



Transports Transport
Canada Canada

TP 11663F

**LIGNES DIRECTRICES
RELATIVES À L'EXPLOITATION
DES NAVIRES-CITERNES ET DES CHALANDS
DANS LES EAUX ARCTIQUES CANADIENNES
(INTÉRIMAIRES)**

AVRIL 1997

Transports Canada
Région des Prairies et du Nord
Groupe Marine

Canada

NOTE

Voici la première révision des *Lignes directrices relatives à l'exploitation des navires-citernes et des chalands dans les eaux arctiques canadiennes (intérimaires)* (TP 11663F). Le format a été modifié afin que la consultation soit facilitée et que les futures publications soient produites dans le même style.

Prière de noter également que nous avons une nouvelle adresse.

Il importe de noter que, même si la publication revêt une présentation visuelle différente, son information technique n'a pas été modifiée.

**LIGNES DIRECTRICES
RELATIVES À L'EXPLOITATION
DES NAVIRES-CITERNES ET DES CHALANDS
DANS LES EAUX ARCTIQUES CANADIENNES
(INTÉRIMAIRES)**

TP 11663F

AVRIL 1997

Première édition parue en septembre 1993

**Transports Canada
Région des Prairies et du Nord
Groupe Marine (AMNS - OTT)
Place de ville, Tour C, 14^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5**

**Téléphone : (613) 991-6004
Télécopieur : (613) 991-4818**

PRÉAMBULE

Le préambule de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* se lit comme suit :

«Attendu :

que le Parlement reconnaît que des événements récents se rattachant à l'exploitation des ressources naturelles des zones arctiques, notamment les ressources naturelles de l'Arctique canadien, et au transport de ces ressources à destination des autres marchés du monde sont, en puissance, de la plus haute importance pour le commerce international et pour l'économie du Canada, en particulier;

que le Parlement a, à la fois, conscience et l'intention ferme de s'acquitter de son obligation de veiller à ce que les ressources naturelles de l'Arctique canadien soient mises en valeur et exploitées et à ce que les eaux arctiques contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien ne soient ouvertes à la navigation que d'une façon qui tienne compte de la responsabilité du Canada quant au bien-être des Inuit et autres habitants de l'Arctique canadien et quant à la conservation de l'équilibre écologique particulier qui existe actuellement dans les zones que forment les eaux, les glaces et les terres de l'Arctique canadien,

Sa Majesté, sur l'avis et avec le consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, édicte :...»

