

1.1 NORME D'ACCEPTATION DES NAVIRES

Révision 4.1

| | | | |
|---------------------------|--------------------|---------------------------------------|-------------------------------|
| Responsable du document : | Bikramjit Kanjilal | Date d'entrée en vigueur : 2025/01/21 | Date de révision : 2025/01/21 |
| Expert en la matière : | Petar Lolic | N° de CMR : 23322 | N° de document : 6200-0001 |

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|----------|---|----|
| 1.0 | INTRODUCTION | 3 |
| 1.1 | Portée | 3 |
| 1.2 | Modifications et dispenses | 3 |
| 1.3 | Délai de réponse | 4 |
| 1.4 | Exigences minimums | 4 |
| 1.5 | Définitions | 4 |
| 2.0 | AUTORITÉ | 9 |
| 2.1 | Droit de rejeter un navire | 9 |
| 2.2 | Motif de rejet d'un navire proposé | 9 |
| 2.3 | Arrêt technique | 10 |
| 3.0 | ACCEPTATION DES NAVIRES | 11 |
| 3.1 | Généralités | 11 |
| 3.2 | Proposition de navire | 11 |
| 3.3 | Acceptation préliminaire | 11 |
| 3.4 | Acceptation conditionnelle | 12 |
| 3.5 | Acceptation d'un navire lors de multiples escales | 12 |
| 3.6 | Inspection physique des navires | 12 |
| 3.7 | Refus d'accorder des privilèges de transbordement de produits pétroliers à un navire accosté à un poste d'amarrage | 13 |
| 4.0 | RÔLES ET RESPONSABILITÉS | 13 |
| 5.0 | AMÉLIORATION CONTINUE..... | 15 |
| 6.0 | TENUE DES DOSSIERS | 15 |
| 7.0 | RÉFÉRENCES | 16 |
| 7.2 | Documents | 16 |
| ANNEXE A | PROPOSITION DE NAVIRE | 18 |
| ANNEXE B | DÉCLARATION DU CAPITAINE DU NAVIRE | 20 |

1.0 INTRODUCTION

1.1 Portée

- 1.1.1 Trans Mountain assure l'exploitation du Terminal maritime Westridge (« TMW », « Westridge » ou le « terminal ») conformément à toutes les lois, conditions en matière de projets, politiques d'entreprise et pratiques industrielles normalisées reconnues.
- 1.1.2 Trans Mountain s'engage à mener toutes les activités d'exploitation du terminal (y compris, mais sans s'y limiter, le transbordement de produits pétroliers) de manière sûre et efficace.
- 1.1.3 La Norme d'acceptation des navires (la « Norme ») stipule les critères et les exigences que doit satisfaire tout navire ayant l'intention d'effectuer le transbordement de produits pétroliers au Terminal maritime Westridge.
- 1.1.4 La Norme d'acceptation des navires vise à éviter que des privilèges de transbordement d'hydrocarbures soient accordés à un navire qui peut, selon ce que croit raisonnablement Trans Mountain, mettre en péril le terminal, les activités d'exploitation

du terminal, l'environnement ou la santé et la sécurité des personnes, ou qui a le potentiel d'influer défavorablement sur l'efficacité ou la capacité opérationnelles du terminal.

1.1.5 Trans Mountain confirme que cette Norme d'acceptation des navires ne vise pas à :

- gêner le fonctionnement sécuritaire d'un navire.
- entraver aux obligations et responsabilités d'un expéditeur ou encore du propriétaire, de l'exploitant, du gestionnaire ou de l'équipe d'un navire ni à les remplacer ou les assumer.
- entraver à toute fonction ou responsabilité d'une autorité gouvernementale ou d'une société de classification acceptable auprès duquel un navire est matriculé ni à la remplacer ou à y substituer.

1.1.6 Cette norme s'applique à tous les navires qui entendent faire escale au Terminal maritime Westridge pour assurer le transbordement de produits pétroliers, y compris (mais sans s'y limiter), aux pétroliers, aux barges océaniques et aux ensembles remorqueurs-chalands articulés.

1.1.7 Tout navire qui ne respecte pas les exigences de la présente Norme d'acceptation des navires n'aura pas l'autorisation de se livrer (ou de continuer à se livrer) au transbordement de produits pétroliers au Terminal maritime Westridge, sauf comme prévu aux présentes.

1.2 Modifications et dispenses

1.2.1 La présente Norme peut être modifiée ou mise à jour de temps à autre, à la discrétion exclusive et absolue de Trans Mountain. Nonobstant ce qui précède, quand cela est possible, Trans Mountain avise les expéditeurs et déploie des efforts raisonnables sur le plan commercial pour les consulter dans un délai d'au plus 60 jours, mais toujours dans un délai d'au moins 30 jours, précédant l'entrée en vigueur des modifications à la présente Norme d'acceptation des navires, mais se réserve le droit d'apporter des modifications immédiates et urgentes quand cela s'impose dans l'intérêt de la sécurité publique ou de la protection de l'environnement, ou quand une autorité gouvernementale exige que soit apportée une telle modification immédiate.

1.2.2 Quand il s'agit d'un navire ou voyage particulier, toute demande écrite visant à obtenir une dispense ou une exception quant aux exigences de la présente Norme d'acceptation des navires fait l'objet d'une évaluation par Trans Mountain en fonction du risque et au cas par cas. Trans Mountain peut accepter ou refuser la demande à sa discrétion exclusive et absolue, laquelle discrétion doit être exercée de façon raisonnable.

1.3 Délai de réponse

1.3.1 Trans Mountain répond promptement par écrit, mais toujours dans les 24 heures suivant la réception de toutes les correspondances liées aux acceptations de navires, y compris les demandes de renseignements de la part d'expéditeurs, les propositions de navires ou toute autre demande de renseignements ou d'information reçue de la part d'expéditeurs ou de navires. En général, une telle correspondance, si elle est

reçue avant 11 h heure du Pacifique, fait l'objet d'une réponse avant 18 h heure du Pacifique le jour même.

- 1.3.2 Sur réception d'une demande de proposition de navires, la réponse de Trans Mountain consisterait soit en une acceptation préliminaire, soit en un motif de rejet, soit en une demande de renseignements supplémentaires, le tout étant communiqué dans le délai de réponse stipulé.

1.4 Exigences minimums

- 1.4.1 Afin que l'on envisage d'accepter un navire au Terminal, le navire doit satisfaire aux exigences suivantes :

1.4.1.1 Les pétroliers doivent être âgés de moins de quinze (15) ans, mais les pétroliers âgés d'au plus 20 ans peuvent être jugés acceptables, pourvu qu'ils aient été classés au niveau 2 ou à un niveau supérieur en vertu du Programme d'évaluation de l'état (PÉÉ) pour le PÉÉ Hull ou le PÉÉ MC.

1.4.1.2 Les remorqueurs et les barges doivent être âgés de moins de trente (30) ans. Cette limite d'âge peut faire l'objet d'une dérogation au cas par cas, selon l'itinéraire de commerce particulier du navire en question et sur examen des dossiers des sociétés de classification qui s'appliquent à lui.

1.4.1.3 L'état du pavillon d'un navire ne doit pas figurer sur la « liste noire » la plus récente du Protocole d'entente de Paris au chapitre du rendement de l'état du pavillon. On accorde une dispense spéciale à l'égard d'un navire qui figure sur la « liste grise ».

1.4.1.4 Le navire doit être immatriculé auprès d'une société de classification acceptable.

1.4.1.5 Le navire doit être immatriculé auprès d'un club international de protection et d'indemnisation et détenir une assurance qui couvre les incidents consistant en le rejet ou en la menace de rejet d'hydrocarbures, de mélanges d'hydrocarbures ou de résidus pétroliers par le navire et qui est conforme ou supérieur aux exigences « carte bleue » en vertu de la *Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* et la *Convention sur les hydrocarbures de soute*.

1.4.1.6 Un système de gestion de la sécurité certifié doit régir les membres de l'équipage et l'exploitation du navire.

1.4.1.7 Tous les documents d'immatriculation, rapports de visite établis par les sociétés de classification et dossiers connexes du navire doivent être à jour.

1.4.1.8 Le navire ne doit pas être un transporteur de « minerais-*vrac*-pétrole » ou de cargaisons « combinés ».

1.4.1.9 Le navire doit avoir été inscrit dans les bases de données SIRE (Ship Inspection Report Programme) ou OVID (Offshore Vessel Inspection Database), selon le cas, dans les sept (7) mois précédents, une période qui

peut être prolongée à douze (12) mois pour les remorqueurs qui sont désignées pour les barges participantes.

