des moyens d'évacuation d'urgence doivent être prévus du côté du navire à l'opposé du quai. Pour des motifs de sécurité, les échelles et autres dispositifs doivent être rangés sur le pont de telle manière que l'on puisse les utiliser rapidement en cas d'urgence. Ces dispositifs d'évacuation doivent être suffisamment longs pour atteindre l'eau en tout temps.

25. Circonstances nécessitant une intervention immédiate

Les opérations de transfert de ballast ou de cargaison ne doivent pas commencer (ou si elles ont commencé, elles doivent être interrompues par l'officier responsable du navire ou par l'opérateur du terminal) si l'une des conditions suivantes se présente :

- (a) Orage électrique imminent ou en cours, averses abondantes ou périodes de grand vent. Dans ces conditions, il faut également fermer toutes les ouvertures des citernes de même que toutes les vannes de chargement.
- (b) Incendie au terminal ou à bord du navire ou de tout autre bateau se trouvant à proximité. Dans ces conditions, il faut également fermer toutes les ouvertures des citernes et toutes les vannes de chargement.
- (c) Manque de personnel compétent à bord du navire pour s'occuper en toute sécurité de l'opération en cours et faire face à toute situation d'urgence.
- (d) Déversement ou fuite à bord du navire ou au terminal.
- (e) Toute autre situation d'urgence qui, selon l'officier responsable du navire ou l'opérateur du terminal, présente un danger éventuel pour le navire ou le terminal.

26. Prévention des déversements d'hydrocarbures

Pendant les opérations de transfert, tous les dalots de pont doivent être bien fermés, un dispositif de confinement des hydrocarbures fixe ou portatif doit être en place près du collecteur et on ne doit laisser s'échapper par-dessus bord aucun déversement ou aucune fuite d'hydrocarbures ou d'eau pouvant contenir des hydrocarbures. Il est permis de soulever les dalots de pont périodiquement pour drainer l'eau accumulée, mais on doit les remettre en place aussitôt l'eau écoulée. Il est important de bien drainer le dispositif de confinement du collecteur avant le début des opérations de transfert. Toute fuite ou tout déversement doit être immédiatement signalé à l'opérateur du terminal.

Une provision de matière absorbante doit être disponible à proximité du collecteur pour faciliter le nettoyage immédiat des déversements mineurs.

Aucune matière dangereuse ni aucune matière liquide ou solide suspecte ne doit être jetée par-dessus bord.

27. Couvercles des citernes

Tous les couvercles des citernes de cargaison, de même que tous les orifices de jaugeage et d'observation, doivent être solidement fermés avant les opérations d'accostage et de départ.

28. Inclinaison du navire

Toute inclinaison excessive du navire doit être évitée.

5

TRANSFERT DE CARGAISON ET DE BALLAST

5 TRANSFERT DE CARGAISON ET DE BALLAST

5.1 COLLECTEURS DU TERMINAL

- Le poste d'amarrage est utilisé pour le déchargement d'essences automobiles et de carburants diesel.
- Il y a un ensemble de collecteurs, situé dans une fosse immédiatement sous le pavé du quai. La fosse est recouverte d'un grand couvercle en fibre de verre. L'ensemble comprend deux collecteurs : un pour l'essence automobile et un pour le carburant diesel. Chaque collecteur présente une bride de huit pouces et est muni d'un joint isolant.
- Le système de déchargement à terre comprend deux conduites de huit pouces, une pour l'essence et une pour le diesel. Les conduites mesurent environ un kilomètre de long.
- L'essence automobile et le carburant diesel sont habituellement déchargés simultanément à un débit d'environ 400 mètres cubes par heure.
- La pression de refoulement maximale permise au collecteur de quai est de 110 lb/po².