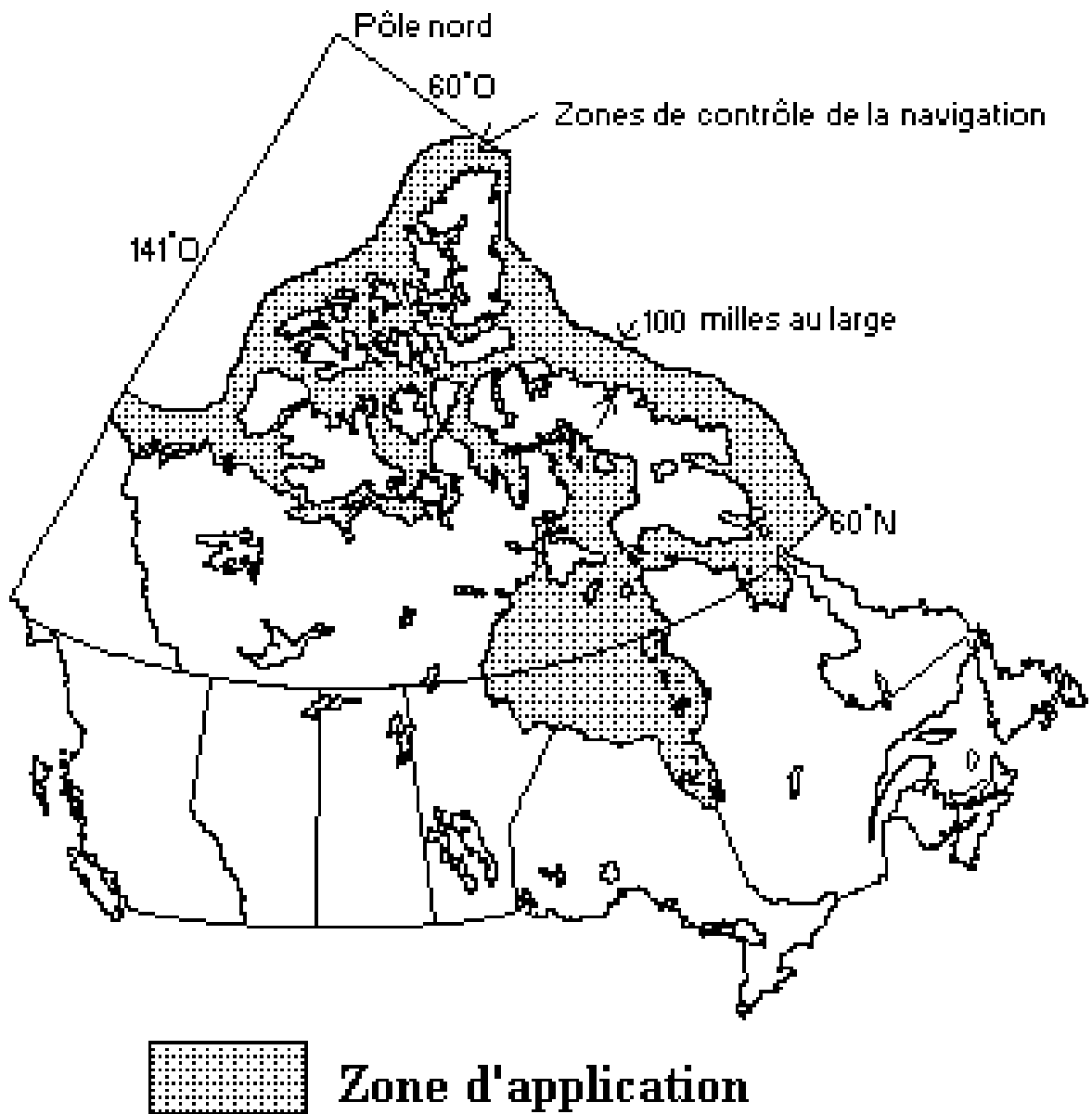
Table des matières

<u>Section</u>	<u>Titre</u>	<u>Page</u>
i)	Définitions	
ii)	Carte de la zone d'application	
iii)	Catégories de navires-citernes et restrictions de chargement	
iv)	Profils transversaux de navires-citernes	
v)	Dispositions de la structure de chargement des chalands	
vi)	Abréviations	
1.0	Introduction	
2.0	Contexte	
3.0	Conformité au Règlement	
4.0	Application	
5.0	Construction	
	5.1 Navires-citernes	
	5.2 Chalands	
	5.3 Dispositions générales	
6.0	Exploitation	
	6.1 Navires-citernes	
	6.2 Chalands	
	6.3 Dispositions générales	
	6.4 Navigateur spécialiste des glaces	
	6.5 Rapports	
	6.6 Formation de l'équipage	
7.0	Matériel pour le nettoyage des déversements d'huile	
8.0	Plan d'action en cas d'urgence	
9.0	Documentation	
10.0	Surveillance	
11.0	Dispositif de régulation du trafic en fonction du régime des glaces	
12.0	Affrètement	
13.0	Vérification des entreprises	
14.0	Responsabilité civile et indemnisation	
15.0	Demandes de renseignements	