1.4.1.10 Le navire n'est pas assujéti présentement à un arrêt technique des expéditions auprès de Trans Mountain.

1.5 Définitions

- 1.5.1 « **Société de classification acceptable** » (ou « **Classe** ») désigne un organisme non gouvernemental qui est membre d'une association internationale de sociétés de classification et est reconnu par l'état du pavillon d'un navire, qui atteste qu'un navire se conforme à certaines normes et spécifications et assure sa conformité continue à ces normes et spécifications.
- 1.5.2 « **Navire accepté** » désigne un navire que Trans Mountain a autorisé à se livrer (ou à continuer à se livrer) au transbordement de produits pétroliers au Terminal maritime Westridge conformément à la Norme d'acceptation des navires.
- 1.5.3 « **Lois applicables** » désigne i) les actes législatifs, traités, codes, ordonnances, règles, règlements, restrictions ou règlements administratifs nationaux ou étrangers; ii) les jugements, ordres, actes de procédure, injonctions, décisions, jugements, décrets ou montants adjugés par une cour; iii) les politiques réglementaires, pratiques, demandes, lignes directrices ou directives; ou iv) les approbations réglementaires, permis, licences, directives ou autorisations; de toute autorité gouvernementale, ou les règles ou exigences de toute société de classification acceptable auprès duquel un navire est immatriculé.
- 1.5.4 « **Convention sur les hydrocarbures de soute** » désigne la *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute*, conclue à Londres le 23 mars 2001.
- 1.5.5 « *Convention internationale sur la responsabilité civile* » désigne la *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, conclue à Londres le 27 novembre 1992.
- 1.5.6 « **Politiques de l'entreprise** » désigne les politiques et procédures adoptées par Trans Mountain, y compris sa Politique sur l'environnement, la santé et la sécurité, celles qui aident Trans Mountain à remplir les conditions de projet et qui s'appliquent aux expéditeurs au Terminal maritime Westridge, notamment la présente Norme d'acceptation des navires, Trans Mountain Pipeline ULC : règles et règlements sur les tarifs pétroliers qui régissent le transport de pétrole, le Plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures du Terminal maritime Westridge, le Règlement et Guide d'exploitation du Terminal maritime Westridge, le Plan d'intervention d'urgence du Terminal maritime Westridge et le Programme de protection des mammifères marins (ces documents sont accessibles sur le site www.Transmountain.com/fr/).
- 1.5.7 « **Navire accepté sous condition** » désigne un navire qui a été soumis à l'examen de Trans Mountain en vertu de la présente Norme et qui s'est révélé acceptable aux fins de la planification de son accostage au terminal.
- 1.5.8 « **Régime d'évaluation de l'état du navire** » (ou « **CAP** ») désigne le programme de vérification spécialisée de l'état du navire, en supplément à la classe, qui sert à évaluer

l'état réel d'un navire à partir d'une évaluation de résistance, d'une analyse de résistance à la fatigue ainsi qu'en fonction d'une inspection détaillée de sa coque (« **CAP coque** ») et de ses systèmes de machines et de cargaison (« **CAP MC** »).

- 1.5.9 « **Condition de classification** » désigne les exigences en matière de classification nécessaires pour exécuter des mesures particulières dans un délai précis afin de permettre à un navire de conserver sa classification auprès d'une société de classification acceptable.
- 1.5.10 « **Manquement** » désigne le défaut ou l'incapacité d'un navire ou de son propriétaire, de son exploitant ou de son gestionnaire de respecter certaines exigences des lois applicables, des politiques de l'entreprise ou de la pratique industrielle normalisée applicable aux navires.
- 1.5.11 « **Procédure en cas de départ anticipé** » (ou « **EDP** ») désigne la pratique selon laquelle un navire quitte le terminal avant la délivrance du connaissement, le capitaine du navire ayant donné à l'agent portuaire l'autorisation de signer les connaissements après le départ du navire.
- 1.5.12 « **EQUASIS** » désigne une base de données en ligne qui rassemble des renseignements existants liés à la sécurité des navires de sources à la fois publiques et privées et assurent la disponibilité de ces renseignements sur Internet (www.equasis.org) (en anglais).
- 1.5.13 « **Encrassement** » désigne le dépôt, la prolifération et l'accumulation de micro-organismes marins et/ou de macro-organismes marins sur les parties d'un navire sous l'eau.
- 1.5.14 « **Flotte** » désigne un groupe de navires dont la gestion est assurée par une entreprise de gestion technique ou un groupe d'entreprises de gestion technique affiliées.
- 1.5.15 « **État du pavillon** » désigne le pays dans lequel le navire est immatriculé et soumis aux lois qui y sont en vigueur.
- 1.5.16 « **Autorité gouvernementale** » désigne le gouvernement du Canada ou toute autre nation ou l'une quelconque de ses subdivisions politiques, qu'elles soient de compétence provinciale, étatique ou locale, et toute agence, autorité ou banque centrale ou encore tout intermédiaire, organisme réglementaire ou tribunal, ou toute autre entité qui exerce des pouvoirs ou fonctions exécutifs, législatifs, judiciaires, d'imposition, réglementaires ou administratifs d'un gouvernement ou qui y sont afférents, y compris les organismes supranationaux, notamment : les autorités maritimes ou d'autres autorités applicables du pays de l'état du pavillon ou de l'immatriculation du navire, y compris Transports Canada; ii) la Garde côtière du Canada; iii) l'Organisation maritime internationale; et iv) toute autre autorité maritime, portuaire ou chargée des terminaux, ou encore toute autre autorité applicable ayant compétence sur les services terminaux à fournir par Trans Mountain.
- 1.5.17 « **Club international de protection et d'indemnisation** » désigne un club de protection et d'indemnisation qui offre une assurance mutuelle maritime à ses membres et qui appartient aux clubs internationaux de protection et d'indemnisation (www.igpandi.org) (en anglais).

- 1.5.18 « **Lettre de réclamation** » (ou « **LOP** ») désigne une communication écrite qui a pour but d'exprimer et de consigner un sentiment de mécontentement concernant une question et qui tient le destinataire responsable des conséquences juridiques ou financières issues du sujet faisant l'objet de la plainte.
- 1.5.19 « **Navire de levage** » a le sens qui lui est attribué par la définition du terme « navire de levage » décrite dans Trans Mountain Pipeline ULC : règles et règlements sur les tarifs pétroliers qui régissent le transport de pétrole.
- 1.5.20 « **Déclaration du capitaine du navire** » désigne une confirmation que le navire donne à Trans Mountain à l'égard de son engagement à fournir certains renseignements et à réaliser et à entreprendre des responsabilités et pratiques d'exploitation, et ce, à partir d'information relevée dans l'annexe B du présent document.
- 1.5.21 « **Désignation** » a le sens qui lui est attribué par la définition du terme « désignation » décrite dans Trans Mountain Pipeline ULC : règles et règlements sur les tarifs pétroliers qui régissent le transport de pétrole.
- 1.5.22 « **OceanSmart** » désigne l'application de gestion des flux de travail et de l'information en nuage qu'utilise Trans Mountain dans l'exercice de différentes activités d'exploitation du Terminal maritime Westridge.
- 1.5.23 « **Oil Company International Marine Forum** » (ou « **OCIMF** ») désigne l'association volontaire de sociétés pétrolières qui s'intéressent à l'expédition et à l'entreposage en terminal de pétrole brut, de produits pétroliers, de produits pétrochimiques et de gaz.
- 1.5.24 « **Offshore Vessel Inspection Database** » (ou « **OVID** ») désigne la base de données sur les inspections en mer gérée par l'OCIMF.
- 1.5.25 « **Protocole d'entente de Paris** » désigne le Protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port dans la mise en œuvre d'ententes sur la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin, adopté le 26 janvier 1982, 21 ILM 1.
- 1.5.26 « **Pétrole** » a le sens qui lui est attribué par la définition du terme « pétrole » décrite dans Trans Mountain Pipeline ULC : règles et règlements sur les tarifs pétroliers qui régissent le transport de pétrole.
- 1.5.27 « **Contrôle des navires par l'État du port** » (ou « **PSC** ») désigne une partie autorisée à effectuer des inspections sur les navires, et ce, en application du Protocole d'entente de Paris.
- 1.5.28 « **Conditions de projet** » désigne les exigences prescrites par la Régie de l'énergie du Canada que Trans Mountain doit satisfaire et entretenir afin de pouvoir construire et exploiter le Projet d'expansion de Trans Mountain, en plus des exigences stipulées dans le Certificat de commodité et de nécessité publiques OC-65 daté du 21 juin 2019 et délivré par la Régie de l'énergie du Canada.
- 1.5.29 « **Incident grave** » désigne tout incident ou événement lié à un navire qui cause des dommages matériels à une personne, à un bien ou à l'environnement, y compris (sans s'y limiter) tout incident ou événement qui constituerait un « accident maritime » au sens de l'[article 3\(1\)](#) du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*

SOR/2014-37 tel que modifié, incluant les dommages qui nuisent à la navigabilité du navire, notamment le naufrage, l'échouage, les collisions, le défaut total du système de propulsion, de l'équipement de direction ou de navigation, ou encore les incidents qui sont à l'origine d'un déversement d'hydrocarbures ou d'un bris de confinement ou d'une blessure grave ou de la mort.

