

---

# RAFFINERIE DE MONTRÉAL

---

## 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 et la personne de contact pour les ordres de voyage.
- 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 :

**514 640 8177**

ou par radio portative. On doit aussi aviser la personne-ressource pour les ordres de voyage.

## ***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 :**

<b>Date</b>	<b>Révisions</b>	<b>Mis à jour par</b>
Juin 1999	-	-
Novembre 2014	1	Activités maritimes
Avril 2015	2	Activités maritimes
Janvier 2016	3	Activités maritimes
Août 2016	4	Activités maritimes

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>Renseignements généraux</b> .....	<b>7</b>
1.1.	Emplacement.....	7
1.2.	Description des postes d’amarrage.....	7
1.3.	Profondeur de l’eau.....	8
1.4.	Services au poste d’amarrage .....	9
1.5.	Sûreté.....	9
1.5.1	Accès au navire et à la rive .....	9
1.5.2	Accès au terminal.....	10
1.5.2.1	Généralités.....	10
1.5.2.2	Équipage.....	10
1.6.	Conditions climatiques .....	11
1.7.	Courants fluviaux.....	11
<b>2</b>	<b>Communications</b> .....	<b>13</b>
2.1	Heure d’arrivée prévue (HAP).....	13
2.2	Numéros de téléphone locaux utiles.....	13
<b>3</b>	<b>Accostage et amarrage</b> .....	<b>15</b>
3.1	Dimensions des navires et restrictions – poste d’amarrage 110 Est.....	15
3.2	Dimensions des navires et restrictions – poste d’amarrage 109 .....	15
3.3	Approbation ponctuelle.....	16
3.4	Critères d’amarrage .....	16
3.5	Renseignements sur l’accostage.....	16
3.6	Manœuvres d’accostage.....	17
3.7	Assistance de remorqueurs .....	17
3.8	Préposés aux amarres.....	18
3.9	Contraintes environnementales .....	18
<b>4</b>	<b>Règlements</b> .....	<b>21</b>
4.1	Exigences générales du gouvernement fédéral.....	21
4.2	Exigences spéciales pour la navigation dans les glaces .....	21
4.3	Règlements du Port de Montréal .....	21
4.4	Règles et procédures du terminal de Montréal-Est de Suncor .....	21
<b>5</b>	<b>Transfert de cargaison et de ballast</b> .....	<b>31</b>
5.1	Collecteurs du terminal.....	31
5.2	Collecteurs du navire .....	32

---

5.3 Capacité de réception de ballast du terminal.....	32
5.4 Distance de pompage .....	32
5.5 Procédures opérationnelles pour les transferts de cargaison ou de ballast .....	33
5.6 Contraintes environnementales – transfert de cargaison.....	33
<b>6 Mesures d’urgence en cas d’incendie, de déversement, de fuite, etc.....</b>	<b>35</b>
6.1 Incendies.....	35
6.1.1 Mesures en cas d’incendie au terminal.....	35
6.1.2 Mesures en cas d’incendie à bord du navire.....	35
6.2 Déversements ou fuites.....	36
6.2.1 Déversements ou fuites provenant du terminal.....	36
6.2.2 Déversements ou fuites provenant du navire.....	36
6.3 Reprise des opérations de transfert à la suite d’un Incident de pollution maritime .....	37
<b>7 Annexe 1A .....</b>	<b>38</b>
<b>8 Annexe 1B .....</b>	<b>39</b>
<b>9 Annexe 1C .....</b>	<b>40</b>
<b>10 Annexe 1D.....</b>	<b>41</b>
<b>11 Annexe 2 – Liste de vérification de sécurité du navire et du terminal (ISGOTT 26.3.3).....</b>	<b>42</b>
<b>12 Annexe 3 – Planification du transfert de cargaison ou de ballast .....</b>	<b>51</b>
<b>13 Annexe 4 - Lettre sur la sécurité .....</b>	<b>52</b>

---

# RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

---

## 1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

### 1.1. EMPLACEMENT

L'installation figure sur la carte n° 1310 du Service hydrographique du Canada intitulée Port de Montréal à 45° 37,8' de latitude nord et à 73° 29,5' de longitude ouest.



### 1.2. DESCRIPTION DES POSTES D'AMARRAGE

- Le quai est conçu principalement pour le chargement et le déchargement de navires contenant du pétrole brut, des produits pétroliers ou des produits pétrochimiques.
- La façade du quai est orientée à environ 035° – 215°, en alignement plus ou moins parallèle avec le chenal de navigation qui est orienté à 025° – 205° dans les zones d'approche des postes d'amarrage. La longueur de mouillage du quai est de 278 mètres et sa longueur totale est de 345 mètres en incluant le duc-d'albe d'amarrage situé à l'extrémité sud-ouest.

- L'installation se divise en deux postes d'amarrage, soit le poste 109 et le poste 110 Est. (Il y a aussi un petit poste d'amarrage intérieur, le poste 110 Ouest, qui n'est pas utilisé pour le transfert de produits pétroliers ou chimiques en vrac.) Chacun des deux postes d'amarrage est équipé d'un collecteur et de bras de chargement rigides. L'emplacement des collecteurs sur le quai et les distances séparant respectivement la proue et la poupe du centre du collecteur sont les facteurs clés à considérer pour déterminer si un navire peut mouiller au poste d'amarrage. (Voir la Section 3, Accostage et amarrage.)
- Deux navires peuvent rester amarrés au terminal en même temps, c.-à-d. un au poste **109** et l'autre au poste **110 Est**, sous réserve de l'autorisation du service des Activités maritimes de Suncor, qui prendra une décision en fonction des dimensions des deux navires, parmi d'autres critères.
- Les navires sont amarrés par tribord, c.-à-d. que la proue du navire fait face au courant fluvial.
- Il n'y a pas de passerelle d'embarquement sur le quai et les navires doivent arriver avec leur passerelle prête à être déployée. L'élévation du quai est d'environ 5,8 mètres au-dessus du zéro des cartes.