DÉFINITIONS

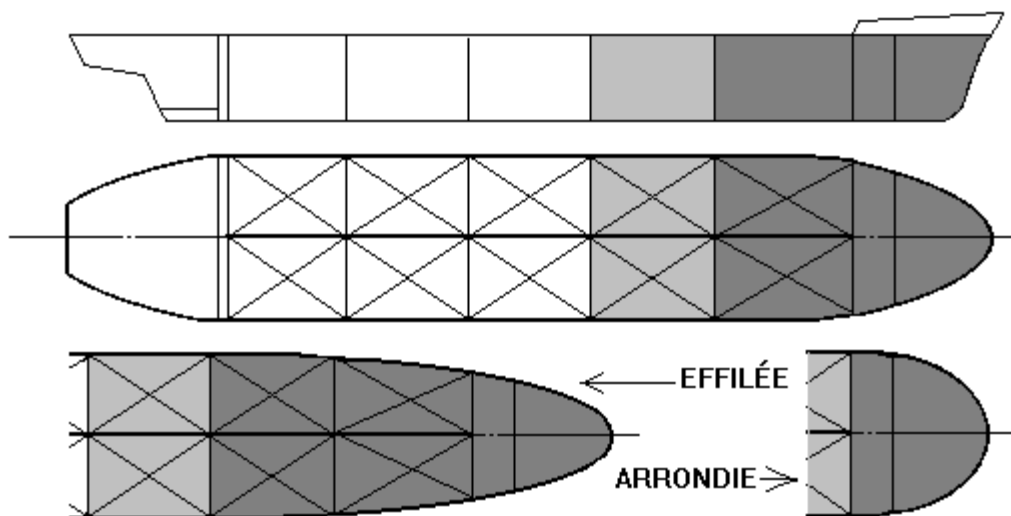
Bâtiment à citernes	Tout navire ou chaland dans lequel la plus grande partie de l'aire de cargaison est construite ou adaptée pour le transport de cargaisons liquides en vrac et qui ne transporte pas, actuellement, une cargaison autre que de l'huile dans cette partie de l'aire de cargaison.
Chaland	Un navire-citerne sans moyen de propulsion autonome.
Catégorie CL	Un navire-citerne à coque simple, n'ayant qu'une (1) cloison axiale longitudinale au niveau de citernes à cargaison.
Catégorie DS	Un navire-citerne à coque double, ayant deux (2) cloisons axiales longitudinales au niveau des citernes à cargaison.
Catégorie WT	Un navire-citerne à coque simple ayant deux (2) cloisons axiales longitudinales séparant des citernes à cargaison sur les côtés bâbord et tribord de chaque côté d'une citerne centrale située dans l'axe transversal de l'aire de cargaison.
Eaux arctiques canadiennes	Toutes les eaux décrites à l'article 4.0 ci-après.
Huile	Signifie de l'huile de tout genre et sous toutes ses formes, sans restreindre le caractère général de ce qui précède, tels le pétrole, l'essence, les boues de pétrole, les rebuts d'huile et l'huile mélangée à des rebuts.
Navire-citerne	Un navire à citernes autopropulsé
Navire-citerne de commerce déjà existant	Tout navire-citerne qui n'est pas compris dans la définition de «Navire-citerne commercial neuf».
Navire-citerne commercial neuf	Un bâtiment à citernes faisant le commerce dans les eaux arctiques canadiennes pour la première fois après le 1 ^{er} juillet 1993.
Types A, B, C et D	Ces classifications structurelles correspondent aux définitions contenues dans le RPPEAN.