5.2 COLLECTEURS DU NAVIRE

- Le navire doit fournir des flexibles de cargaison, habituellement une longueur pour chaque paire de collecteurs, pour effectuer le raccordement flexible entre les collecteurs du navire et ceux du quai. Ces flexibles doivent avoir huit pouces de diamètre et le raccordement avec le collecteur du quai doit se faire au moyen d'une bride en acier de huit pouces conforme aux normes BS 1560, ANSI B 16.5 ou l'équivalent.
- Les flexibles de cargaison du navire doivent être en bon état, être conçus pour le service auquel ils sont affectés et avoir été testés conformément aux exigences de l'Article 38 du Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures.

5.3 PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES – TRANSFERT DE CARGAISON

- Avant de commencer le transfert de cargaison, l'officier responsable du navire et le superviseur du terminal doivent échanger des renseignements et convenir d'un plan de transfert, qui doit être consigné par écrit. Les renseignements échangés et le plan doivent comprendre, au minimum, les éléments figurant à l'Annexe 3.

5.4 CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES – TRANSFERT DE CARGAISON

- Arrêt du transfert de cargaison et désaccouplement des flexibles : voir tableau de la Section 3.9.

6

MESURES D'URGENCE EN CAS D'INCENDIE, DE DÉVERSEMENT, DE FUITE, ETC.

6 MESURES D'URGENCE EN CAS D'INCENDIE, DE DÉVERSEMENT, DE FUITE, ETC.

6.1 INCENDIES

Le terminal ne lutte pas contre les incendies qui se déclarent à bord des navires amarrés au quai! Les navires doivent être capables de combattre eux-mêmes ces incendies. Ils doivent notamment être en mesure de se procurer des secours externes efficaces et d'avertir les autorités compétentes.

(Se référer au guide ISGOTT, section 26.5)

6.1.1 Mesures en cas d'incendie au terminal

Le terminal doit alerter les navires au quai à l'aide du système d'émetteurs-récepteurs portatifs.

- L'opération de transfert doit cesser immédiatement.
- Le terminal doit lutter contre l'incendie.
- Le terminal et le navire doivent tous deux prendre des mesures pour prévenir la propagation de l'incendie au navire.

Le terminal doit : fermer son système de chargement;

- désaccoupler les flexibles de cargaison;
- se tenir prêt à larguer les amarres;
- communiquer avec les autorités.

Le navire doit : fermer son système de chargement;

- se préparer à un départ d'urgence;
- communiquer avec les autorités;
- quitter le poste d'amarrage au besoin.

6.1.2 Mesures en cas d'incendie à bord d'un navire

Le navire doit alerter le terminal à l'aide du système d'émetteurs-récepteurs portatifs et en donnant à intervalles réguliers cinq longs coups de sifflet ou plus.

- L'opération de transfert doit cesser immédiatement.
- Le navire doit lutter contre l'incendie.
- Le terminal et le navire doivent tous deux prendre des mesures pour prévenir la propagation de l'incendie au terminal.

Le terminal doit : - fermer son système de chargement;

- se tenir prêt à larguer les amarres;

Le navire doit : - fermer son système de chargement;

- désaccoupler les flexibles de cargaison;
- se préparer à un départ d'urgence;
- communiquer avec les autorités;
- quitter le poste d'amarrage au besoin.

6.2 DÉVERSEMENTS OU FUITES

6.2.1 Déversements et fuites provenant du terminal

En cas de déversement ou de fuite provenant du terminal, des flexibles de cargaison ou de la tuyauterie de cargaison du quai :

- L'opération de transfert doit cesser immédiatement.
- Le plan d'intervention en cas de déversement du terminal doit être immédiatement appliqué. Notamment, on doit informer les autorités compétentes et entreprendre des procédures de confinement, de récupération et de nettoyage.
- On doit déterminer la cause du déversement ou de la fuite et prendre des mesures correctives appropriées.

