



LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION POUR L'EXPLOITATION DES NAVIRES DE CROISIÈRE RELEVANT DE LA COMPÉTENCE DU CANADA

L'ÉDITION 4
2013



| | |
|---|--|
| <p>Autorité responsable</p> <p>Le Directeur, Exploitation et programmes environnementaux est responsable de ce document, y compris ses modifications, corrections et mises à jour.</p> | <p>Approbation</p> <p>« L'original signé par Jack Goodman »</p> <hr/> <p>Directeur/I, Exploitation et programmes environnementaux Sécurité maritime</p> <p>Date de signature : le 7 août 2013</p> |
|---|--|

Date de diffusion originale : 2003-11-14 Date de Révision : 4 avril 2013

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2013.

Transports Canada autorise la reproduction du présent TP 14202F au besoin. Toutefois, bien qu'il autorise l'utilisation du contenu, Transports Canada n'est pas responsable de la façon dont l'information est présentée, ni des interprétations qui en sont faites. Il se peut que le présent TP 14202F ne contienne pas les modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

TP 14202F
(04/2013)

N° de catalogue : T29-71/2013F

ISBN : 978-0-660-20877-0

TC-1005072

INFORMATION SUR LE DOCUMENT

| | | | |
|------------------------|--|--------------------|--|
| Titre | Lignes directrices en matière de prévention de la pollution pour l'exploitation des navires de croisière relevant de la compétence du Canada | | |
| TP n° | 14202F | Édition | 4 SGDDI n° 531934 v18 |
| N° de catalogue | T29-71/2013F | ISBN | 978-0-660-20877-0 |
| Auteur | Protection de l'environnement (AMSEE) Place de Ville, Tour C 330, rue Sparks, 10 ^e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N8 | Téléphone | 613-991-3168 |
| | | Télécopieur | 613-993-8196 |
| | | Courriel | securitemaritime-marinesafety@tc.gc.ca |
| | | URL | http://www.tc.gc.ca/Securitemaritime |

TABLEAU DES MODIFICATIONS

| Dernière révision | | Avril 2013 | | |
|---------------------------|---------------------|--|------------|--|
| Prochaine révision | | Avril 2014 | | |
| Révision n° | Date de publication | Pages modifiées | Auteur(s) | Courte description de la modification |
| 1 | 2005-03-31 | 19, 23 | M. Cook | i) s21(2) calcul pour la teneur moyenne en soufre du combustibule ii) s28(2) nouvelle adresse pour faire rapport à la EC |
| 2 | 2009-10-01 | Articles 1, 7, 14, 15, 19, 20, 21, 23, 24 et annexe 2 | T. Morris | Mise à jour pour tenir compte de l'entrée en vigueur du <i>Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux</i> et du <i>Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast</i> . |
| 3 | 2013-04-04 | Articles 1, 7, 14, 15, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 27, 28, Annexes 1, 2, 3 | P. Topping | Mise à jour pour tenir compte du nouveau <i>Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux</i> , de la nouvelle définition des eaux arctiques, des nouvelles règles de responsabilité pour les déversements de carburant, de la nouvelle approche pour gérer les déchets de cuisine liquéfiés, des nouvelles dispositions pour gérer les eaux grises, les eaux usées, les émissions atmosphériques et l'eau de ballast. Nouvelle annexe énumérant les conventions maritimes ratifiées par le Canada. |
| | | | | |
| | | | | |