CARTE DE LA ZONE D'APPLICATION

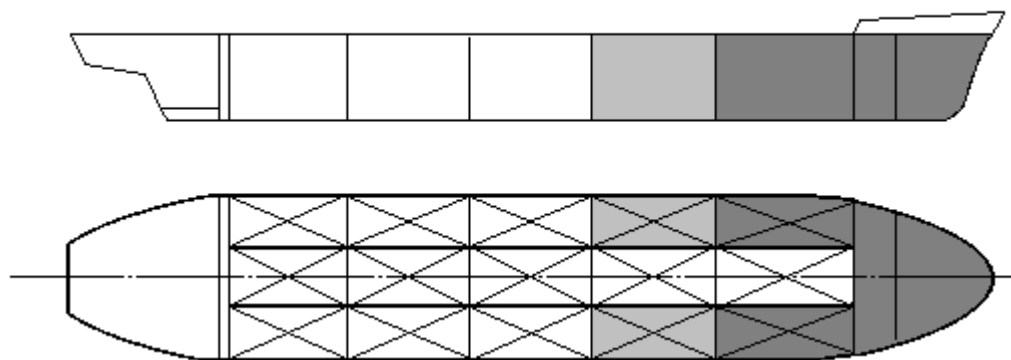


CATÉGORIES DE NAVIRES-CITERNES ET RESTRICTIONS DE CHARGEMENT

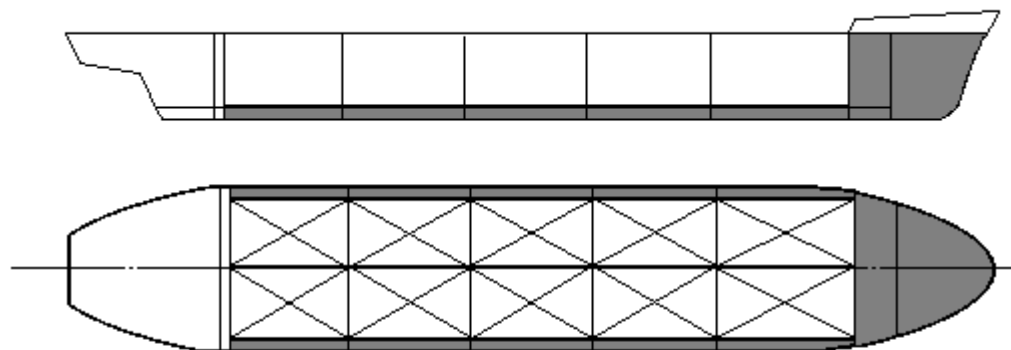
NAVIRE-CITERNES DE CATÉGORIE CL






NAVIRE-CITERNES DE CATÉGORIE WT



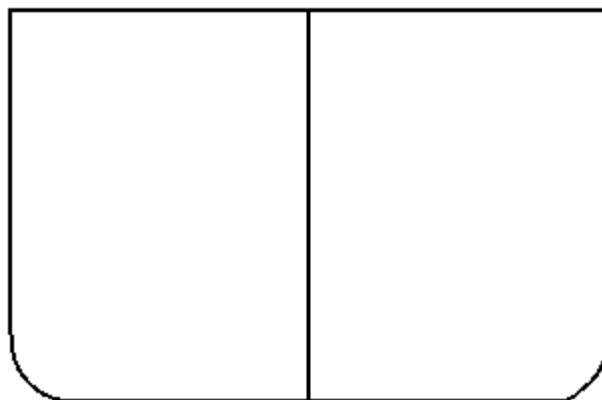
NAVIRE-CITERNES DE CATÉGORIE DS



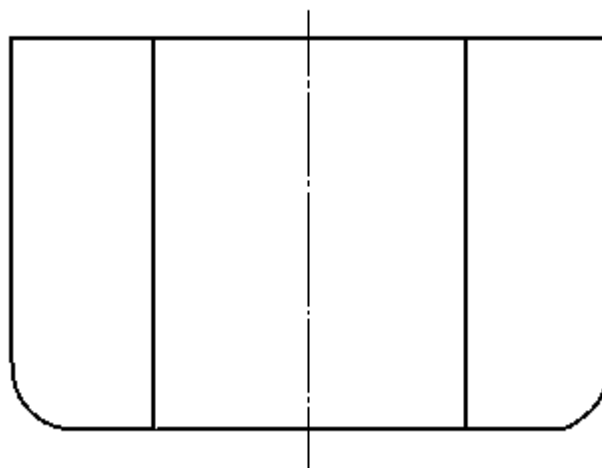
-  Vide
-  Cargaisons restreintes
-  Citerne à cargaison