6.2.2 Déversements ou fuites provenant du navire

En cas de déversement ou de fuite provenant du navire :

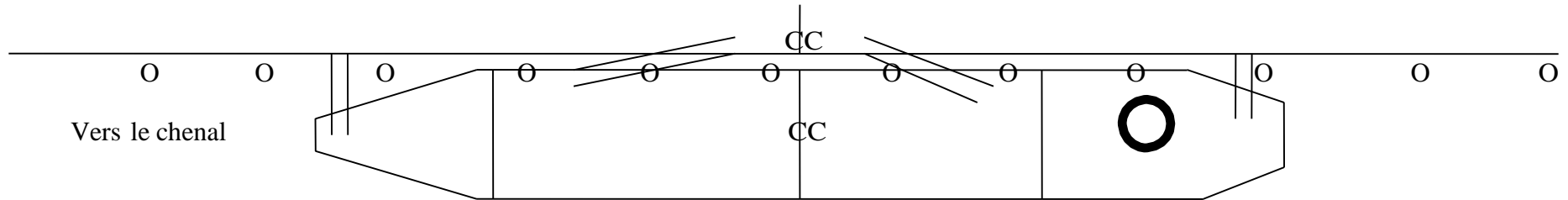
- L'opération de transfert doit cesser immédiatement.
- Le plan d'intervention en cas de déversement du navire doit être immédiatement appliqué. Notamment, on doit informer les autorités compétentes et entreprendre des procédures de confinement, de récupération et de nettoyage.
- On doit déterminer la cause du déversement ou de la fuite et prendre des mesures correctives appropriées.

6.3 REPRISE DES OPÉRATIONS DE TRANSFERT À LA SUITE D'UN INCIDENT DE POLLUTION MARITIME

Les opérations de transfert de cargaison peuvent reprendre seulement une fois que l'on a cerné et corrigé la cause du déversement ou de la fuite et que l'on est certain que la reprise du transfert ne nuira ni à la ponctualité, ni à l'efficacité, ni à la continuité du nettoyage du déversement ou de la fuite.

7 ANNEXE 1A – DIRECTIVES D'AMARRAGE – RIMOUSKI

DIRECTIVES D'AMARRAGE - TERMINAL DE RIMOUSKI



Échelle : 1 cm = environ 10 mètres

- Attention aux vents forts soufflant du nord-ouest/nord-est.
- Maximum de 2 amarres par bollard.
- Minimum de 4 amarres de travers, c.-à-d. 2 à l'avant et 2 à l'arrière. À un angle de 90° ou proche de 90°.
- Minimum de 4 gardes montantes, c.-à-d. 2 à l'avant et 2 à l'arrière.
- Amarres de proue et de poupe. Selon les exigences du navire.

8 ANNEXE 2 – LISTE DE VÉRIFICATION DE SÉCURITÉ DU NAVIRE ET DU TERMINAL (ISGOTT 26.3.3)

Nom du navire Poste d'amarrage

Port Date et heure d'arrivée

PARTIE « A » – LIQUIDES EN VRAC – GÉNÉRALITÉS – VÉRIFICATIONS PHYSIQUES

Liquides en vrac – généralités	Navire	Terminal	Code	Remarques
1. Il existe un accès sûr entre le navire et le quai.			R	
2. Le navire est bien amarré.			R	
3. Le système de communication convenu entre le navire et le terminal fonctionne.			A R	Système Système d'appoint
4. Les fanions de remorquage d'urgence sont correctement attachés et positionnés.			R	
5. Les tuyaux d'incendie et le matériel de lutte contre l'incendie à bord du navire sont en place et prêts pour une utilisation immédiate.			R	
6. Le matériel de lutte contre l'incendie du terminal est en place et prêt pour une utilisation immédiate.			R	
7. Les tuyaux, canalisations et collecteurs de cargaison et de combustible de soute du navire sont en bon état et en place et conviennent à l'utilisation prévue.				
8. Les tuyaux/bras de cargaison et de combustible de soute du terminal sont en bon état et en place et conviennent à l'utilisation prévue.				
9. Le système de transfert de cargaison est suffisamment isolé et drainé pour permettre l'enlèvement sûr des brides pleines avant le branchement.				
10. Les dalots et gouttières à bord sont bien bouchés et les gattes sont bien en place et vides.			R	
11. Les dalots dont on a enlevé le bouchon temporairement seront constamment surveillés.			R	
12. Le matériel de confinement des déversements et les puisards sur la rive sont bien gérés.			R	
13. Les prises non utilisées du système de transfert de cargaison et de combustible de soute du navire sont bien fermées avec des brides pleines bien boulonnées.				