- 1.5.30 « **Manquement important** » désigne le défaut ou l'incapacité d'un navire ou de son propriétaire, de son exploitant ou de son gestionnaire de respecter certaines exigences des lois applicables, des politiques de l'entreprise ou de la pratique industrielle normalisée applicable aux navires en ce qui a trait à une défectuosité de la structure, du système de propulsion, du pont, de la passerelle ou de l'équipement de manutention des cargaisons du navire, ou encore à une lacune des activités d'exploitation du navire, lesquelles défectuosités ou lacunes posent, seules ou collectivement, une grave menace pour la sécurité du personnel, du navire ou du terminal, ou encore un risque pour l'environnement.
- 1.5.31 « **Accidents évités de justesse** » signifie tout incident ou événement lié à un navire qui aurait pu donner lieu à un incident grave, n'eût été de circonstances particulières.
- 1.5.32 « **Programme de rapport d'inspection du navire** » ou « **SIRE** » désigne un outil d'évaluation des risques des pétroliers et une base de données en la matière gérée par l'OCIMF.
- 1.5.33 « **Pratique industrielle normalisée applicable aux navires** » désigne l'exercice du degré d'adresse, de diligence et de prudence que l'on attendrait raisonnablement et habituellement d'un commandant ou d'un exploitant de navire compétent et chevronné qui se livre à l'exploitation d'un navire, qui consiste notamment en l'application des bons usages maritimes et en le respect des recommandations de l'OCIMF, telles que celles contenues dans l'*International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals* (ISGOTT).
- 1.5.34 « **Arrêt technique** » signifie le rejet temporaire d'un navire et/ou d'une flotte par Trans Mountain.
- 1.5.35 « **Navire** » a le sens qui lui est attribué par la définition du terme « navire » décrite dans les Trans Mountain Pipeline ULC : règles et règlements sur les tarifs pétroliers qui régissent le transport de pétrole.
- 1.5.36 « **Avis de mise à disposition d'un navire** » désigne un avis formel émis par le capitaine du navire à Trans Mountain après son accostage au terminal, ce qui indique que le navire est prêt à tous les égards à entreprendre le transbordement de produits pétroliers.
- 1.5.37 « **Proposition de navire** » s'entend de la désignation, à l'aide d'OceanSmart, par un expéditeur d'un navire pour faire escale au Terminal maritime Westridge.

2.0 AUTORITÉ

2.1 Droit de rejeter un navire

2.1.1 Trans Mountain se réserve le droit de rejeter tout navire proposé par un expéditeur qui ne satisfait pas à l'ensemble des critères et des exigences de la présente Norme d'acceptation des navires.

2.2 Motif de rejet d'un navire proposé

2.2.1 Une décision que prend Trans Mountain de rejeter un navire est basée sur l'évaluation qu'effectue Trans Mountain du navire, en tenant compte des lois applicables, des politiques de l'entreprise et de la pratique industrielle normalisée applicable aux navires. Les motifs invoqués par Trans Mountain pour rejeter un navire peuvent comprendre les suivants :

2.2.1.1 Le navire ne se conforme pas aux lois applicables, y compris (sans s'y limiter) les lois et règlements relatifs à la santé, à la sécurité et/ou à l'environnement.

2.2.1.2 Le navire ne se conforme pas à la pratique industrielle normalisée applicable aux navires.

2.2.1.3 Le navire ne satisfait pas à l'ensemble des normes et des critères applicables en matière de sécurité, de récupération de vapeurs et de dimensions ni à d'autres normes et critères imposés par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (y compris, sans s'y limiter, par le capitaine de port de l'Administration portuaire de Vancouver), ou par l'Administration de pilotage du Pacifique.

2.2.1.4 Le navire ne se conforme pas aux politiques de l'entreprise.

2.2.1.5 Le navire est soumis à des restrictions juridiques, y compris, mais s'y limiter, à des sanctions internationales ou nationales.

2.2.1.6 Lorsque Trans Mountain a relevé un défaut de la part du navire de satisfaire aux exigences de l'État du pavillon du navire, de la société de classification acceptable auprès duquel il est immatriculé, du club international de protection et d'indemnisation auprès duquel il est immatriculé, ou encore de ses propriétaires, exploitants ou gestionnaires (ou de satisfaire à d'autres préoccupations qui s'y rattachent).

2.2.1.7 En cas de manquement important existant de la part du navire ou quand on n'a pas pris de mesures correctives pour remédier au manquement important conformément à la pratique industrielle normalisée applicable aux navires.

2.2.1.8 Lorsqu'un navire a été mis en cause dans un incident grave au cours des six (6) derniers mois.

2.2.1.9 Lorsqu'un navire a été mis en cause dans un incident grave et que l'on n'a pas pris de mesures correctives conformément à la pratique industrielle normalisée applicable aux navires.

2.2.1.10 Quand il existe un manquement important ou en cas d'accident évité de justesse ou d'incident grave mettant en cause un ou plusieurs navires détenus, exploités ou gérés par la même entité (ou des entités apparentées) qui détient, exploite ou gère le navire, et quand on n'a pas pris de mesures correctives conformément à la pratique industrielle normalisée applicable aux navires.

2.2.1.11 Un encrassement important ou une dégradation importante de la coque et/ou de la superstructure du navire.

2.2.2 Dès le moment où Trans Mountain décide de rejeter un navire proposé, elle en informe promptement par écrit l'expéditeur concerné en indiquant également les motifs du rejet.

2.2.3 Un navire rejeté peut soumettre une nouvelle demande d'acceptation après avoir rectifié les problèmes ayant conduit au rejet initial du navire.

2.3 Arrêt technique

2.3.1 À la suite d'un manquement important, d'un incident grave ou d'un accident évité de justesse, ou si le rendement du navire au terminal a été soumis à des retards inhabituels pour des raisons qui ne sont pas attribuables à Trans Mountain (qui durent plus de quatre (4) heures pendant une seule escale à un poste d'amarrage) ou à une panne d'équipement, Trans Mountain pourra imposer un arrêt technique à un navire jusqu'à ce que le problème ait été résolu à la satisfaction de Trans Mountain, agissant de façon raisonnable.

2.3.2 Trans Mountain tient une liste confidentielle de navires soumis à un arrêt technique dans OceanSmart. Si le navire concerné fait l'objet d'un arrêt technique, un expéditeur en train de préparer une proposition de navire se voit transmettre une alerte dans OceanSmart. L'expéditeur peut conseiller au représentant du navire de communiquer directement avec Trans Mountain pour discuter de telles questions.

2.3.3 Trans Mountain encourage les expéditeurs et les représentants de navires à faire à l'intention de Trans Mountain un compte rendu de la cause de tout manquement important, accident évité de justesse ou incident grave qui peut avoir eu lieu pendant l'escale du navire au terminal, en plus de fournir une analyse exhaustive des causes profondes et des plans pour apporter les correctifs nécessaires et éviter que cela ne se reproduise.

2.3.4 Trans Mountain peut, à sa discrétion exclusive et absolue, étendre l'arrêt technique à tous les navires de la même flotte si elle détermine qu'il existe un manque d'efficacité et de systématisme dans la mise en œuvre des mesures correctives adéquates en réponse à un manquement important ou à un incident grave mettant en cause un navire de la flotte.

L'imposition aux navires d'un arrêt technique et sa fin sont soumises à l'approbation du directeur des terminaux Westridge et de Burnaby après qu'a été pris en considération l'état d'avancement de la mise en œuvre efficace et systématique des mesures correctives adéquates en conséquence, et ce, à partir d'une analyse exhaustive des causes profondes effectuée par le représentant du navire.

3.0 ACCEPTATION DES NAVIRES

3.1 Généralités

3.1.1 Les exigences aux termes de la présente norme d'acceptation des navires s'appliquent toutes les fois qu'un navire demande à faire escale au terminal, que le navire se soit ou non déjà qualifié comme navire accepté et qu'il ait ou non déjà fait escale au terminal. Toutefois, une seule acceptation des navires peut autoriser un navire à accoster plusieurs fois pendant un même voyage dans le but de permettre le transbordement de ses cargaisons à l'aide d'élévateurs de fret distincts.