PROFILS TRANSVERSAUX DE NAVIRES-CITERNES

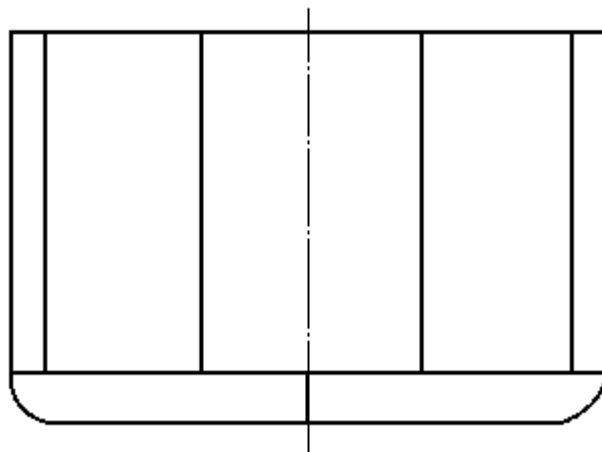
CATÉGORIE CL



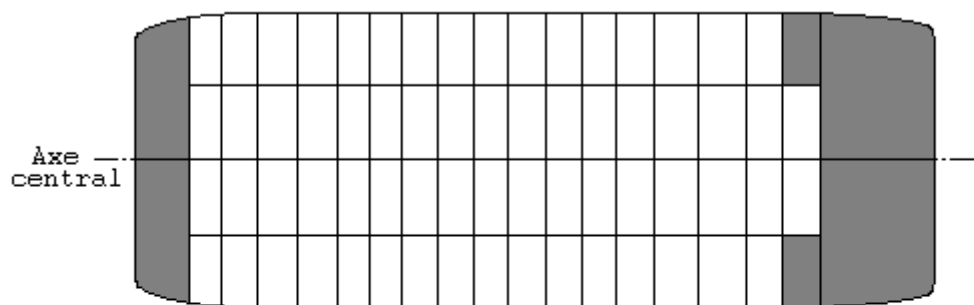
CATÉGORIE WT



CATÉGORIE DS

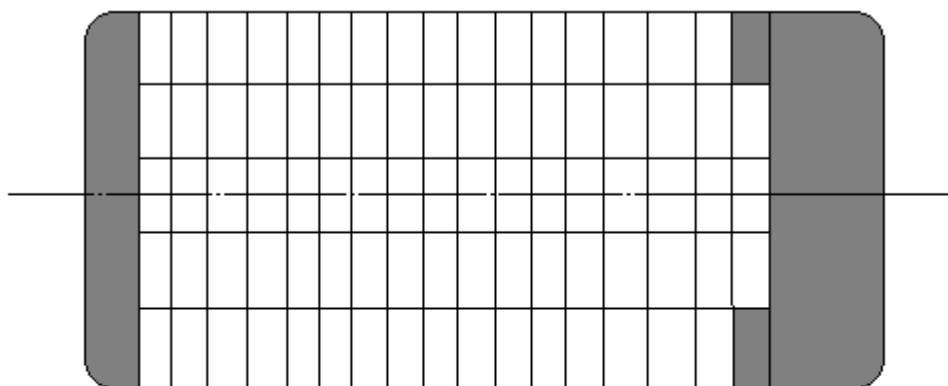


DISPOSITIONS DE LA STRUCTURE DE CHARGEMENT DES CHALANDS



DISPOSITION TYPIQUE DES CITERNES DE CHALANDS

■ Vide



DISPOSITION TYPIQUE DES CITERNES DE CHALANDS

ABRÉVIATIONS

CCMC	Conseil consultatif maritime canadien-Garde côtière canadienne
GCC	Garde côtière canadienne
MARPOL	Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et Protocole de 1978 (OMI - MARPOL 1973/1978)
OMI	Organisation maritime internationale
RPPEAN	<i>Règlements sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires</i>

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES À L'EXPLOITATION DES NAVIRES-CITERNES ET DES CHALANDS DANS LES EAUX ARCTIQUES CANADIENNES (INTÉRIMAIRES)

1.0 Introduction

Les présentes lignes directrices visent à rehausser les normes applicables aux bâtiments à citernes qui naviguent dans les eaux arctiques canadiennes en anticipation des exigences exprimées aux règlements 13.(f) et 13(g) de la convention **MARPOL** de l'**OMI** et de la *U.S. Oil Pollution Act (1990)*. Ces lignes directrices visent à assurer, à titre intérimaire, un niveau additionnel de protection de l'environnement contre les déversements d'huile, jusqu'à ce que les exigences concernant les navires à double coque viennent en vigueur dans les eaux arctiques.

2.0 Contexte

L'adoption imminente de nouvelles exigences plus coûteuses pour les navires-citernes engagés dans le commerce international et qui voyagent dans les eaux arctiques canadiennes a mené à l'établissement d'un groupe de travail CCMC-Industrie de façon à ce que le Canada soit en mesure de répondre à la situation. A sa réunion de septembre 1992, le groupe s'est mis d'accord sur la création par le CCMC du Groupe de travail sur l'exploitation des navires-citernes dans les eaux arctiques pour étudier d'autres mesures alternatives à l'adoption accélérée de la double coque par les navires-citernes qui naviguent dans les eaux arctiques canadiennes. Les présentes lignes directrices provisoires relatives à l'exploitation des navires-citernes et des chalands dans les eaux arctiques canadiennes ont été produites par ce groupe.