14. Les prises non utilisées du système de transfert de cargaison et de combustible de soute du terminal sont bien fermées avec des brides pleines bien boulonnées.				
15. Les couvercles des citernes de cargaison, des réservoirs de ballast et des soutes sont tous bien fermés.				
16. Les vannes d'évacuation à la mer, lorsqu'elles ne sont pas utilisées, sont bien fermées (vérification visuelle).				
17. Toutes les portes, toutes les ouvertures et tous les hublots des emménagements, magasins et salles des machines sont fermés. Les événements de la salle des machines peuvent rester ouverts.			R	
18. Les plans de lutte contre l'incendie du navire sont affichés à l'extérieur.				Emplacement.....

Si le navire est équipé ou doit être équipé d'un système à gaz inerte, les points suivants doivent être vérifiés physiquement :

Système à gaz inerte	Navire	Terminal	Code	Remarques
19. Les enregistreurs de pression et analyseurs d'oxygène fixes de l'IGI fonctionnent.			R	
20. Les citernes de cargaison ont une pression positive ainsi qu'une teneur en oxygène d'au plus 8 % en volume.			P R	

PARTIE « B » – LIQUIDES EN VRAC – GÉNÉRALITÉS – VÉRIFICATION VERBALE

Liquides en vrac – généralités	Navire	Terminal	Code	Remarques
21. Le navire est prêt à appareiller sur ses moteurs de propulsion.			P R	
22. Une veille de pont est en vigueur à bord du navire et une supervision adéquate est fournie à bord du navire et au terminal.			R	
23. Il y a suffisamment de personnel à bord du navire et au terminal pour gérer une situation d'urgence.			R	
24. Les procédures relatives à la manutention de la cargaison et du contenu des soutes et des réservoirs de ballast ont été convenues.			A R	
25. Le signal d'urgence et la procédure d'arrêt d'urgence que le navire et le terminal doivent utiliser ont été expliqués et bien compris.			A	
26. Les fiches signalétiques (FS) pour la				

Liquides en vrac – généralités	Navire	Terminal	Code	Remarques
cargaison manutentionnée ont été fournies sur demande.				
27. Les risques associés à la manutention des substances toxiques de la cargaison ont été identifiés et bien compris.				Teneur en H ₂ S..... Teneur en benzène.....
28. Une prise quai-navire internationale pour utilisation par les services d'incendie a été fournie.				
29. Le système de ventilation des citernes convenu sera utilisé.			A R	Méthode
30. Les exigences relatives aux opérations fermées ont été convenues.			R	
31. Le fonctionnement du système de soupapes de sûreté à pression/dépression a été vérifié.				
32. Si une conduite de retour des vapeurs a été branchée, on a convenu de ses paramètres de fonctionnement.			A R	
33. Les alarmes de niveau élevé indépendantes, le cas échéant, sont opérationnelles et ont été testées.			A R	
34. Le raccordement électrique navire-terminal est suffisamment isolé.			A R	
35. Les canalisations du quai sont équipées d'un clapet anti-retour ou des procédures pour prévenir le refoulement ont été discutées.			P R	
36. Des salles pour fumeurs ont été désignées et les exigences relatives à l'usage du tabac sont respectées.			A R	Salles pour fumeurs désignées :
37. Les règles relatives aux flammes nues sont observées.			A R	
38. Les exigences relatives aux téléphones navire-terre, aux téléphones mobiles et aux téléavertisseurs sont observées.			A R	
39. Les lampes de poche sont du type approuvé.				
40. Les émetteurs-récepteurs VHF/UHF fixes et l'équipement du SIA sont du bon type d'alimentation ou éteints.				
41. Les émetteurs-récepteurs VHF/UHF portatifs sont du type approuvé.				
42. Les antennes des émetteurs radio principaux du navire sont mises à la masse et les radars sont fermés.				
43. Les câbles d'alimentation du matériel				