3.2 Proposition de navire

3.2.1 Les expéditeurs doivent soumettre une proposition de navire pour chaque navire désigné dans OceanSmart; la proposition reprend l'information contenue dans l'annexe A.

3.3 Acceptation préliminaire

3.3.1 Sur réception d'une proposition de navire et avant de délivrer une acceptation préliminaire, Trans Mountain procède à un examen du navire à partir de renseignements mis à sa disposition afin de confirmer que le navire respecte les exigences en vertu de la présente norme, comme suit :

3.3.1.1 Les exigences minimales (article 1.4)

3.3.1.2 Toutes les lois applicables, y compris les lois, règlements ou normes industrielles relatifs à la santé, à la sécurité et/ou à l'environnement, y compris ceux qui s'appliquent aux qualifications des membres de l'équipage du navire ainsi que les recommandations applicables de l'OCIMF

3.3.1.3 Une confirmation que le navire n'a aucun manquement non résolu issu des inspections de contrôle par l'État du port ou des inspections au titre du SIRE qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité maritime ou mettre en danger le personnel du navire ou de Trans Mountain ou encore le public, ou même influencer défavorablement sur l'environnement

3.3.2 Au cours de l'examen, Trans Mountain étudie et évalue l'information soumise relativement au navire visé dans la proposition de navire et prend également en considération d'autre information contenue dans les dossiers de Trans Mountain ou obtenue d'autres sources, y compris, mais sans s'y limiter :

3.3.2.1 Les bases de données, notamment SIRE, OVID ou EQUASIS

3.3.2.2 Les bases de données sur les inspections de contrôle par l'État du port et les rapports/information soumis par le navire ou en son nom au contrôle par l'État du port

3.3.2.3 Les dossiers faisant état des incidents graves précédents dans lesquels le navire ou son propriétaire, son exploitant ou son gestionnaire a été mis en cause

3.3.3 Pendant le contrôle du navire, Trans Mountain procède également à l'examen et à la confirmation des éléments suivants :

3.3.3.1 Que le navire est adéquatement configuré et équipé pour permettre l'exercice des activités de manutention des cargaisons en toute sécurité au terminal

3.3.3.2 La validité des documents d'enregistrement à bord, y compris des documents d'assurance

3.3.3.3 Qu'il n'existe pas de manquements qui pourraient avoir une incidence importante sur la sécurité du terminal et influencer défavorablement sur l'environnement

3.3.4 Dans le cadre de l'examen effectué par Trans Mountain, elle peut demander de plus amples renseignements liés au navire, y compris (mais sans s'y limiter) les points non résolus dans la SIRE ou toute information relevée dans d'autres bases de données pertinentes.

3.3.5 On communique les résultats de l'examen à l'expéditeur dans le délai de réponse mentionné à l'article 1.3.

3.4 Acceptation conditionnelle

3.4.1 Malgré le fait qu'un navire ait reçu une acceptation préliminaire, Trans Mountain ne lui attribue un poste d'amarrage au terminal qu'après avoir reçu une *Déclaration du capitaine du navire* (annexe B).

3.4.1.1 Sous réserve que tous les éléments contenus dans la *Déclaration du capitaine du navire* reprennent tous les éléments ayant fait l'objet d'une réponse affirmative, Trans Mountain accepte à titre conditionnel le navire et l'inscrit à l'horaire d'accostage préparé par le terminal et en informe l'expéditeur et le navire.

3.4.1.2 Pour éviter les retards ou les interruptions, on conseille aux expéditeurs de soumettre une *Déclaration du capitaine du navire* au moment de présenter une proposition de navire, même si de multiples navires font l'objet de la proposition.

3.5 Acceptation d'un navire lors de multiples escales

3.5.1 Trans Mountain peut envisager d'accepter, aux termes d'une proposition de navire, un seul navire lors de multiples escales au terminal sous une même désignation si l'on juge qu'il est nécessaire pour l'expéditeur de se conformer aux Trans Mountain Pipeline ULC : règles et règlements sur les tarifs pétroliers qui régissent le transport de pétrole. Dans de pareils cas, la deuxième acceptation et les acceptations subséquentes du navire au titre d'une même désignation seront considérées comme conditionnelles et assujetties au rendement du navire pendant sa première escale au terminal. Trans Mountain se réserve le droit de retirer l'acceptation du navire lors de la deuxième escale et des escales subséquentes si une inspection physique du navire permet de déterminer qu'il ne se conforme pas aux exigences de la présente norme d'acceptation des navires. Quoi qu'il en soit, sont présentés par le navire ou en son nom avant chaque escale subséquente les éléments suivants :

3.5.1.1 Une confirmation que ni l'état du navire ni les qualifications et l'expérience de son personnel d'exploitation n'ont changé de façon importante depuis sa dernière escale

3.5.1.2 Une *Déclaration du capitaine du navire* dûment remplie

3.6 Inspection physique des navires

3.6.1 Quand le navire aura accosté au Terminal maritime Westridge, il fera l'objet d'une inspection physique et d'un examen confiés à un superviseur de l'interface maritime désigné par Trans Mountain afin qu'il vérifie les renseignements que Trans Mountain a passés en revue pendant les processus de proposition de navire et de contrôle du

navire (l'« **inspection physique** »). En général, l'inspection physique consiste notamment (sans toutefois s'y limiter) à effectuer des tournées générales d'inspection du navire, à confirmer que tous les points et conditions figurant dans la liste de vérifications navire-terre de Trans Mountain sont remplis, et à passer en revue la *Déclaration du capitaine du navire*. Dans le cas des barges, l'inspection physique englobe également tout remorqueur.

3.6.2 En règle générale, Trans Mountain s'attend à ce qu'une inspection physique dure environ deux (2) heures, à partir du moment où l'on permet à son superviseur de l'interface maritime d'accéder en toute sécuritaire au navire. Le superviseur de l'interface maritime demande à confirmer que les manquements cernés sont rectifiés avant l'acceptation par Trans Mountain de l'Avis de mise à disposition d'un navire. Trans Mountain délivre une LOP et en achemine une copie à l'expéditeur dans les cas où une inspection physique dure plus que trois (3) heures.

3.6.3 En cas d'identification d'un manquement important, le navire est réputé être rejeté et pourrait être tenu de quitter son poste d'amarrage jusqu'à ce que les mesures correctives voulues soient réalisées.

3.7 Refus d'accorder des privilèges de transbordement de produits pétroliers à un navire accosté à un poste d'amarrage

3.7.1 En règle générale, Trans Mountain procédera au transbordement de produits pétroliers peu de temps après avoir accepté l'Avis de mise à disposition d'un navire.

3.7.2 Si, toutefois, Trans Mountain détermine que le fait d'entamer ou de poursuivre le transbordement de produits pétroliers vers ou depuis un navire en particulier est susceptible de compromettre la sécurité du Terminal maritime Westridge ou que ce geste a le potentiel d'avoir une incidence néfaste sur l'environnement, ou encore qu'il est susceptible d'influer défavorablement sur l'efficacité ou la capacité opérationnelles du terminal, attribuable, dans l'une ou l'autre de ces éventualités, à un manquement ou à un autre problème lié au navire, Trans Mountain peut cesser immédiatement les activités de transbordement et, à sa discrétion exclusive, retirer ou limiter les privilèges de transbordement du navire.

Dès la cessation des activités de transbordement, Trans Mountain informe par écrit le capitaine du navire, l'agent portuaire du navire et l'expéditeur concerné du motif à l'appui de sa décision.

3.7.4 Selon la nature du manquement ou de tout autre problème lié au navire qui conduit à la cessation des activités de transbordement, Trans Mountain peut permettre au navire de rester à son poste d'amarrage ou d'accoster de nouveau au quai et de réaliser/reprendre le transbordement de produits pétroliers, et ce, après que l'on a remédié, à la satisfaction de toutes les parties concernées, à tout manquement non résolu ou à tout problème lié au navire. Dans ces circonstances, on suit le processus suivant :

3.7.4.1 Après que l'on aura rectifié le manquement ou le problème ayant donné lieu à la cessation des activités de transbordement, le propriétaire, l'exploitant ou le gestionnaire du navire devra fournir à Trans Mountain un plan de mesures correctives, suivi d'un rapport d'achèvement. Dans la plupart des cas, on

devra également fournir à Trans Mountain un rapport de visite établi par la société de classification de même que toute documentation délivrée par l'autorité gouvernementale, le cas échéant.

3.7.4.2 Avant de reprendre le transbordement de produits pétroliers, Trans Mountain procède à la réévaluation du navire, ce qui peut consister notamment, sans toutefois s'y limiter, en un examen plus approfondi de ses documents d'immatriculation et certificats de visite, entre autres documents, en une inspection physique et en un examen des pratiques d'exploitation du navire.