3.0 Conformité au Règlement

Ces lignes directrices ne remplacent aucune exigence réglementaire et elles doivent être considérées comme allant au-delà des exigences déjà en vigueur. Dans leur ensemble, les lignes directrices sont conformes à MARPOL 1973/78, annexe I et II, à l'exception du niveau d'émission. (Un régime de niveau zéro d'émission est en vigueur dans les Zones de navigation commerciale contrôlées dans l'Arctique.)

4.0 Application

Les présentes lignes directrices s'appliquent à tous les bâtiments à citernes dont la jauge brute est supérieure à 150 tonnes lorsque ceux-ci naviguent dans les eaux côtières suivantes:

- a) à l'intérieur de toute zone de contrôle de la sécurité de la navigation; et
- b) toutes les eaux de la baie d'Hudson, de la baie d'Ungava et de la baie James.

Les articles 4 à 10 inclusivement et 14 de ces lignes directrices entreront en vigueur le 1 juillet 1993. Les articles 11,12 et 13 entreront en vigueur le 1 juin 1995.

5.0 Construction

5.1 Navires-citernes

Les navires-citernes opérant dans les eaux arctiques canadiennes seront classés selon la disposition des citernes aussi bien que selon la résistance de la structure. Le classement selon la disposition des citernes s'effectuera à partir des définitions qui paraissent au début des présentes lignes directrices. La résistance structurelle sera déterminée d'après les exigences du *Règlements sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* (RPPEAN) afférentes aux navires de type A, B, C ou D.

5.1.1 Les navires-citernes commerciaux neufs de catégorie CL (coque simple, cloison axiale) ne sont pas autorisés à faire commerce dans les eaux arctiques canadiennes.

Les navires-citernes existants de catégorie CL qui naviguent dans les eaux arctiques canadiennes doivent être conformes au moins à la norme de construction de Type B.

5.1.2 Les navires-citernes neufs et existants de la catégorie WT (coque simple et à citernes latérales) doivent être conformes au moins à la norme de construction de Type C.

5.1.3 Les navires-citernes neufs et existants de la catégorie DS (double-coque) doivent être conformes au moins à la norme de construction de Type D.

5.1.4 Tout navire-citerne naviguant dans les eaux arctiques canadiennes doit être muni d'une hiloire de 150 mm autour du pont principal, au plat-bord, et encercler le pourtour des citernes de cargaison. Ces hiloires ne devront pas affecter la stabilité ou l'intégrité structurelle et peuvent être de taille moindre de 150 mm, selon le grandeur du bâtiment.

5.1.5 Toutes les autres exigences structurelles et d'armement mentionnées dans le Règlement pour la prévention de la pollution par le pétrole et le RPPEAN devront être observées selon la Classe ou le Type du navire.

5.2 Chalands

Les chalands naviguant dans les eaux arctiques canadiennes comportent généralement des compartiments multiples.

5.2.1 Les chalands commerciaux neufs, qui naviguent dans les eaux côtières arctiques, doivent être pourvus d'une double coque et construits selon les exigences structurelles (100 % modules de section - navires océaniques) du RPPEAN adaptées aux conditions appropriés des glaces.

5.2.1.1 Les chalands commerciaux existants, qui désirent naviguer à l'extérieur de leur aire de commerce d'habitude, peuvent en faire la demande conformément à l'alinéa 5.3 paraissant ci-après.

5.2.2 Les chalands commerciaux neufs et déjà existants doivent être munis de hiloires encerclant tous les aires de chargement et de déchargement pour la rétention de l'huile. Des dispositifs permanents ou portatifs pour contenir les déversements opérationnels devront être mis en place autour des tuyaux de vide pendant les opérations de chargement des citernes.

5.2.3 Tous les chalands doivent être conformes aux exigences des «Normes et lignes directrices relatives à la sécurité des navires - construction, inspection et exploitation des chalands servant au transport d'hydrocarbures en vrac» TP 11960F.

5.3 Dispositions générales

Les navires-citernes ou chalands commerciaux neufs à coque simple qui appartiennent à un type ou une classe structurelle supérieure, munis d'installations spéciales ou de construction presque neuve, pourront être considérés pour engager en commerce par la Garde côtière seulement sur une base individuelle, et en tenant compte de leurs modes de commerce.