Liquides en vrac – généralités	Navire	Terminal	Code	Remarques
électrique portatif dans la zone dangereuse sont débranchés.				
44. Les climatiseurs individuels sont débranchés.				
45. Une pression positive est maintenue à l'intérieur des emménagements.				
46. Des mesures ont été prises pour assurer une ventilation mécanique adéquate dans la salle des pompes.			R	
47. Il y a une voie d'évacuation d'urgence.				
48. Les critères de vent et de houle maximaux pour les opérations ont été convenus.			A	Arrêter le transfert à : Débrancher à : Quitter le poste à :
49. Les protocoles de sécurité ont été convenus entre l'agent de sécurité du navire et l'agent de sécurité de l'installation portuaire, s'il y a lieu.			A	
50. Au besoin, les directives ont été convenues pour la réception d'azote à partir de la rive, soit en provenance des citernes mises en atmosphère inerte ou purgées d'un navire ou pour nettoyer les flexibles d'alimentation du navire.			A P	

Si le navire est équipé ou doit être équipé d'un système à gaz inerte, les points suivants doivent être abordés.

Système à gaz inerte	Navire	Terminal	Code	Remarques
51. Le système à gaz interne est prêt à fonctionner et en bon état de marche.			P	
52. Les joints de pont, ou l'équivalent, sont en bon état.			R	
53. Le niveau de liquide dans les casse-vidé est approprié.			R	
54. Les analyseurs d'oxygène fixes et portatifs ont été étalonnés et fonctionnent correctement.			R	
55. Les vannes de gaz inerte de réservoir individuel (le cas échéant) sont bien réglées et verrouillées.			R	
56. Les responsables des opérations de manutention de cargaison savent qu'en cas de panne du système à gaz inerte, les opérations de transfert de cargaison doivent cesser et le terminal doit être avisé.				

Si le navire est muni d'un système de lavage au pétrole brut et qu'il a l'intention de l'utiliser, les points suivants doivent être abordés.

Lavage au pétrole brut	Navire	Terminal	Code	Remarques
57. La liste de vérification de lavage au pétrole brut pré-accostage contenue dans le manuel approuvé de lavage au pétrole brut a été remplie de façon satisfaisante.				
58. La liste de vérification de lavage au pétrole brut, contenue dans le manuel approuvé de lavage au pétrole brut, qui doit être utilisée avant, pendant et après le lavage au pétrole brut, est disponible et utilisée.			R	

Si le navire prévoit effectuer des opérations de nettoyage des citernes le long du quai, les points suivants doivent être abordés.

Nettoyage des citernes	Navire	Terminal	Code	Remarques
59. Des opérations de nettoyage des citernes sont planifiées pendant que le navire est à quai.	Oui/Non*	Oui/Non*		
60. Si « oui », les procédures et approbations pour le nettoyage ont été convenues.				
61. La permission a été accordée pour des opérations de dégazage.	Oui/Non*	Oui/Non*		