### 1.3. PROFONDEUR DE L'EAU

La profondeur de l'eau est publiée par le port de Montréal qui se trouve sur le lien ci-dessous :

<http://www.port-montreal.com/pmgeo/navires.do?action=getmap&mapname=installations&lang=fr>

Au minimum, le navire doit suivre les politiques ISM de sa compagnie pour les dégagements sous quille et suivre la réglementation de la Garde côtière canadienne. Les capitaines sont avisés qu'ils doivent se conformer en tous points à leurs lignes directrices ISM de référence en ce qui concerne les dégagements sous quille nets lorsqu'ils sont amarrés au terminal. Des exemplaires de la réglementation de la Garde côtière peuvent être obtenus auprès des agents du navire.

- Le Port de Montréal est un port d'eau douce sans marée. La profondeur de l'eau varie selon les conditions météorologiques, qui comprennent des périodes de précipitations abondantes, des périodes de sécheresse et la fonte printanière de la glace et de la neige accumulées.
- Le Service hydrographique du Canada (<http://www.charts.gc.ca/index-eng.asp>) fournit sans interruption aux navigateurs de l'information en temps réel sur les niveaux d'eau à différents endroits dans le Port de Montréal. Il tient aussi des statistiques sur la profondeur de l'eau qui peuvent être utiles aux navigateurs dans la planification de leur voyage.



- Suncor conseille à tous les capitaines, propriétaires, armateurs, courtiers, etc. participant à des expéditions à destination, en provenance ou à l'intérieur du Port de Montréal d'obtenir l'information sur les niveaux d'eau avant la date où le navire doit arriver au port. Le centre des opérations du Port de Montréal maintient une interface avec le Service hydrographique canadien et constitue un autre point de contact pour l'information sur les niveaux d'eau (**voir Section 2, Communications**).

#### 1.4. SERVICES AU POSTE D'AMARRAGE

- Combustible de soute : **Aucun approvisionnement par pipeline**  
La raffinerie ne fournit directement aucun combustible de soute. C'est le Port de Montréal qui fournit ce combustible par bateau-citerne ou camion-citerne. Suncor peut accepter des commandes de combustible de soute par l'intermédiaire de son service des commandes, au **(514) 640-8341 ou 8393**. Aucune barge de ravitaillement en combustible n'est autorisée à s'approcher d'un navire-citerne amarré au terminal pendant les opérations de transfert de cargaison ou de ballast. (**Voir la Section 4, Règlements.**)
- Eau potable : **Disponible au compteur.**
- Élimination des ordures : **Disponible uniquement par l'intermédiaire d'entrepreneurs privés**  
Les ordures provenant du navire ne peuvent être déposées sur le quai ni acceptées d'aucune autre façon à l'installation de Suncor. Des entrepreneurs privés peuvent fournir ce service d'enlèvement des ordures directement aux navires, la plupart du temps par barge à un emplacement autre que les postes d'amarrage de Suncor.
- Élimination des résidus : **Disponible uniquement par l'intermédiaire d'entrepreneurs privés**  
La raffinerie n'accepte aucun résidu de salles des machines ni aucun autre résidu ne provenant pas d'une cargaison. La raffinerie peut cependant accepter certains résidus de cargaison sous réserve d'une approbation préalable pouvant nécessiter une analyse de leur composition. Les résidus qui ne sont pas acceptés par la raffinerie en raison de leur composition doivent être enlevés directement du navire par un tiers entrepreneur en élimination des déchets à un emplacement autre que les postes d'amarrage de Suncor.

#### 1.5. SÛRETÉ

##### 1.5.1 Accès au navire et à la rive

**L'accès au navire et à la rive est contrôlé par une barrière. Les capitaines doivent informer le centre des opérations de la raffinerie des personnes qui sont autorisées à visiter le navire.**

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

Nom	Numéros
Patrick Campey	+1-514-640-3918 (bureau)
Courriel	<a href="mailto:pcampey@suncor.com">pcampey@suncor.com</a>
Cellulaire	+1-514-821-2859
Steve Richard	+1-514-650-4091 (bureau)
Courriel	<a href="mailto:strichard@suncor.com">strichard@suncor.com</a>
Cellulaire	+1-514-772-2754

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 doit établir une déclaration de sûreté conforme entre le navire et la rive lors de chaque escale d'un navire à l'installation maritime.

## 1.5.2 Accès au terminal

### 1.5.2.1 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.

### 1.5.2.2 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.

### 1.5.2.3 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 aux agents de sécurité avant que l'accès ne lui soit accordé.

### 1.5.2.4 Bagages non accompagnés

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

#### **1.6. CONDITIONS CLIMATIQUES**

- Les capitaines devraient consulter la publication ATL 112 du Service hydrographique du Canada intitulée « *Instructions nautiques. Fleuve Saint-Laurent, de Cap-Rouge à Montréal* ». Les annexes de cette publication fournissent des renseignements détaillés sur les conditions météorologiques pour le Port de Montréal.
- En général, la température moyenne est inférieure au point de congélation de décembre à mars. Les capitaines doivent donc prévoir pour leur équipage de pont des vêtements chauds, des chaussures et de l'équipement de protection individuelle adaptés à ces conditions et aussi s'assurer que les machines de pont seront en mesure de bien fonctionner dans de telles conditions.

#### **1.7. COURANTS FLUVIAUX**

- Les cartes du Port de Montréal montrent un courant de deux nœuds à l'approche de l'installation de Suncor, dans une direction presque parallèle à celle des postes d'amarrage.

---

# COMMUNICATIONS

---

## 2 COMMUNICATIONS

### 2.1 HEURE D'ARRIVÉE PRÉVUE (HAP)

Les capitaines sont tenus de faire connaître leur heure d'arrivée prévue (HAP) conformément aux dispositions du contrat d'affrètement et d'aviser le centre des opérations de la raffinerie (514-640-8259) de leur HAP 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.

Le centre des opérations suivra alors la progression du navire au moyen du Système de gestion du trafic maritime local.