Les bâtiments à citernes commerciaux neufs de toutes catégories devront être bâtis d'acier avec résilience et la ténacité aux cassures de Type D, ou l'équivalent, aux certaines zones de la coque établies par les sociétés de classification afin de prévenir la rupture de la coque par fracture cassante.

6.0 Exploitation

6.1 Navires-citernes

6.1.1 Aucun navire-citerne ne devra transporter du carburant ou une cargaison d'huile dans un compartiment en contact direct avec le bordé de côté, qui s'étend à l'avant de l'épaule ou dans l'aire du navire, ou un bordé susceptible d'être le plus endommagé par l'impact des glaces durant la marche du navire. Ces compartiments devront avoir au moins 760 mm de large à la ligne de flottaison de charge d'été. D'ordinaire, cette exigence s'applique aussi aux citernes situées à l'arrière ainsi qu'aux citernes latérales numéros 1 de bâbord et de tribord. (Voir les diagrammes au début du présent document.)

6.1.2 Les citernes mentionnées dans la section 6.1.1 peuvent contenir de l'eau de lest propre.

6.1.3 Le carburant ou la cargaison d'huile doivent être chargées dans les citernes situées immédiatement en arrière de l'épaule, de telle manière que le niveau de la cargaison soit au moins à un (1) mètre sous l'emplacement vertical de la ligne de flottaison de charge d'été.

6.2 Chalands

6.2.1 Aucun chaland ne doit transporter de l'huile ou de cargaison dans les compartiments suivants:

- a) tous les compartiments du coqueron avant, si ceux-ci s'étendent sur la pleine profondeur du chaland. Le cas échéant, les citernes qui couvrent la pleine profondeur du chaland, directement derrière le coqueron avant, devront être gardés vides;
- b) les citernes latérales avants à bâbord et à tribord (normalement représentés comme numéro 1); et
- c) tous les compartiments du coqueron arrière. (Voir les diagrammes au début du présent document.)

6.3 Dispositions générales

Une capacité de réserve suffisante doit être retenue à bord de tous les bâtiments à citernes afin de pouvoir loger la cargaison d'un autre compartiment, s'il advenait que l'un des compartiments soient avarié.

a) La capacité de réserve peut inclure les compartiments vides mentionnés plus haut;

b) Le volume de réserve doit être égal à au moins 5% de la capacité de cargaison du bâtiment à citernes et préférablement aussi élevé que le volume du plus grand compartiment de cargaison du bâtiment; et

c) Les compartiments de lest d'eau n'entrent pas dans le calcul de la capacité de réserve, sauf l'espace vide de ces compartiments.

6.3.2 Des dispositions doivent être prévues dans tous les bâtiments à citernes afin de pouvoir transférer la cargaison d'un compartiment à un autre, en cas d'avaries.

6.4 Officier de navigation dans les glaces

Tous les navires-citernes et les remorqueurs attachés à un ou des chalands doivent avoir à bord un officier de navigation dans les glaces. Un officier de navigation dans les glaces est une personne qui:

a) possède et préférablement dépasse les compétences requises pour ce type de travail selon le RPPEAN; et

b) possède suffisamment d'expérience de navigation dans les glaces pour que le propriétaire du navire soit satisfait de la sécurité générale des opérations.

6.5 Rapports

Tous les rapports préparés conformément à ces lignes directrices doivent être conformes aux exigences prescrites dans les «Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et (ou) polluants marins - 1992» TP 9834E.

6.6 Formation de l'équipage

6.6.1 Tous les officiers de pont de navires-citernes et les remorqueurs de chalands doivent connaître la capacité structurelle du type du vaisseau et les pires conditions de glace pour lesquelles il a été conçu. Des renseignements intéressants et pertinents sont contenus dans l'édition 1992 du document «Navigation dans les glaces en eaux canadiennes» TP 5064.

6.6.2 Les membres les plus expérimentés de l'équipage de pont doivent être familiers avec l'opération des bâtiments à citernes dans les eaux arctiques et un nombre suffisant d'entre eux doit être formé adéquatement dans les techniques de nettoyage de déversement d'huile. Les bâtiments à citernes qui ne conforment pas à cette exigence doivent être provisionnés de personnel supplémentaires avec les cabalistes requises.