* Supprimer le Oui ou le Non, selon le cas

PARTIE « C » – PRODUITS CHIMIQUES LIQUIDES EN VRAC – VÉRIFICATION VERBALE

Produits chimiques liquides en vrac	Navire	Terminal	Code	Remarques
1. Des fiches signalétiques sont disponibles et fournissent l'information nécessaire sur la manutention sécuritaire de la cargaison.				
2. Un certificat d'inhibition du fabricant, s'il y a lieu, a été fourni.			P	
3. On a convenu des mesures à prendre en cas de contact accidentel avec la cargaison.				
4. Les vêtements et l'équipement de protection (y compris les appareils respiratoires autonomes) sont prêts pour utilisation immédiate et conviennent au produit				

manutentionné.				
5. Le débit de manutention de la cargaison est compatible avec le système d'arrêt automatique, s'il y en a un.			A	
6. Les indicateurs et alarmes du système de manutention de la cargaison sont bien réglés et en bon état de marche.				
7. Les détecteurs de vapeurs portatifs pour les produits manutentionnés sont facilement utilisables.				
8. Les renseignements sur les procédures et les moyens de lutte contre l'incendie ont été échangés.				
9. Le matériau des tuyaux de transfert peut résister à l'action chimique de la cargaison.				
10. La manutention de la cargaison est effectuée au moyen du système de canalisations installé de façon permanente.			P	
11. Au besoin, les directives ont été convenues pour la réception d'azote à partir de la rive, soit en provenance des citernes mises en atmosphère inerte ou purgées d'un navire ou pour nettoyer les flexibles d'alimentation du navire.			A P	

PARTIE « D » – GAZ LIQUIDES EN VRAC – VÉRIFICATION VERBALE

Gaz liquides en vrac	Navire	Terminal	Code	Remarques
1. Des fiches signalétiques sont disponibles et fournissent l'information nécessaire sur la manutention sécuritaire de la cargaison.				
2. Un certificat d'inhibition du fabricant, s'il y a lieu, a été fourni.			P	
3. Le système de pulvérisation d'eau est prêt pour une utilisation immédiate.				
4. L'équipement de protection (y compris les appareils respiratoires autonomes) et les vêtements de protection adéquats sont facilement utilisables et en quantité suffisante.				
5. La cale et les espaces entre barrières ont été bien mis en atmosphère inerte ou remplis d'air				

sec au besoin.				
6. Les vannes à commande à distance sont en bon état de marche.				
7. Les pompes de cargaison et les compresseurs sont en bon état de marche et la pression de service maximale autorisée a été convenue entre le navire et le terminal.			A	
8. Le matériel de contrôle de reliquéfaction ou d'évaporation est en bon état de marche.				
9. Les dispositifs de détection de gaz sont réglés en fonction de la cargaison, étalonnés et en bon état de marche.				
10. Les indicateurs et alarmes du système de manutention de la cargaison sont bien réglés et en bon état de marche.				
11. Les systèmes d'arrêt d'urgence ont été testés et fonctionnent correctement.				
12. Le terminal connaît le rythme de fermeture des vannes automatiques du navire et le navire possède ces renseignements sur le système du terminal.			A	Navire Terminal
13. Le navire et le terminal ont échangé des renseignements sur les températures et pressions maximales et minimales de la cargaison à manutentionner.			A	
14. Les citernes à cargaison sont protégées contre les débordements accidentels en tout temps lorsque des opérations de transfert de cargaison sont en cours.				
15. La salle des compresseurs est bien ventilée, la salle des moteurs électriques est bien pressurisée et le système d'alarme fonctionne.				

DÉCLARATION

Nous, les soussignés, avons vérifié les éléments ci-dessus dans les parties A et B et, le cas échéant, les parties C ou D, conformément aux instructions et nous nous sommes assurés que les entrées que nous avons faites sont exactes pour autant que nous sachions.

Nous avons aussi pris des dispositions pour effectuer des vérifications périodiques au besoin et convenu que les éléments marqués d'un « R » dans la liste de vérification doivent être revérifiés à des intervalles ne dépassant pas ____ heures.