### 2.2 NUMÉROS DE TÉLÉPHONE LOCAUX UTILES

Centre des opérations de la raffinerie de Suncor – HAP, visiteurs au quai	514-640-8259 (24 h)
Bureau de quai de Suncor, occupé lorsqu'un navire est amarré	514-640-8265
Centre des opérations du Port of Montréal – niveaux d'eau, déversements	514-283-7022/3 (24 h)
Garde côtière canadienne – situations d'urgence, déversements	<i>Toute station de radio de la Garde côtière</i>
Système de gestion du trafic maritime	514-651-7312 (24 h)
Service hydrographique du Canada – sur Internet	<a href="http://waterlevels.gc.ca/eng">http://waterlevels.gc.ca/eng</a>
Immigration Canada	514-496-2772
Répartition de l'Administration de pilotage des Laurentides	514-496-2156 (24 h)
URGENCE MARINE INC., élimination de déchets/résidus	514-640-3138
MM. Océan Remorquage – Remorquage et sauvetage, assistance de remorqueurs	1-877-694-1414
Les Chaloupiers de Montréal, assistance de remorqueurs	514-640-4970 (24 h)
Police	911
Pompiers	911
Service des Activités maritimes de Suncor – ordres de voyage	1-905-804-4500
Comptoir de commande de combustible de soute de Suncor	514-640-8341/514-640-8393

---

# ACCOSTAGE ET AMARRAGE

---

### 3 ACCOSTAGE ET AMARRAGE

#### 3.1 DIMENSIONS DES NAVIRES ET RESTRICTIONS – POSTE D’AMARRAGE 110 EST

Le principal critère à ce poste d’amarrage est la distance entre « **la poupe et le centre du collecteur** ». Le collecteur du quai se trouve à 30,5 mètres de l’extrémité aval du quai. Ainsi, la poupe du navire dépasse du quai et toutes les amarres de poupe sont tendues vers l’avant. La carte de navigation montre une zone d’eau peu profonde à environ 75 mètres en aval du quai.

Paramètres de dimensions du navire	Restriction
Distance maximale entre la poupe et le centre du collecteur	70 m (1)*
Longueur maximale	135 m
Hauteur minimale du collecteur au-dessus de l’eau	2,1 m (2)*
Hauteur maximale du collecteur au-dessus de l’eau	17,5 m (2)*
Déplacement maximal	20 000 tonnes
*Note (1) Navire amarré tribord au quai (2) au zéro des cartes	

#### 3.2 DIMENSIONS DES NAVIRES ET RESTRICTIONS – POSTE D’AMARRAGE 109

Le principal critère à ce poste d’amarrage est la distance entre « **la proue et le centre du collecteur** ». Plus la distance est longue, plus il est facile pour le navire de déployer efficacement ses amarres de travers avant. Toutefois, la carte de navigation montre une zone d’eau peu profonde aux environs du duc-d’albe d’amarrage, vis-à-vis la façade du quai.

Paramètres de dimensions du navire	Restrictions
Distance maximale entre la proue et le centre du collecteur (1)*	130 m
Longueur maximale (4)*	170 m
Longueur maximale (1)(3)*	258 m
Déplacement maximal (1)(3)*	98 842 tonnes
Hauteur minimale du collecteur au-dessus de l’eau	2,1 m (2)*
Hauteur maximale du collecteur au-dessus de l’eau	17,5 m (2)*

**\*Notes :** (1) navire amarré tribord au quai, le poste d'amarrage 110 Est est vacant  
 (2) au zéro des cartes  
 (3) la vitesse d'accostage ne doit pas dépasser 0,075 m/s  
 (4) si le poste 110 Est est occupé

Lorsque deux navires sont amarrés simultanément aux postes d'amarrage 109 et 110 Est, une distance minimale de 30 mètres doit être maintenue entre les deux navires.

### 3.3 APPROBATION PONCTUELLE

Les limites figurant en 3.1 et en 3.2 peuvent être assouplies pour un navire particulier sous réserve d'un examen technique maritime 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

- Aucun des deux postes n'a connu de difficultés d'amarrage. Les capitaines doivent être conscients du puissant courant vers l'aval et des effets du passage probable d'autres navires pendant que leur navire est à quai.
- Toutes les amarres du navire doivent être munies d'une queue en fibre synthétique conforme aux normes de l'OCIMF, c.-à-d. d'une longueur de 11 mètres et d'une charge de rupture minimale d'au moins 125 % de la charge de rupture de l'amarre à laquelle elle est attachée. Cette queue doit être attachée à l'amarre au moyen d'une manille de type Mandel ou Tonsberg.
- 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. Les amarres mixtes sont interdites.
- À l'exception du duc-d'albe d'amarrage situé en amont du poste 109 et des deux bollards d'amarrage situés à l'extrémité aval du poste 110 Ouest, tous les bollards d'amarrage se trouvent le long de la façade du quai. Le capitaine du navire doit préparer son plan d'amarrage en conséquence.
- Bien que le capitaine soit responsable de l'amarrage adéquat de son navire, le terminal a tout intérêt à ce que les navires soient amarrés solidement et en toute sûreté. Les diagrammes inclus à l'Annexe 1 – Directives d'amarrage, indiquent l'amarrage minimal que le personnel du terminal s'attendra à voir déployé par les navires mouillant à cette installation.

### 3.5 RENSEIGNEMENTS SUR L'ACCOSTAGE



- Les postes 109 et 110 Est sont presque parallèles au chenal et au courant fluvial. La méthode d'accostage privilégiée (voir la section 3.6) consiste à refouler le courant pour accoster tribord au quai.
- Les deux postes sont protégés par des défenses appropriées. Les capitaines doivent manœuvrer prudemment au moment de l'accostage en veillant à réduire leur angle et leur vitesse d'approche au minimum.

### 3.6 MANŒUVRES D'ACCOSTAGE

- La manœuvre normale consiste à s'approcher de l'installation en arrivant par l'aval, à refouler le courant fluvial de deux nœuds et à se préparer à accoster tribord au quai. Le navire doit rester dans le chenal jusqu'à ce qu'il ait bien dépassé la zone d'eau peu profonde, juste en aval de l'installation.
- Une fois qu'il a dépassé la zone d'eau peu profonde, le navire quitte le chenal par tribord et s'approche du poste d'amarrage. À distance du quai, on manœuvre le navire en utilisant l'effet du courant, les moteurs du navire, le gouvernail et, en fonction de la taille du navire et des conditions environnementales, l'assistance de remorqueurs, de façon à guider le navire latéralement vers le poste d'amarrage.
- Lorsque le poste 110 Est est occupé, l'accostage d'un navire au poste d'amarrage 109 est restreint. L'accostage d'un navire sera considéré et son acceptation sera soumise à l'approbation du service des Activités maritimes de Suncor.
- Normalement, Suncor n'autorise pas l'accostage par bâbord, ni au poste 109 ni au poste 110 Est.