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| PRÉFACE..... | 1 |
| 1. DÉFINITIONS | 2 |
| 2. APPLICATION..... | 3 |
| 3. RESPONSABILITÉ..... | 3 |
| 4. ENGAGEMENTS DE L'INDUSTRIE..... | 3 |
| 5. PRATIQUES ET PROCÉDURES DE GESTION DES DÉCHETS | 5 |
| 6. RENSEIGNEMENTS ET CONSEILS ADDITIONNELS..... | 5 |
| 7. LIQUIDES UTILISÉS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE PHOTOS, Y COMPRIS LES RADIOGRAPHIES..... | 5 |
| 8. LIQUIDES ET MATÉRIAUX CONTAMINÉS UTILISÉS POUR LE NETTOYAGE À SEC | 6 |
| 9. FLUIDES UTILISÉS POUR L'IMPRESSION | 6 |
| 10. CARTOUCHES DE PHOTOCOPIEUR ET D'IMPRIMANTE AU LASER..... | 7 |
| 11. PRODUITS PHARMACEUTIQUES INUTILISÉS OU PÉRIMÉS..... | 7 |
| 12. PRODUITS CONTENANT DU MERCURE | 8 |
| 13. PILES | 8 |
| 14. EAUX DE CALE ET MÉLANGES D'HYDROCARBURES..... | 8 |
| 15. ORDURES | 9 |
| 16. CENDRES D'INCINÉRATION | 10 |
| 17. RÉCUPÉRATION DES EAUX RÉSIDUAIRES | 10 |
| 18. EAUX GRISES..... | 10 |
| 19. EAUX USÉES..... | 11 |
| 20. SYSTÈMES PERFECTIONNÉS DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES..... | 12 |
| 21. ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES | 12 |
| 22. HALOCARBURES..... | 14 |
| 23. PEINTURES ANTISALISSURES | 15 |
| 24. EAUX DE BALLAST | 15 |
| 25. PROCÉDURES, PRATIQUES ET ÉQUIPEMENT ÉQUIVALENTS | 15 |
| 26. FORMATION ET MATÉRIELS PÉDAGOGIQUES..... | 16 |
| 27. INSPECTIONS CONNEXES | 17 |
| 28. DÉCLARATION..... | 17 |
| ANNEXE 1 – LOIS CANADIENNES PERTINENTES..... | 18 |
| ANNEXE 2 – CONVENTIONS MARITIMES ENVIRONNEMENTALES RATIFIÉES PAR LE CANADA..... | 19 |

ANNEXE 3 – GUIDES TECHNIQUES CANADIENS PERTINENTS19

PRÉFACE

Le Canada est une destination majeure pour les navires de croisière canadiens et internationaux. Ces navires peuvent accueillir des milliers de passagers en plus de l'équipage et produisent donc une grande quantité de déchets. Les dispositions de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement* et des règlements connexes ont été élaborées pour prendre des mesures à l'égard des préoccupations relatives au déversement de polluants par les navires qui se trouvent dans les eaux relevant de la compétence du Canada. Bien que le règlement actuel s'applique à l'ensemble des navires, il n'existe aucune exigence qui vise exclusivement les navires de croisière.

Il est reconnu que l'industrie des navires de croisière, à l'échelle internationale, s'est engagée à réaliser l'objectif d'améliorer la protection de l'environnement et a élaboré des lignes directrices relatives à l'utilisation des meilleures pratiques au sein de son secteur. Ces lignes directrices prennent appui sur l'approche de l'industrie et offrent une perspective canadienne. Elles visent à fournir aux exploitants de navires de croisière des directives précises en ce qui concerne les procédures qu'ils doivent élaborer, afin de se conformer aux lois canadiennes, et elles comportent en même temps les pratiques que les exploitants de navires de croisière ont convenu de respecter et qui surpassent les prescriptions réglementaires actuelles.

Transports Canada a élaboré ces lignes directrices en consultation avec l'industrie des navires de croisière, Pêches et Océans, Environnement Canada et le Conseil consultatif maritime canadien.

En cas de contradiction ou d'incohérence entre les dispositions de la législation canadienne et les dispositions des présentes lignes directrices, les premières ont préséance sur les secondes.

Les remarques ou questions touchant ces lignes directrices doivent être adressées à l'auteur du document, tel que précisé à la page i.

1. DÉFINITIONS

1.1 Pour les fins des présentes lignes directrices, les définitions suivantes s'appliquent :

« **ordures** » Toutes sortes de rebuts, de déchets domestiques et de déchets d'exploitation lesquels proviennent de l'exploitation normale d'un navire et dont il peut être nécessaire de se débarrasser de façon continue ou périodique. La présente définition comprend les matières plastiques, le fardage, les matériaux de revêtement et d'emballage, les déchets alimentaires et les rebuts comme les produits en papier, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine, les cendres provenant d'incinérateurs;

« **déchets dangereux** » Toute matière qui ne sert plus à l'utilisation d'origine et qui doit être traité, éliminé ou recyclé, ou entreposé avant d'être traité ou éliminé, et dont les propriétés sont susceptibles de nuire à l'environnement ou à la santé humaine et pour lequel il existe des normes de manipulation et d'élimination provinciales, fédérales ou internationales particulières, y compris :

1. toute matière qui constitue une marchandise dangereuse au sens de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* ou du Code maritime international des marchandises dangereuses;
2. toute matière qui est définie comme déchet dangereux au sens du *Règlement sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses* associé à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

« **déchets de cuisine liquéfiés** » Rebuts de cuisine provenant d'éviers et de lave-vaisselle et dont les composants sont d'un diamètre maximal de 25 mm.