4.0 RÔLES ET RESPONSABILITÉS

4.1 Parmi les membres du personnel de Trans Mountain qui ont des responsabilités dans le contexte du présent document, mentionnons les personnes suivantes :

4.1.1. Directeur, Terminaux Westridge et de Burnaby

4.1.1.1 Veiller au respect de toutes les politiques d'entreprise de Trans Mountain.

4.1.1.2 Déléguer l'application systématique de la norme d'acceptation des navires au gestionnaire, Logistique maritime.

4.1.1.3 Examiner et approuver tous les cas de rejet d'un navire ou d'arrêt technique.

4.1.1.4 Examiner toutes les demandes de dispense quant aux exigences prévues par la présente Norme et donner suite à la demande ou la rejeter.

4.1.2 Gestionnaire, Logistique maritime

4.1.2.1 Désigner le superviseur de l'interface maritime.

4.1.2.2 Appliquer les exigences prévues dans la présente norme d'acceptation des navires à toutes les escales de navires au terminal; soumettre des navires à des contrôles de conformité occasionnels et appliquer par ailleurs toutes les politiques de l'entreprise au besoin.

4.1.2.3 Examiner et recommander le rejet ou l'arrêt technique d'un navire ou les changements de statut.

4.1.2.4 Examiner les cas de retard d'un navire au terminal et déterminer la marche à suivre pour prévenir ou atténuer des retards semblables à l'avenir.

4.1.2.5 Consulter régulièrement les expéditeurs au sujet de problèmes et de préoccupations en matière maritime, y compris en ce qui a trait à l'application de la présente norme d'acceptation des navires.

4.1.2.6 Passer en revue la mise en œuvre de la présente norme afin d'en confirmer la conformité aux procédures d'exploitation et l'atteinte des buts et objectifs applicables.

4.1.3 Superviseur, Interface maritime

4.1.3.1 Assumer le rôle du représentant du terminal à bord.

4.1.3.2 Procéder à une inspection physique conformément à la présente norme et recommander si un navire est acceptable ou s'il faut lui refuser des privilèges

d'accostage à quai et de transbordement de produits pétroliers au Terminal maritime Westridge.

4.1.3.3 Assurer la tenue des dossiers nécessaires pour déterminer si un navire satisfait ou non à tous les critères.

4.1.3.4 Procéder aux contrôles et inspections à bord requis et apporter une aide à cet effet, au besoin.

4.1.3.5 Examiner et, si on le juge nécessaire, étudier les préoccupations à propos du navire ou des activités d'exploitation du navire au poste d'amarrage.

4.1.3.6 Suspendre ou cesser immédiatement le transbordement de produits pétroliers quand on détermine qu'entamer ou poursuivre ces activités de transbordement pourrait mettre en danger le personnel, le public ou l'environnement.

4.1.4 Équipe chargée des activités d'exploitation à Westridge

4.1.4.1 Appuyer l'interface navire-terminal conformément aux procédures d'exploitation de Trans Mountain et aux pratiques mondiales pertinentes en matière d'exploitation sécuritaire des terminaux et des pétroliers.

4.1.4.2 Procéder à l'amarrage / au désamarrage du navire, au branchement/débranchement des bras de chargement ou des tuyaux de transbordement maritimes, réguler l'écoulement des produits pétroliers, en cesser immédiatement le transbordement et entamer des mesures d'intervention d'urgence, si cela est nécessaire.

4.1.4.3 Signaler au superviseur de l'interface maritime toute préoccupation concernant le navire.

4.1.4.4 Un membre de cette équipe sera désigné représentant du terminal à bord. Pour des raisons pratiques, le rôle de représentant du terminal sera réparti entre les différents membres de l'équipe chargée des activités d'exploitation à Westridge, selon des horaires par quarts et leur conformité aux ententes et règlements sur les heures de travail.

4.1.5 Services aux expéditeurs

4.1.5.1 Être le point de contact principal en ce qui a trait aux questions commerciales et assurer la liaison auprès des expéditeurs pipeliniers, au besoin.

5.0 AMÉLIORATION CONTINUE

Trans Mountain peut, de temps à autre, demander d'examiner le processus de sélection et de proposition de navire d'un expéditeur afin d'étayer davantage et d'affiner les objectifs de la présente norme.

6.0 TENUE DES DOSSIERS

6.1 Les dossiers se rapportant à toutes les tâches entreprises et à l'information recueillie dans le respect de cette procédure seront tenus dans OceanSmart.

7.0 RÉFÉRENCES

Trans Mountain encourage les expéditeurs et les propriétaires, exploitants et gestionnaires de navire à se familiariser avec ces documents, qui sont répertoriés ici à titre de référence.

7.2 Documents

| N o | Nom du document | Remarques |
|--------|---|--|
| 1 | Port de Vancouver : Guide d'information portuaire https://www.portvancouver.com/fr/media/documents/guide-dinformation-portuaire | Contient des instructions sur la façon de naviguer dans le port de Vancouver. |
| 2 | Norme d'acceptation des navires de Trans Mountain et procédures et documents connexes | Décrit la Norme et la façon dont on la met en œuvre. |
| 3 | Publications et avis de l'industrie de l'Administration de pilotage du Pacifique https://www.app.gc.ca/Publications et avis relevant de l'industrie | Contient des directives sur le recours aux pilotes et aux remorqueurs d'escorte se rapportant à la Côte ouest du Canada. |
| 4 | <i>Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports, SOR/2014-37, https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-37/page-1.html#h-798736</i> | Offre des conseils sur le signalement des accidents |

| | | |
|---|---|--|
| | | maritimes . |
| 5 | BC Chamber of Shipping: Advisory to Ship Masters and Agents: Anchorage Guidelines (Avis aux capitaines de navire et aux agents maritimes : Directives en matière d’ancrage) | Contient des instructions sur le processus d’ancrage dans le port de Vancouver. L’agent doit en remettre un exemplaire au capitaine avant l’arrivée du navire. |
| 6 | International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT) (en anglais) https://www.ocimf.org/publications/books/internationalsafety-guide-for-tankers-and-terminals-1 | Propose des directives générales en matière de sécurité à l’intention des pétroliers et des terminaux. |
| 7 | Oil Company International Marine Forum Ship Inspection Report Programme (SIRE) (en anglais) https://www.ocimf.org/programmes/sire | Présente de l’information sur les inspections requises pour les navires. |

| | | |
|---|---|---|
| 8 | Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) https://www.imo.org/fr/about/conventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)%2c-1974.aspx | Traité international qui se rapporte à la sécurité des navires marchands. |
| 9 | Avis aux navigateurs de la Garde côtière canadienne (GCC) notmar.gc.ca/ | Informe les navigateurs des enjeux de sécurité importants en matière de navigation qui touchent les eaux canadiennes. |
| | Avis annuels aux navigateurs https://www.notmar.gc.ca/publications/annuel/annual-notice-to-mariners-fra.pdf | |

| N° | Nom du document | Remarques |
|----|--|--|
| 10 | Carte n° 3495 du Service hydrographique du Canada (SHC) – Vancouver Harbour Eastern Portion/Partie Est (ou l'équivalent) | Le navire doit être muni de la carte n° 3945 pour accéder au TMW. Le navire doit être muni d'autres cartes, au besoin. On doit corriger et mettre à jour toutes les cartes de navigation de manière à inclure les avis |

| | | |
|----|---|---|
| | | récents aux navigateurs. |
| 11 | Entente d'adhésion à la WCMRC cosbc.ca/index.php/our-services/oil-spillresponse/registration-process | Doit être dûment remplie avant l'entrée dans les eaux canadiennes. Valable pendant un an. |
| 12 | Guidelines for the Reduction of Underwater Noise from Commercial Shipping to Address Adverse Impacts on Marine Life (Lignes directrices pour la réduction du bruit sous-marin provenant du transport maritime commercial afin de lutter contre les effets néfastes sur la vie marine) intertanko.com/upload/98595/Guidelines%20For%20The%20Reduction%20Of%20Underwater%20Noise.pdf | Fournit des renseignements sur l'impact des émissions sonores sous-marines provenant des navires et sur les moyens de les réduire au minimum. |
| 13 | Infographie sur le bruit du programme ECHO, avril 2016 https://www.portvancouver.com/wp-content/uploads/2016/04/ECHO-Program-UnderwaterNoise-Infographic-April-2016.pdf | Présente de l'information sur l'impact qu'ont les navires sur le bruit sous l'eau. |
| 14 | Mariner's Guide to Whales, Dolphins and Porpoises of Western Canada (Guide sur les baleines, les dauphins et les marsouins de l'Ouest canadien à l'intention des navigateurs) https://wildwhales.org/learn/mariners-guide/ | Guide de référence utile sur les mammifères marins sur la côte de la C.-B. |
| 15 | Minimum standards for in-water cleaning of biofouling on vessels in Australian waters (Normes minimales pour le nettoyage dans l'eau des salissures biologiques sur les navires dans les eaux australiennes) | Le tableau 1 (Échelle du niveau d'encrassement servant à quantifier |

| | | |
|----|---|---|
| | | l'encrassement sur les coques de navire) de ce document fournit des orientations sur la façon d'évaluer le degré d'encrassement sur un navire. |
| 16 | ANNEXE MEPC 26 DE LA RÉOLUTION MEPC.207(62), adoptée le 15 juillet 2011 (en anglais) https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/RESOLUTION%20MEPC.207[62].pdf | Lignes directrices 2011 relatives au contrôle et à la gestion de l'encrassement biologique présent sur les navires dans le but de minimiser la transmission des espèces aquatiques envahissantes (y compris les mises à jour futures sur le sujet diffusées par l'IMO/le MEPC). |