7.0 Matériel pour le nettoyage des déversements d'huile

Tout navire-citerne ou chaland dans les eaux arctiques canadiennes doit:

- a) avoir à son bord des installations suffisantes pour nettoyer un déversement survenu sur le pont lors des opérations; et
- b) avoir à son usage propre suffisamment d'estacades flottantes et d'équipement de nettoyage pour des déversements mineurs survenant au chargement, au déchargement et au transbordement dans les régions éloignées.

8.0 Plan d'action d'urgence

Les propriétaires de tous les bâtiments à citernes doivent veiller à l'élaboration d'un plan d'action en cas d'urgence pour chacun de ses navires qui naviguent dans les eaux arctiques canadiennes. Les plans doivent être soumis à la GCC pour enregistrement et commentaires et doivent traiter des questions suivantes :

- a) Procédures pour la notification des incidents;
- b) Identification d'une personne responsable du déclenchement du plan d'urgence;
- c) Marche à suivre initiale en cas d'accident qui tient compte, de façon logique, des installations et de l'équipage;
- d) Description de la formation de l'équipage et des exercices qui doivent être tenus;
- e) Maintien d'une capacité de réaction raisonnable de la part de l'équipage pour procéder au nettoyage de déversements d'huile, selon les circonstances;
- f) Moyens pouvant permettre de calculer le niveau de stabilité affecté, par subdivisions, pour que les autorités préposées aux opérations de nettoyage et les autres instances puissent faire une évaluation précise de la gravité de la situation.

9.0 Documentation

Le navire doit avoir à son bord les cartes et publications appropriées, incluant :

- a) L'édition de 1992 du document *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes* (TP 5064F)
- b) La dernière édition du *Manuel de référence relatif au transfert des produits pétroliers dans l'Arctique* (TP 10783F)
- c) Les *Normes pour les systèmes des régimes de glace pour la navigation dans l'Arctique* (TP 12259F)
- d) Les *Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et (ou) des polluants marins - 1992* (TP 9834F)

e) Les *Normes et lignes directrices relatives à la sécurité des navires - construction, inspection et exploitation des chalands servant au transport d'hydrocarbures en vrac* (TP 119609F) (nécessaires uniquement à bord des remorqueurs de ces chalands); et

f) Les présentes *Lignes directrices relatives à l'exploitation des navires-citernes et des chalands dans les eaux arctiques canadiennes (Intérimaires)* (TP 11663F)

10.0 Surveillance

La surveillance concernant la conformité à ces lignes directrices incombe aux fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution et elle s'effectue au moyen d'inspections régulières et (ou) d'enquêtes menées en conformité avec le programme NORDREG.

11.0 Dispositif de régulation du trafic en fonction du régime des glaces

Les voyages doivent s'effectuer conformément aux lignes directrices mentionnées dans le document *Normes pour les systèmes des régimes de glace pour la navigation dans l'Arctique* (TP 12259F), une fois qu'elles seront en vigueur.

12.0 Affrètement

Les navires-citernes et les chalands affrétés qui naviguent dans l'Arctique devront se conformer aux Lignes directrices relatives à l'affrètement (en cours d'élaboration).

13.0 Vérification des entreprises

Les entreprises qui exploitent des navires-citernes ou des chalands dans les eaux arctiques canadiennes doivent se conformer à la norme IMO 680 et effectuer une vérification de leurs pratiques de gestion, ou être agréées sous ISO-9000, ou la norme ACNOR - CAN 3 Z299, ou un code similaire, à la première occasion avant 1995.

14.0 Responsabilité civile et indemnisation

Les présentes lignes directrices ne doivent pas être interprétées comme exonérant les armateurs, affréteurs ou propriétaires de cargaison de la responsabilité civile ou de l'indemnisation des dommages causés par la pollution, telles que définies à l'article 6 de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (Lois révisées du Canada, 1985, chapitre A-12)*.

Il est supposé que tous les navires sont classés par une société de classification agréée.

15.0 Demandes de renseignements

Toutes les demandes de renseignements concernant les présentes lignes directrices doivent être adressées à:

Transports Canada
Région des Prairies et du Nord - Marine (AMNS - OTT)
Place de Ville, Tour C, 14^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Téléphone : (613) 991-6004
Télécopieur : (613) 991-4818