### 3.7 ASSISTANCE DE REMORQUEURS

- Le capitaine et son pilote sont responsables de la manœuvre sûre du navire. Suncor s'attend à ce que le capitaine utilise efficacement l'assistance de remorqueurs dans certaines circonstances. Cette assistance sert habituellement à faciliter l'accostage et l'appareillage départ sûrs du navire et en particulier, à prévenir les chocs avec le quai ou les dommages à l'équipement de chargement à bras rigides du poste d'amarrage.
- Lorsqu'il est nécessaire de faire appel à des remorqueurs, ceux-ci doivent être attachés.
- Exigences minimales en matière de remorqueurs – les capitaines doivent accroître ces exigences à leur discrétion mais ne doivent pas réduire ces exigences sans l'autorisation écrite du service des Activités maritimes de Suncor.
- Pour aider à réduire les risques de choc au moment de l'accostage ou de l'appareillage, les navires doivent respecter les normes suivantes en ce qui a trait aux remorqueurs :

<i>Caractéristiques du navire</i>	<i>Nombre à l'accostage</i>	<i>Nombre à l'appareillage</i>
Déplaçant jusqu'à 19 999 tonnes avec propulseur d'étrave	-	-
Déplaçant jusqu'à 19 999 tonnes sans propulseur d'étrave	1	1
Déplaçant entre 20 000 tonnes et 39 999 tonnes	2	2
Déplaçant plus de 40 000 tonnes	2	2

N.B. En hiver, lorsque l'accès au poste d'amarrage est obstrué par des glaces, il faut compter sur un remorqueur de plus.

### 3.8 PRÉPOSÉS AUX AMARRES

- Un nombre suffisant de préposés aux amarres seront mis à la disposition du navire pour saisir les amarres et s'acquitter des tâches d'amarrage au quai.

Note : On ne fera pas appel à l'équipage des navires battant pavillon étranger ou canadien pour les tâches d'amarrage au quai.

<i>Norme</i>	<i>Accostage</i>	<i>Appareillage</i>
Déplaçant jusqu'à 19 999 t	4 personnes	4 personnes
Déplaçant 20 000 t et plus	6 personnes	4 personnes

### 3.9 CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

- Limites de vent à l'accostage

Le Port de Montréal n'est pas un port exposé et le capitaine doit décider d'accoster ou non après avoir évalué la direction et la vitesse du vent, l'état de chargement du navire, la disponibilité des remorqueurs et la capacité de l'équipement d'amarrage du navire. Les navires ne doivent pas accoster dans des conditions de vent défavorables, c.-à-d. un vent de plus de 30 nœuds soufflant du fleuve ou de la rive.

- Conditions de vent défavorables pendant que le navire est à quai

Le capitaine doit garder à l'esprit que dans les conditions de vent défavorables, l'accès à un mouillage sûr dans le port peut être limité par l'offre et la demande. Si un capitaine choisit de rester à quai par grand vent, il doit prendre toutes les précautions nécessaires, notamment le déploiement d'amarres supplémentaires et le recours à des remorqueurs, pour garder le navire bien accoté contre le quai.

Arrêter le transfert de cargaison	25 nœuds
Débrancher le bras	30 nœuds
Prendre des mesures préventives	35 nœuds

---

# 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 doivent 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 Montréal 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 MONTRÉAL

Les capitaines doivent s'assurer du respect du règlement A-1 de la Société canadienne des ports.

### 4.4 RÈGLES ET PROCÉDURES DU TERMINAL DE MONTRÉAL-EST DE SUNCOR

Les navires-citernes naviguant à destination du 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 Montréal d'une manière sûre et respectueuse de l'environnement. Les membres de l'équipage 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 sûreté normale, de la prévention des incendies, de la prévention de la pollution et des précautions en matière de sécurité. Le personnel du terminal est autorisé à demander aux capitaines de prendre des mesures supplémentaires afin d'assurer la sûreté des opérations si les circonstances l'exigent. Le personnel du terminal est aussi autorisé à suspendre les opérations de transfert de cargaison en cas d'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 d'autres types d'incidents :

### 1. Exigences de sécurité

Les capitaines se verront remettre un exemplaire des Règles du terminal de Montréal suivantes par l'opérateur du terminal dès que possible après la fin des opérations d'amarrage. Un accusé de réception signé sera requis.

### 2. Liste de vérification 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 vérification 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. Note : Le quai s'élève à 5,8 mètres au-dessus du zéro des cartes.

### 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 ne dépassant pas 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 radar, d'équipement 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 service des Activités maritimes de Suncor. Le décapage et le grattage sur le pont ou la coque du navire sont également interdits.

## 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. Amarres 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 immobilisé compte tenu des conditions météorologiques et des autres conditions courantes. **Note : Les surveillants doivent avertir le personnel de l'effet du passage des autres navires, particulièrement si la hauteur d'eau sous quille est faible.**

## 9. Communications navire-terre

Les communications entre le terminal et le navire se font à l'aide d'émetteurs-récepteurs UHF portatifs. 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 conjointement convenu.

Des affiches indiquant l'emplacement des zones désignées pour les 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

Il est interdit d'avoir sur soi et d'utiliser des allumettes ou des briquets lorsqu'on se trouve à bord du navire, dans le terminal ou le long du quai, sauf dans des circonstances contrôlées dans les zones désignées pour les 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 approuvé.

Tout autre équipement électrique ou électronique d'un type non approuvé, tel que les récepteurs de radio, les téléphones mobiles, 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 communication radio de bord pendant que le navire est à quai. De plus, l'antenne de transmission doit être mise à la masse. Sont exemptés de cette règle les appareils UHF et VHF installés de façon permanente et appropriée, pourvu que leur puissance de sortie soit réduite à un watt ou moins.

## 14. Cuisinières et autres appareils de cuisson

L'utilisation de cuisinières et d'autres appareils de cuisson 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 télévision en circuit fermé

L'utilisation de ces équipements à n'importe quelle fin est interdite tant que le navire est à quai, 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. Installation à gaz inerte

Tous les navires qui sont tenus de posséder une installation à gaz inerte pour l'isolement des citernes de cargaison doivent se présenter au terminal avec des citernes à cargaison contenant 5 % ou moins d'oxygène par volume et pressurisées conformément à la Convention SOLAS.