ANNEXE A

Liste de vérification de la proposition de navire et des renseignements connexes

Il incombe à l'expéditeur de fournir les renseignements suivants par le biais d'OceanSmart au moment de la proposition de navire :

A. Renseignements généraux :

- i. Nom du navire et n° d'IMO
- ii. Période de chargement ou date de début de la période à quai :
- iii. Coordonnées du navire :
- iv. Coordonnées du gestionnaire du navire :

B. Confirmation de la part de l'expéditeur qu'il a exercé la diligence voulue avant de proposer le navire afin de confirmer, à sa connaissance, ce qui suit :

- i. Le navire est : un navire non visé par des sanctions; jugé apte à naviguer dans les eaux; de classe; détenteur d'une assurance responsabilité adéquate contre les risques maritimes; et exploité en vertu d'un système certifié de gestion de la sécurité et/ou de la qualité selon les lois applicables, y compris tous les règlements pertinents applicables au port de Vancouver qui sont contenus dans la version à jour du Guide d'information portuaire de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.
- ii. Le navire, à la date de la proposition dont il fait l'objet, n'est pas assujéti à un ordre en matière de santé et de de sécurité, ou à la possibilité d'un tel ordre.
- iii. Le navire a été inscrit dans les bases de données SIRE ou OVID (selon le cas) dans les sept (7) mois précédents et est, à l'avis de l'expéditeur, apte à entreprendre le voyage prévu.
- iv. Le navire satisfait à toutes les exigences prévues par la Norme d'acceptation des navires imposée par Trans Mountain Corporation, y compris l'âge du navire ou des navires.
- v. Les officiers du navire qui participent aux activités de manutention des cargaisons maîtrisent l'anglais parlé.
- vi. Le navire est capable de maintenir une teneur en oxygène de moins de 6 % dans ses citernes à cargaison.
- vii. Le navire est capable de soutenir l'hélicoptère à bord et en dehors du navire d'un pilote maritime, au besoin.
- viii. Le navire est muni des documents à l'appui nécessaires et Trans Mountain est par les présentes autorisée à chercher à obtenir toute information supplémentaire directement auprès du navire ou de son propriétaire, de son exploitant ou de son gestionnaire.
- ix. L'expéditeur sait et accepte que Trans Mountain est tenue de communiquer des renseignements liés aux cargaisons d'hydrocarbures, notamment les détails sur le type, la quantité et la qualité d'hydrocarbures, au navire et à son agent portuaire désigné dans le but de réaliser un transbordement et un arrimage en toute sécurité des produits, de confirmer le transfert de propriété et de préparer les preuves de manifeste et de dédouanement du navire, en plus de se conformer aux lignes directrices typiques et usuelles en matière d'établissement des rapports et des documents nécessaires au port de Vancouver.

C. Documents à l'appui

- i. État de tout manquement non résolu issu des inspections de contrôle par l'État du port et/ou de toute condition de classe accompagnés des mesures correctives prévues.
- ii. Rapport d'état du navire / de la classification (dont la date du timbre tombe dans les 30 jours)
- iii. Certificat d'inspection et Certificat de documentation (applicables aux navires battant pavillon américain seulement)
- iv. Dernier rapport sur le nettoyage de la coque et de l'hélice ou dernier rapport de visite du dessous et de la coque du navire établi par la société de classification
- v. Copie du plan officiel d'amarrage du navire (seulement si le navire n'a jamais été au Terminal maritime Westridge)
- vi. Certificat d'étanchéité aux gaz de la citerne à cargaison (ou preuve semblable)
- vii. Schéma qui montre une conduite de vidange d'un collecteur (seulement si le navire n'a jamais été au Terminal maritime Westridge)
- viii.

- ix. Photos de la poupe du navire qui montrent la cale et le point d'attache d'un remorqueur d'escorte de 200 tonnes (seulement si le navire n'a jamais été au Terminal maritime Westridge)
 - x. Certificat afférent au Régime d'évaluation de l'état du navire (CAP) pour sa coque (CAP coque) et ses systèmes de machines et de cargaison (CAP MC). S'applique aux pétroliers âgés de plus de 15 ans.
 - xi. Certificat d'inspection qui confirme qu'avant de partir pour le Canada, le navire s'est révélé exempt du CSV (complexe de la spongieuse volante, qui s'appelait autrefois spongieuse rose), selon les résultats de l'inspection dont il a fait l'objet. S'applique aux navires qui arrivent en partance d'une zone à risque pour le CSV (p. ex., l'Extrême-Orient russe, le Japon ou la Corée).
 - xii. Copie du plan de disposition générale du navire (seulement si le navire n'a jamais été au Terminal maritime Westridge)
- D. Engagement de la part de l'expéditeur de prendre les mesures suivantes si le navire est accepté à titre préliminaire par Trans Mountain et est déclaré par l'expéditeur comme le navire de levage.
- i. Demander au navire de présenter immédiatement une *Déclaration du capitaine du navire* (annexe B) et d'y inclure tous les éléments ayant fait l'objet d'une réponse affirmative. Trans Mountain n'inscrira le navire à l'horaire d'accostage qu'après avoir reçu cette déclaration.
 - ii. Se procurer, si le navire dépasse 250 mètres de long, une lettre de dérogation spéciale auprès de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (soit le port de Vancouver) et de l'Administration de pilotage du Pacifique.
 - iii. Demander au navire de communiquer au terminal des avis d'arrivée adéquats et d'exercer par ailleurs des activités liées au navire conformément aux renseignements fournis dans la trousse d'information du Terminal maritime Westridge (qui contiennent entre autres des liens permettant de consulter la Norme d'acceptation des navires, le Guide des activités d'exploitation et des règlements du Terminal maritime Westridge et le Plan d'intervention d'urgence du Terminal maritime Westridge), en plus de suivre les recommandations locales afin d'assurer une rotation sécuritaire, efficace et par ailleurs fluide du navire.
 - iv. Si, à un moment donné, les conditions réelles de fonctionnement du navire s'écartent des renseignements précédemment fournis ou lorsqu'il est possible que les conditions normales de fonctionnement varient, demander au navire d'en informer immédiatement le terminal.
 - v. Désigner ou faire désigner un agent portuaire et demander à l'agent portuaire de collaborer et de suivre les conseils des responsables du terminal. Les agents portuaires privilégiés ont accès à OceanSmart, que l'agent est tenu d'utiliser au moment de communiquer à Trans Mountain des avis et mises à jour réguliers sur l'état du navire. La liste des agents portuaires privilégiés paraît dans OceanSmart.
 - vi. Veiller à mettre en place des dispositions auprès de la WCMRC pour intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures.

- vii. Veiller à ce que les services de remorqueur d'escorte pour les pétroliers chargés entre la « Bouée QA » et la « Bouée J » soient réquisitionnés auprès d'un fournisseur de services sous contrat, qui est fourni exclusivement par KOTUG Canada, et que le navire le confirme à Trans Mountain.
- viii. Demander au navire de bénéficier des procédures en cas de départ anticipé (EDP), lorsque cela est possible.
- ix. Demander au navire de se procurer et d'utiliser les services de pilote et de remorqueur, comme l'exigent le port de Vancouver, l'Administration de pilotage du Pacifique et Trans Mountain, et tout autre service nécessaire pour faciliter l'escale du navire.
- x. Informer le navire de son obligation de payer promptement les coûts, impôts, droits, frais et taxes, y compris les cotisations imposées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (soit le port de Vancouver).

ANNEXE B

Déclaration du capitaine du navire

Le capitaine ou une personne désignée par le capitaine, y compris le gestionnaire du navire, confirme la capacité et l'acceptation du navire de se conformer à tous les éléments contenus dans la présente déclaration.