Si nous prenons connaissance de tout changement touchant l'état d'un élément, nous en avertirons immédiatement l'autre partie.

Pour le navire	Pour le terminal
Nom	Nom
Rang	Poste.....
Signature.....	Signature
Date.....	Date
Heure	Heure.....

Registre des vérifications périodiques :

Date :							
Heure :							
Initiales pour le navire :							
Initiales pour le terminal :							

9 ANNEXE 3 – PLANIFICATION DU TRANSFERT DE CARGAISON OU DE BALLAST

Échange de renseignements

- Volume et type de cargaison ou de ballast à transférer.
- Emplacement de la cargaison à bord du navire.
- Pression maximale et débit maximal admissibles.
- Séquence de transfert préférée ou obligatoire.
- Processus de communication.
- Règles et procédures du terminal.
- Obligation de donner un avis pour ralentir et interrompre le débit.
- Arrêts d'urgence.
- Prévisions météorologiques.

Plan opérationnel consigné

- Volume et type de cargaison ou de ballast à transférer.
- Séquence convenue pour les transferts de cargaisons multiples.
- Signaux convenus pour : paré à transférer, début du transfert, ralentissement du transfert, paré à arrêter le transfert, arrêt du transfert, arrêt du transfert en raison d'une urgence.
- Pression maximale au collecteur du navire et au collecteur du quai.
- Débit initial, débit maximal de transfert et débit de fin de remplissage de citerne (débit de ralentissement).
- Délai de l'avis pour le ralentissement et l'arrêt du transfert.
- Procédure d'arrêt d'urgence et délai nécessaire à sa mise en œuvre.
- Limites de températures de la cargaison.
- Système de ventilation.
- Heures de changement des quarts de travail à bord du navire et au terminal.

10. ANNEXE 4 – LETTRE DE SÉCURITÉ**Produits Suncor Énergie, S.E.N.C.**

Terminal _____

Date _____

Capitaine/navire citerne à moteur (MT) _____

Port _____

Madame, Monsieur,

À titre de capitaine du navire, vous avez la responsabilité, en compagnie du représentant du terminal responsable, d'assurer la sécurité des activités effectuées pendant que votre navire est accosté au terminal. Nous souhaitons, par conséquent, obtenir, avant le début de toute activité, votre entière coopération et compréhension des exigences en matière de sécurité décrites dans la Liste de vérification de sécurité entre terre/navire, qui se fondent sur les règles de sécurité largement acceptées par les industries des navires pétroliers.

Nous nous attendons à ce que vous, ainsi que toutes les personnes sous vos ordres, respectent rigoureusement ces exigences tout le temps que votre navire sera accosté au terminal. Quant à nous, nous veillerons à ce que nos employés fassent de même et coopèrent totalement avec vous dans l'intérêt commun d'activités sécuritaires et efficaces.

Avant le début des activités, et de temps en temps par la suite, aux fins de notre sécurité commune, un membre du personnel du terminal – accompagné au besoin par un cadre responsable – effectuera une inspection de routine de votre navire afin de s'assurer que les éléments abordés dans la Liste de vérification de sécurité entre terre/navire sont gérés de façon acceptable. Dans le cas où des mesures correctives sont nécessaires, nous refuserons que les activités commencent ou, si elles sont déjà commencées, nous vous demanderons de les cesser.

De même, si vous croyez que la sécurité est mise en danger par l'action d'un membre de notre personnel ou en raison d'un équipement sous notre contrôle, vous devriez demander la cessation immédiate des activités.

Il ne doit y avoir aucun compromis en matière de sécurité.

Veuillez accuser réception de la présente lettre en la signant et en nous la retournant.

Signature (représentant du terminal) _____

Représentant du terminal en service : _____

Poste ou titre : _____

Coordonnées : _____

Signature (capitaine) _____

Navire à vapeur/navire à moteur (SS/MV) _____ Date/Heure _____