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

On doit ouvrir les citernes de cargaison à inspecter en procédant une à la fois. Il faut maintenir l'installation à gaz inerte 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, on doit isoler la citerne



du système et ouvrir la fenêtre d'inspection avec le plus grand soin. Une fois l'inspection terminée, il faut fermer et pressuriser de nouveau la citerne. On n'isolera et n'ouvrira la citerne suivante qu'après avoir convenablement fermé 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 de l'installation à gaz inerte

Si, à un moment quelconque, l'installation à gaz inerte ne peut être maintenue dans les 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 tuyaux d'incendie ainsi que des lances à jet ou à brouillard d'eau sur le pont des citernes. Les tuyaux 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. Pendant toute la période où le navire est amarré au quai, la canalisation d'incendie doit être sous pression, 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 vérification 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. Vannes d'évacuation à la mer

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 tels sceaux, comme dans le cas des vannes hydrauliques, il faut trouver un mode d'étiquetage convenable pour indiquer que les vannes doivent rester fermées. Les numéros des sceaux doivent être consignés sur la Liste de vérification 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 veille attentive pour prévenir tout déversement d'hydrocarbures par les vannes d'évacuation à la mer.

## 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 d'une solution 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 être maintenue en tout temps à une hauteur de un à deux mètres au-dessus de l'eau 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 afin

d'accéder à cette salle.

- (e) Tous les ventilateurs pouvant faire entrer des gaz dans les emménagements ou 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 individuels doivent être débranchés du secteur.
- (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, des réservoirs de ballast et des soutes, 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) Toutes les prises de cargaison ou de combustible de soute inutilisées doivent être obturées convenablement, munies d'un joint d'étanchéité et boulonnées 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 des emménagements 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.
- (l) Tout le personnel travaillant sur le pont doit porter des moniteurs de H<sub>2</sub>S si la cargaison contient du H<sub>2</sub>S.

### 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 du service des Activités maritimes de Suncor et le consentement du capitaine du navire.

#### 24. Évacuation d'urgence

Des moyens d'évacuation d'urgence doivent être prévus du côté du navire faisant face au fleuve. 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) À l'approche d'orages électriques, de fortes pluies ou de grands vents, ou durant de tels événements. Toutes les ouvertures de citerne et les vannes de cargaison doivent alors être fermées et les bras de transfert doivent être débranchés.
- (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 de citerne et toutes les vannes de cargaison.
- (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 potentiel 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 bouchés, un dispositif de confinement des hydrocarbures fixe ou portatif doit être en place sous le collecteur et on ne doit laisser s'échapper par-dessus bord aucun déversement ni aucune fuite d'hydrocarbures ou d'eau pouvant contenir des hydrocarbures. Il est permis d'enlever les bouchons des dalots périodiquement pour drainer l'eau accumulée, mais on doit les remettre en place aussitôt l'eau écoulée. Un membre de l'équipage doit surveiller les dalots en tout temps lorsqu'ils sont ouverts pour drainage. Il est important de bien drainer le dispositif de confinement du collecteur avant le début des opérations de transfert. On doit signaler

immédiatement toute fuite ou tout déversement à l'opérateur du terminal et aux autorités de réglementation.

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 inadmissible 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 bien fermés avant le début des opérations d'accostage ou d'appareillage.

#### 28. Gîte

Toute gîte excessive du navire doit être évitée.

#### 29. Bruit

En raison de la proximité des résidences locales et d'espaces publics à Montréal à la zone du quai à Montréal, les navires sont tenus de faire tous les efforts visant à réduire les niveaux de bruit de fonctionnement au minimum possible, tout à côté du port de Montréal 109 ou 110, en collaboration avec le terminal et le conseiller de pollution et de sécurité (PSA), et toujours en tenant compte du maintien des opérations et de la conformité sûres et efficaces pour les procédures.

#### 30. Accostage/appareillage du navire adjacent à d'autres navires aux sections 109/110

Le navire le long du poste sera en « mode paré à manœuvrer » pendant l'accostage/appareillage d'un autre navire à la section adjacente du quai.

Les facteurs relatifs au « mode paré à manœuvrer » incluent, entre autres :

1. Les moteurs de navire avec avis immédiat
2. Un membre de l'équipage doit surveiller le collecteur des stations d'amarrage de la passerelle, avant et arrière
3. Garde du quai de réserve
4. Défense portative de réserve, si disponible.

---

# TRANSFERT DE CARGAISON ET DE BALLAST

---

## 5 TRANSFERT DE CARGAISON ET DE BALLAST

### 5.1 COLLECTEURS DU TERMINAL

- Les deux postes d’amarrage sont munis de bras de transfert de cargaison en métal qui présentent des brides d’un diamètre de 8, 10 et 16 pouces. Chaque bras de transfert de cargaison est équipé d’une bride isolante.
- La pression de fonctionnement maximale du collecteur du quai est de 150 psig. Pour les importations de pétrole brut au moyen du bras de transfert de cargaison L-190039, la pression du collecteur du navire doit être maintenue au-dessus de 80 psig en tout temps (viser 100 psig) lorsque la pompe de transfert de pétrole brut d’appoint, J-170009, est utilisée.
- **Le poste 109 est muni de six bras de transfert de cargaison.** Le tableau suivant montre le diamètre des bras de transfert et les produits qu’ils servent à transférer. Ils sont indiqués dans le même ordre que celui où ils se trouvent sur le quai, du côté ouest vers le côté est.

L-19035	L-1908	L-1907	L-1906	L-1905	L-190039
8 po	8 po	8 po	10 po	10 po	16 po
Vapeur de benzène vers l’URV	Benzène	Nonène Orthoxylène Essence moteur Ballast	Xylène Carburéacteur Distillat moyen Ballast	Mazout lourd Charge de craquage catalytique Pétrole brut Huile de base pour lubrifiants Ballast Résidus	Pétrole brut

Note : Il y a un croisement entre L-1907 et L-1906 afin de permettre l’utilisation de n’importe lequel des deux bras pour l’essence moteur ou le distillat moyen.

- Le poste 110 Est est équipé de trois bras de transfert de cargaison. Le tableau suivant montre le diamètre des bras de transfert et les produits qu’ils servent à transférer. Ils sont indiqués dans le même ordre que celui où ils se trouvent sur le quai, du côté ouest vers le côté est.