1.0 CONFIRMER LES RESPONSABILITÉS DU NAVIRE ET DE SON CAPITAINE

- 1.1 Le capitaine demeurera toujours responsable du fonctionnement sécuritaire du navire et de la sécurité des membres de l'équipage.
- 1.2 Le fonctionnement du navire est assuré conformément à un système certifié de gestion de la sécurité et/ou de la qualité et aux exigences du Code international de gestion de la sécurité (ISM) ou du « Responsible Carrier Program » (RCP) de l'American Waterways Operators (AWO) ou d'un programme semblable.
- 1.3 Le navire est muni de TOUS les certificats de conformité requis et usuels, qui doivent d'ailleurs rester valables pendant l'escale du navire au terminal.
- 1.4 On a mis en œuvre un plan de sécurité du navire adapté au pavillon du navire.
- 1.5 On a mis en œuvre à bord du navire une politique relative à la consommation de drogues et d'alcool qui cadre bien avec les recommandations de l'OCIMF (Oil Companies International Marine Forum).
- 1.6 Toutes les personnes à bord du navire sont en bonne santé, et le navire n'est pas actuellement soumis à des restrictions de mise en quarantaine. De plus, il n'est pas prévu de mettre en place de pareilles restrictions à bord du navire au moment de son arrivée au terminal.
- 1.7 En cas d'incident ou de risque d'accident à l'intérieur de la zone économique exclusive (ZÉE) du Canada, y compris, mais sans s'y limiter, la perte de puissance ou de direction, les collisions, l'échouage, les déversements d'hydrocarbures, le feu à bord, une blessure grave ou un événement maritime au sens de [l'article 3\(1\) du Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports](#), le navire en informera immédiatement Services de communications et de trafic maritimes (« **SCTM** »), la Garde côtière canadienne (« **GCC** ») et la Western Canada Marine Response Corporation (« **WCMRC** »).
- 1.8 Le capitaine accepte d'apporter tout le soutien nécessaire et demandé pour contribuer à l'atténuation de toute situation d'urgence au poste d'amarrage qui met en cause le navire, y compris (mais sans s'y limiter) les déversements d'hydrocarbures ou la menace de déversement d'hydrocarbures ou encore un accident maritime.
- 1.9 Le navire a mis en place des dispositions adéquates d'intervention en cas d'urgence maritime qui satisfont à toutes les lois applicables du Canada et des États-Unis et devra aviser toutes les autorités gouvernementales en conséquence en cas d'urgence maritime.
- 1.10 Le capitaine accepte de suivre les consignes du terminal et de s'y fier, à moins que le capitaine juge dangereux d'agir de la sorte, et communique des avis et des mises à jour en temps opportun au terminal (dont les détails figurent à l'article de cette annexe).
- 1.11 Le navire navigue à l'intérieur des couloirs de transport maritime désignés et se conforme aux règles pertinentes établies par Transports Canada, l'Administration de pilotage du Pacifique et par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser, telles que modifiées de temps à autre, et ce, de manière à toujours privilégier la sécurité de la navigation à la discrétion du capitaine.

- 1.12 Le navire se procure et utilise les services de pilote et de remorqueur, qui consisteront notamment à faire appel à un remorqueur adéquat pour aider à sécuriser et à relâcher les lignes d'amarrage, comme l'exigent l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (soit le port de Vancouver), l'Administration de pilotage du Pacifique et le Terminal maritime Westridge de Trans Mountain, et tous les autres services nécessaires pour faciliter l'escale du navire. Il est possible qu'un navire d'un poids inférieur à 10 000 gigatonnes soit en mesure d'obtenir une dispense de pilotage auprès de l'Administration de pilotage du Pacifique.
- 1.13 Le navire paie promptement les coûts, impôts, droits, frais et taxes se rapportant à cette escale, y compris les cotisations imposées par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (soit le port de Vancouver).
- 1.14 Le capitaine s'assure de la disponibilité d'un nombre suffisant d'officiers de quart d'expression anglaise capable de bien communiquer avec les autres au sujet des activités de navigation, de chargement/déchargement et de soutage.
- 1.15 La planification des efforts de gestion de la fatigue des officiers et des membres de l'équipage se fait en tenant bien compte du temps qu'ils devraient passer à exercer ces activités de pilotage et d'escale.
- 1.16 En cas de collision, de heurt ou d'échouage, le capitaine se procure promptement des renseignements informatisés à terre permettant de calculer la stabilité après avarie et la résistance résiduelle de la structure et confirme avoir le pouvoir d'agir de la sorte sans équivoque et sans avoir à attendre l'approbation du propriétaire, de l'exploitant ou du gestionnaire du navire.
- 1.17 En cas d'événement maritime qui pourrait nécessiter le recours à une équipe de récupération, le capitaine confirme avoir le pouvoir de conclure promptement un contrat de sauvetage « Lloyds' Open Form » comportant une clause d'indemnisation spéciale comprise dans l'offre des clubs de protection et d'indemnisation avec un sauveteur de son choix sans avoir à obtenir l'approbation du propriétaire, de l'exploitant ou du gestionnaire du navire.
- 1.18 Afin de faciliter la rotation sécuritaire et efficace du navire au terminal, Trans Mountain communique au navire différents renseignements, notamment des renseignements liés à Trans Mountain et aux expéditeurs qui portent sur le réseau pipelinier Trans Mountain, de même que de l'information relative aux hydrocarbures, telle que leur type de produit, leur quantité et des détails sur leur qualité, leur destination, etc., laquelle information pourrait être de nature délicate sur le plan commercial pour Trans Mountain ou les expéditeurs. Le capitaine applique toute la discrétion et toute l'attention voulues pour disséminer ces informations et, à moins d'indication contraire de la part de l'expéditeur, le capitaine ne doit en faire preuve que dans le but de réaliser un transbordement et un arrimage en toute sécurité des produits, de confirmer le transfert de propriété et de préparer les preuves de manifeste et de dédouanement du navire, en plus de se conformer aux lignes directrices typiques et usuelles en matière d'établissement des rapports et des documents nécessaires au port de Vancouver.

2.0 CONFIRMER L'ÉTAT DU NAVIRE

- 2.1 Il n'existe pas d'observations publiques récentes (dans les 30 derniers jours) restées sans réponse dans la base de données SIRE.
- 2.2 On n'a relevé aucun incident récent (dans les 30 derniers jours) concernant l'échouage d'un navire, une collision avec un navire, la pollution causée par les hydrocarbures, un décès à bord ou la détention de personnes par le contrôle de l'État du port.
- 2.3 Tout l'équipement du navire (passerelle, propulsion, amarrage ou cargaison) est en bon état de fonctionnement sans aucune défectuosité.
- 2.4 Le navire ne présente aucune défectuosité au niveau de l'intégrité structurelle, et une inspection de tous les espaces des citernes à cargaison et de ballast ainsi que des circuits de ballastage qui passent à travers des réservoirs à hydrocarbures (y compris des réservoirs à mazout) a permis de confirmer qu'ils sont exempts de défectuosités.
- 2.5 La superstructure du navire est en bon état visuel et arbore ainsi le nom, le port d'immatriculation, l'échelle de tirant d'eau, marques de remorqueur, etc. qui sont clairement peints.
- 2.6 Le navire est conçu pour surveiller et contrôler l'encrassement de ses surfaces submergées visibles. Les navires entrants dont les surfaces submergées présentent un niveau d'encrassement de plus de 10 % reçoivent une LOP de la part du terminal. Les navires excessivement encrassés se verraient refuser la possibilité d'y faire escale à l'avenir.
- 2.7 Toutes les citernes à cargaison sont en assez bon état pour transporter la cargaison désignée. Le terminal ne diffuse pas de consignes sur la préparation des citernes à cargaison ni n'exige que les citernes à cargaison soient purgées.
- 2.8 On a pris des dispositions pour limiter l'accumulation d'eau sur le pont, et on désigne un nombre suffisant de membres de l'équipage pour faciliter la surveillance opportune et l'élimination appropriée de l'eau.
- 2.9 Une aire dégagée est disponible pour assurer le placement de la passerelle de transbordement à l'avant ou à l'arrière du collecteur, selon l'orientation du navire au moment où il est accosté à quai.
- 2.10 Une inspection du système au gaz inerte (IGS) a permis de confirmer qu'il fonctionne de façon satisfaisante, et on assure l'entretien des citernes à cargaison tout en veillant à ce que leur teneur en oxygène soit égale ou inférieure à 6 %.
- 2.11 Il incombe aux membres de l'équipage d'utiliser adéquatement les compteurs de gaz portatifs, y compris les unités de contrôle du H₂S, pendant que le navire est accosté à quai. Ces dispositifs sont en bon état de fonctionnement et ont fait l'objet d'un calibrage.
- 2.12 Le système de collecte des vapeurs du navire fait l'objet d'une inspection avant l'arrivée du navire; on procède d'ailleurs au drainage de la tuyauterie jusqu'à ce qu'elle soit sèche et la prépare en vue de son raccordement à la conduite de retour de vapeur de 300 mm (12 po) du terminal. On met en œuvre

un plan de gestion des composés organiques volatils (COV) approuvé par la société de classification, qui peut être examiné par le superviseur de l'interface maritime.