<b>L-1909</b>	<b>L-1910</b>	<b>L-1911</b>
8 po	8 po	8 po
Carburéacteur Distillat moyen Ballast	Essence moteur Ballast	Mazout lourd Charge de craquage catalytique Pétrole brut Huile de base pour lubrifiants Ballast Résidus

- Débits maximaux :
  - Déchargement de produits noirs à 10 000 barils/h
  - Chargement de produits noirs à 5 000 barils/h
  - Déchargement de produits propres à 8 000 barils/h
  - Chargement de produits propres à <5 000 barils/h (si la canalisation ou le bras de transfert de cargaison de 8 po est utilisé – limite statique et érosive)
  - Déchargement de produits propres à <8 000 barils/h (si la canalisation ou le bras de transfert de cargaison de 10 po est utilisé – limite statique et érosive)
  - Déchargement de pétrole brut à 15 000 barils/h (bras de transfert de cargaison de 16 po)

## 5.2 COLLECTEURS DU NAVIRE

- Les collecteurs du navire doivent être munis de réductions en acier ainsi que de brides de huit pouces conformes aux normes BS 1560, ANSI B16.5 ou l'équivalent.

## 5.3 CAPACITÉ DE RÉCEPTION DE BALLAST DU TERMINAL

- Le terminal peut stocker seulement 20 000 barils de ballast et l'espace disponible est souvent inférieur à ce volume. Tout navire dont les réservoirs de ballast ne sont ni séparés ni propres et qui veut prendre un chargement au terminal et y laisser du ballast doit communiquer avec le centre des opérations de la raffinerie pour discuter de ses besoins avant l'arrivée du navire.

## 5.4 DISTANCE DE POMPAGE

- La distance de pompage entre le quai et les réservoirs de cargaison varie entre 1 et 4 km.



## 5.5 PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES POUR LES TRANSFERTS DE CARGAISON OU DE BALLAST

- Avant le début du transfert de cargaison ou de ballast, 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*.
- En raison de la proximité des résidences locales et d'espaces publics à Montréal à la zone du quai à Montréal, les navires sont tenus de faire tous les efforts visant à réduire les niveaux de bruit de fonctionnement au minimum possible, tout à côté du port de Montréal 109 ou 110 , en collaboration avec le terminal et le conseiller de pollution et de sécurité (PSA ) , et toujours en tenant compte du maintien des opérations et de la conformité sûres et efficaces pour les procédures .

## 5.6 CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES – TRANSFERT DE CARGAISON

- Arrêt du transfert de cargaison : 25 nœuds. Débranchement des bras de chargement : 30 nœuds.

---

# 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 à 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 : – sécuriser le système de transfert de cargaison du terminal;

- débrancher les bras de transfert;
- se tenir prêt à larguer les amarres (si les conditions le permettent);
- communiquer avec les autorités.

Le navire doit : – sécuriser le système de transfert de cargaison du navire;

- amener le navire paré 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 sifflets 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 empêcher la propagation de l'incendie au terminal.

- Le terminal doit :
- sécuriser le système de transfert de cargaison du terminal;
  - débrancher les bras et les tuyaux de transfert (si les conditions le permettent);
  - être paré à larguer les amarres (si les conditions le permettent).

- Le navire doit :
- sécuriser le système de transfert de cargaison du navire;
  - amener le navire paré à un départ d'urgence;
  - communiquer avec les autorités;
  - quitter le poste d'amarrage au besoin.

## 6.2 DÉVERSEMENTS OU FUITES

*Quand les conditions environnementales le permettent, c.-à-d. quand il n'y a pas de glace au poste d'amarrage, le terminal déploie une barrière flottante en aval du navire pour intercepter les déversements et les fuites en provenance du terminal ou des navires qui y sont amarrés.*

### 6.2.1 Déversements ou fuites provenant du terminal

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

- On doit interrompre immédiatement l'opération de transfert et aviser le terminal.
- On doit appliquer immédiatement le plan d'intervention en cas de déversement du terminal. 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 avant de reprendre l'opération de transfert.

### 6.2.2 Déversements ou fuites provenant du navire

En cas de déversement ou de fuite provenant du navire :

- On doit interrompre immédiatement l'opération de transfert et aviser le terminal.
- On doit informer le service des Activités maritimes de Suncor.
- On doit appliquer le plan d'intervention en cas de déversement du navire. On doit notamment 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 que l'on doit confirmer auprès du service des Activités maritimes de Suncor avant de reprendre les opérations de transfert.

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

Les opérations de transfert 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 des opérations de transfert ne nuira pas l'intervention immédiate, efficace et soutenue face à l'incident de pollution maritime.

7 ANNEXE 1A

**ANNEXE 1A**

TERMINAL DE MONTRÉAL-EST DE SUNCOR	DIRECTIVES D'AMARRAGE Exigences d'amarrage minimales pour les navires ayant une LONGUEUR HORS <b>TOUT d'au plus 135 mètres</b>	POSTE D'AMARRAGE 109
---------------------------------------	---	----------------------

- Gare à l'effet du passage des bateaux
- Charge admissible sur le duc-d'albe d'amarrage : 100 t
- Charge admissible sur les bollards de quai : 64 t

**LIMITES DE VENT**

- Arrêter le transfert de cargaison : 25 nœuds
- Drainer et débrancher les bras : 30 nœuds
- Prendre des mesures de précaution : 35 nœuds

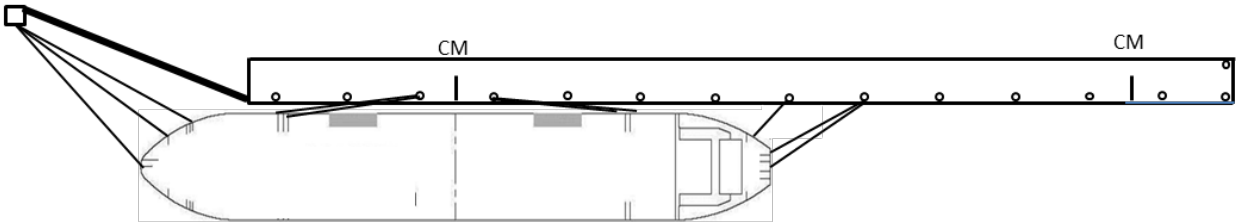
  

<b>Nombre d'amarres</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Emplacement	Proue et travers	Gardes montantes avant	Garde montantes arrière	Travers et poupe