- 2.13 On a pu vérifier que tous les jaugeurs automatiques dans CCR, les avertisseurs pour niveau haut et les alarmes de débordement des citernes à cargaison, etc. sont entièrement fonctionnels et précis. Des instruments manuels de mesure des niveaux de liquide ou UTI certifiés et étalonnés qui conviennent au chargement fermé sont également disponibles, au besoin.
- 2.14 Tous les raccords et ouvertures de citernes à cargaison et de systèmes de manutention des cargaisons sont étanches aux hydrocarbures et aux gaz, et les limiteurs de pression sont adéquatement réglés.

2.15 Le temps de fermeture des soupapes de citernes commandées à distance et d'autres vannes en ligne pour citernes a été ajusté conformément à des recommandations formulées dans l'International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT).

3.0 DIRECTIVES OPÉRATIONNELLES LOCALES

Ces demandes sont de nature contraignante. Des directives supplémentaires propres aux escales sont fournies.

On encourage le capitaine à consulter l'agent portuaire du navire au sujet de la conformité de l'un quelconque des éléments dont il est fait mention dans la présente section de la Déclaration du capitaine. On pourra obtenir de plus amples directives (après l'accostage du navire) auprès du superviseur désigné de l'interface maritime.

- 3.1 Se familiariser avec les Règlements du terminal tels qu'énoncés dans le *Règlement et Guide d'exploitation du Terminal maritime Westridge*, qui englobe le *Plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures* (PPPH).
- 3.2 Se familiariser avec le *Programme de protection des mammifères marins* (PPMM) de Trans Mountain et observer les exigences et les directives énoncées dans le document.
- 3.3 Passer en revue les exigences du Programme ÉcoAction de l'APVF <https://www.portvancouver.com/environmentalprotection-at-the-port-of-vancouver/climate-action-at-the-port-of-vancouver/ecoaction-program/>
- 3.4 Sécuriser toutes les vannes d'évacuation à la mer du bouchain et en confier la surveillance au chef mécanicien pendant que le navire se trouve à l'intérieur de la zone économique exclusive (ZÉE) du Canada.
- 3.5 Avant son arrivée, le navire doit conclure une entente selon laquelle la WCMRC est désignée agence responsable de l'intervention en cas de déversement dans les eaux canadiennes.
- 3.6 Pour le ravitaillement des moteurs principaux et des moteurs auxiliaires, utiliser un carburant adapté à l'exploitation des navires dans la zone de contrôle des émissions nord-américaines pour les navires maritimes et s'assurer de procéder au changement de carburant conformément aux procédures propres au navire.
- 3.7 Si le navire est doté de systèmes d'épuration de gaz d'échappement (« ECGS »), effectuer une vérification pour confirmer s'il existe des restrictions relatives à leur utilisation à l'intérieur du port de Vancouver, selon le type d'équipement, p. ex., circuit ouvert, circuit fermé ou hybride.
- 3.8 Mettre à l'essai les commandes avant de commencer à naviguer dans la mer territoriale du Canada (limite de 12 milles nautiques) et consigner les résultats de l'essai dans le journal de bord du navire. L'essai doit consister, mais sans s'y limiter, en faire fonctionner les moteurs principaux en marche avant et en marche arrière, à réaliser des contrôles du système de gouverne conformément à la SOLAS et à vérifier tout l'équipement de navigation. Signaler immédiatement toute défectuosité à la Garde côtière canadienne et au terminal.
- 3.9 Donner des avis de l'heure prévue de l'arrivée du navire à des intervalles de 96, 72, 48, 24 et de 12 heures ou au moment de franchir/d'atteindre les endroits suivants :

3.9.1 Zone d'attente extracôtière située à au plus cinq (5) milles nautiques de

Latitude : 48 degrés 07' 00" N Longitude : 126 degrés 07' 00" O

3.9.2 Terminal maritime Westridge or un poste de mouillage.

Le terminal recommande aux navires entrants de rester dans la zone d'attente jusqu'à ce qu'ils soient appelés à accoster à quai.

Autrement, le capitaine pourra, après avoir consulté l'agent portuaire, chercher lui-même un poste de mouillage s'il y a en un de disponible.

- 3.10 Obtenir conseil auprès du terminal, y compris du superviseur de l'interface maritime affecté au navire par le terminal, et tenir dûment compte de ce conseil dans l'exercice des activités d'exploitation du navire, à moins d'être incapable d'agir de la sorte pour des raisons de sécurité.
- 3.11 Respecter les droits des résidents des quartiers avoisinants du terminal et minimiser le bruit, les odeurs ou d'autres préoccupations issues des activités d'exploitation du navire. Le capitaine confirme que le moteur principal et les moteurs auxiliaires du navire sont équipés de silencieux et sont bien entretenus et en bon état de fonctionnement.
- 3.12 Accosté à un point d'ancrage ou à un poste d'amarrage, il faut maintenir l'utilisation des feux de pont à un niveau qui cadre bien avec les exigences en matière opérationnelle et de sécurité seulement et éviter l'éblouissement inutile dû aux feux de pont.
- 3.13 Exercer et pratiquer les bons usages maritimes au cours de la traversée du navire en tenant bien compte de la présence de navires de pêche et récréatifs. Faire preuve d'une prudence particulière près du Banc Swiftsure, où il est possible de croiser de nombreux navires commerciaux et récréatifs.
- 3.14 Connaître et respecter les pratiques locales en vigueur et les initiatives de navigation conçues pour réduire les répercussions qu'a la navigation maritime sur les mammifères marins, ou encore toute autre pratique requise ou demandée par des autorités gouvernementales, notamment celles communiquées par le biais du programme Amélioration de l'observation et de l'habitat des cétacés (« ECHO »).
- 3.15 Prière de se procurer une copie du *Mariner's Guide to Whales, Dolphins, and Porpoises of Western Canada* (Guide sur les baleines, les dauphins et les marsouins de l'Ouest canadien à l'intention des navigateurs) et de signaler à l'autorité compétente tout cas où un navire heurte un mammifère marin ou que l'on a connaissance d'un mammifère marin en détresse. On peut télécharger la publication [ici](#).
- 3.16 En préparation pour la traversée du pétrolier chargé entre les limites du port de Vancouver (« Bouée QA ») et la « Bouée J », prendre des dispositions auprès de KOTUG Canada pour se procurer des services de remorqueur d'escorte qui conviennent aux conditions météorologiques et océaniques prévisibles et en donner confirmation au terminal. Il faut savoir qu'en cas de non-disponibilité d'un remorqueur d'escorte adéquat, le pétrolier devra alors reporter son voyage à un moment où une embarcation appropriée sera disponible. Quoi qu'il en soit, le superviseur de l'interface maritime fournit de plus amples directives pendant l'escale du navire au terminal.
- 3.17 Pour tout navire qui envisage d'entreprendre un voyage d'outre-mer dans l'océan Pacifique, dès son départ des détroits Juan de Fuca, après avoir franchi la « Bouée J », suivre un cap franc ouest (au 270°) jusqu'à ce que le navire sorte de la ZÉE (soit à 200 milles nautiques de la côté du Canada), si le temps et la sécurité de la navigation le permettent.

3.18 Mettre à jour la liste des personnes-ressources à consulter au sujet du Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures et du Plan d'urgence de bord en cas de pollution en milieu marin, en indiquant aussi les coordonnées à jour des personnes-ressources concernées de la Garde côtière canadienne et de la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), en plus d'en afficher une copie dans la salle de contrôle cargaison à l'intention de l'officier de garde.

3.19 Dans le cas d'un navire qui arrive en provenance d'une zone à risque (p. ex., l'Extrême-Orient russe, le Japon ou la Corée) pour le CSV (Complexe de la spongieuse volante), auparavant connu sous le nom de spongieuse rose, pendant la période de risque de transmission du CSV, procéder à un contrôle rigoureux du navire pour repérer la présence de masses de spongieuses volantes et, si l'on en découvre, le signaler à la Garde côtière canadienne et au terminal.
En cas d'infestation de spongieuses volantes à bord du navire, il faut s'attendre à de longs retards avant de pouvoir accoster à quai.