**8 ANNEXE 1B**

**ANNEXE 1B**

<p><b>SUNCOR</b> <b>MONTREAL EAST TERMINAL</b></p>	<p><b>DIRECTIVES D'AMARRAGE</b> Exigences d'amarrage minimales pour les navires ayant une <b>LONGUEUR HORS</b> <b>TOUT de 135 à 180 mètres</b></p>	<p><b>POSTE D'AMARRAGE 109</b></p>
--	--	------------------------------------

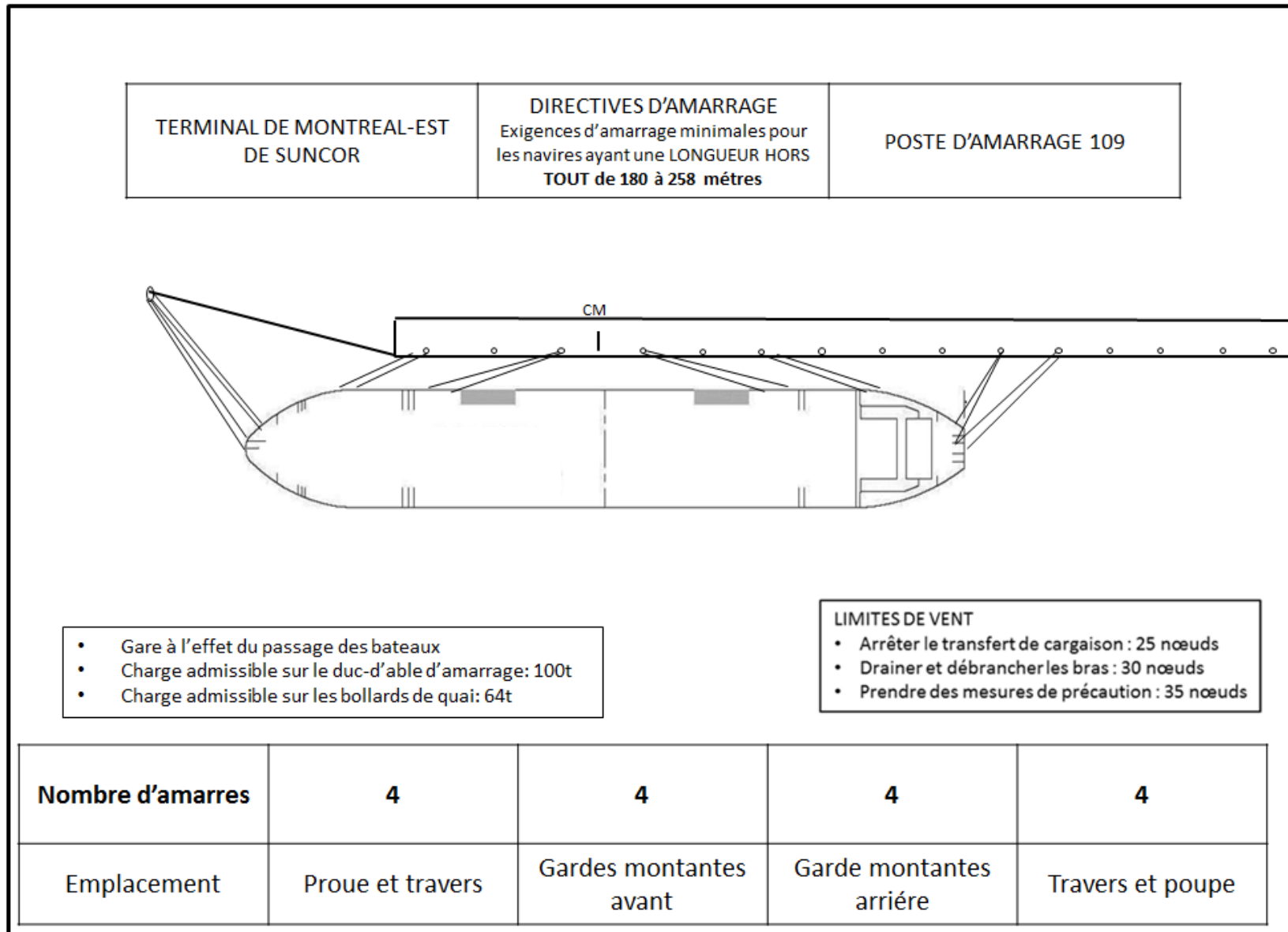
  

  

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gare à l'effet du passage des bateaux</li> <li>• Charge admissible sur le duc-d'albe d'amarrage : 100 t</li> <li>• Charge admissible sur les bollards de quai : 64 t</li> </ul>	<p><b>LIMITES DE VENT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arrêter le transfert de cargaison : 25 nœuds</li> <li>• Drainer et débrancher les bras : 30 nœuds</li> <li>• Prendre des mesures de précaution : 35 nœuds</li> </ul>
--	---

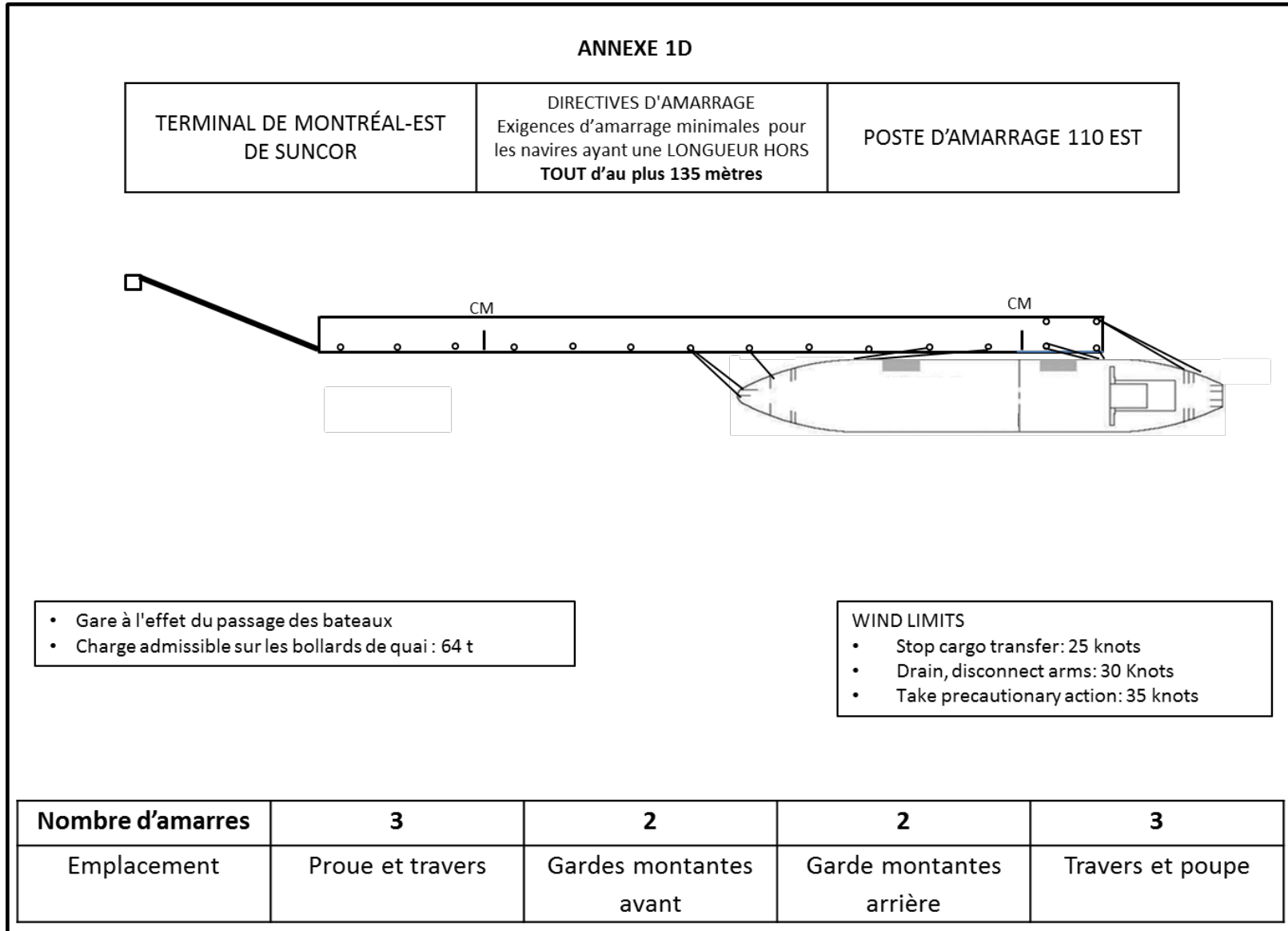
<b>Nombre d'amarres</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Emplacement	Proue et travers	Gardes montantes avant	Garde montantes arrière	Travers et poupe

9 ANNEXE 1C





10 ANNEXE 1D



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

Nom du navire .....

Poste d’arrimage .....

Port .....

Date d’arrivée .....

Heure d’arrivée.....

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

Codage des éléments

La présence des lettres « A », « P » ou « R » dans la colonne intitulée « Code » indique ce qui suit :

**A (« Accord »).** Ce code indique que la considération mentionnée doit faire l’objet d’un accord ou d’une procédure devant être identifié dans la colonne « Remarques » de la liste de vérification ou communiqué sous une autre forme mutuellement acceptable.

**P (« Permission »).** Dans le cas d’une réponse négative aux énoncés codés « P », aucune opération ne doit avoir lieu sans la permission écrite de l’autorité applicable.

**R (« Revérification »).** Ce code indique que les éléments doivent être revérifiés à des intervalles appropriés, tel qu’il a été convenu entre les deux parties et énoncé dans la déclaration.

La déclaration conjointe ne doit pas être signée tant que toutes les parties n’ont pas vérifié et accepté leurs responsabilités assignées.

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.				
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'une installation à gaz inerte, les points suivants doivent être vérifiés physiquement :

Installation 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 pour la 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 <sub>2</sub> 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 .....
Liquides en vrac – généralités	Navire	Terminal	Code	Remarques
30. Les exigences relatives aux opérations fermées ont été			R	

convenues.				
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.				
34. Le raccordement électrique navire-terminal est suffisamment isolé.				
35. Les canalisations du quai sont équipées d'un clapet anti-retour ou des procédures pour prévenir le refoulement ont été discutées.				
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 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			R	

mécanique adéquate dans la salle des pompes.				
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 : .....
Liquides en vrac – généralités	Navire	Terminal	Code	Remarques
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	

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

Installation à gaz inerte	Navire	Terminal	Code	Remarques
50. L'installation à gaz interne est prête à fonctionner et en bon état de marche.			P	
51. Les joints de pont, ou l'équivalent, sont en bon état.			R	
52. Le niveau de liquide dans les casse-vides est approprié.			R	
53. Les analyseurs d'oxygène fixes et portatifs ont été étalonnés et fonctionnent correctement.			R	
54. Les vannes de gaz inerte de réservoir individuel (le cas échéant) sont bien réglées et verrouillées.			R	
55. Les responsables des opérations de manutention de cargaison savent qu'en cas de panne de l'installation 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
56. 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.				
57. La liste de vérification de lavage au pétrole brut, contenue dans le manuel approuvé de lavage au pétrole brut, qui doit être utilisée			R	

avant, pendant et après le lavage au pétrole brut, est disponible et utilisée.				
--	--	--	--	--

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
58. Des opérations de nettoyage des citernes sont planifiées pendant que le navire est à quai.	Oui/Non*	Oui/Non*		
59. Si « oui », les procédures et approbations pour le nettoyage ont été convenues.				
60. 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	

## 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 ..... Rive .....
13. Le navire et la rive 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 au meilleur de notre connaissance.

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 :							

## 12 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 documenté

- Volume et type de cargaison ou de ballast à transférer.
- Séquence convenue pour les transferts de cargaisons multiples.
- Signaux convenus pour : prêt à transférer, début du transfert, ralentissement du transfert, prêt 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.

**13 ANNEXE 4 - Lettre sur la sécurité****Produits Suncor Énergie S.E.N.C.**

Terminal \_\_\_\_\_

Date \_\_\_\_\_

Capitaine/navire citerne à moteur \_\_\_\_\_

Port \_\_\_\_\_

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 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 \_\_\_\_\_ Date/Heure \_\_\_\_\_