« **devrait** » S'entend d'une condition ou d'une procédure recommandée devant être respectée, dans la mesure du possible.

« **doit** » S'entend de l'obligation absolue de mettre en œuvre intégralement les lignes directrices.

« **eaux arctiques** » désigne les eaux intérieures du Canada et eaux comprises dans la mer territoriale du Canada et la zone économique exclusive du Canada, à l'intérieur de la zone délimitée par le soixantième parallèle de latitude Nord, le cent quarante et unième méridien de longitude Ouest et la limite extérieure de la zone économique exclusive; toutefois, là où la frontière internationale entre le Canada et le Groenland est à moins de deux cents milles marins de la ligne de base de la mer territoriale du Canada, cette frontière internationale est substituée à cette limite extérieure.

« **eaux grises** » Les rejets provenant des éviers et lavabos, des machines à laver, des baignoires, des douches ou des lave-vaisselle. Cela ne comprend pas les eaux usées ni les rejets des espaces machines ou des zones d'atelier.

« **eaux internes du Canada** » L'ensemble des fleuves, rivières, lacs et autres eaux douces navigables du Canada. Aux fins de l'article 14 des présentes lignes directrices et de la définition d'« eaux relevant de la compétence du Canada », les eaux internes du Canada comprennent le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer à partir d'une ligne droite tirée :

1. de Cap des Rosiers à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti;
2. de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude soixante-trois degrés ouest.

Toutefois, aux fins de l'article 19 des présentes lignes directrices, les eaux internes du Canada comprennent le fleuve Saint-Laurent seulement aussi loin vers la mer à partir d'une ligne droite tirée de Pointe-au-Père à Orient Point.

Les « **eaux maritimes intérieures du Canada** » sont situées entre le littoral et la ligne de base de la mer territoriale du Canada, à l'exception des eaux internes du Canada, et incluent notamment le détroit de Juan de Fuca, le détroit de Georgia, le détroit de la Reine-Charlotte, le détroit d'Hécate, le golfe du Saint-Laurent et la baie de Fundy.

« **eaux relevant de la compétence du Canada** » Les eaux internes du Canada, les eaux maritimes intérieures du Canada, telles que définies ci-dessus, de même que la mer territoriale du Canada et la zone économique exclusive du Canada, tel que précisé dans la *Loi sur les océans*.

« **eaux usées** » signifie : a) les déchets humains et les déchets b) les eaux et les autres déchets provenant des toilettes et des autres récipients destinés à recevoir ou à contenir les déchets humains comme des urinoirs et des dalots de toilettes; c) eaux évacuées provenant de lieux sanitaires (dispensaires, infirmeries, etc.) par des lavabos, des cuves de lavage et des dalots situés dans ces lieux; ou d) autres eaux usées mélangées avec les eaux évacuées définies ci-dessus;

« **installation ou service dûment autorisé** » Installation ou service autorisé, en vertu des lois de son administration locale, à manipuler, à entreposer, à gérer, à collecter, à transporter, à recycler ou à éliminer tout type de déchets.

« **MARPOL** » Désigne la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et ses annexes I à VI;

« **navire de croisière** » Navire à passagers doté de logements pour la nuit pouvant accueillir plus de 100 passagers en plus de l'équipage, en excluant les navires qui offrent un service de traversier pour le transport de passagers.

« **peut** » S'entend d'une condition ou d'une procédure autorisée.

« **urgence** » Situation qui entraîne, ou peut entraîner, un danger immédiat pour la vie humaine ou un rejet incontrôlé, imprévu ou accidentel d'une substance jugée nuisible pour le milieu marin et la vie humaine.

2. APPLICATION

2.1 Les présentes lignes directrices s'appliquent :

1. à tous les navires de croisière immatriculés au Canada;
2. à tous les navires de croisière immatriculés à l'étranger lorsqu'ils se trouvent dans les eaux relevant de la compétence du Canada.

3. RESPONSABILITÉ

3.1 Il incombe au propriétaire et exploitant d'un navire de croisière mentionné à l'article 2 ci-dessus de s'assurer que le navire respecte les lois canadiennes applicables.

4. ENGAGEMENTS DE L'INDUSTRIE

4.1 Il est reconnu que l'industrie des navires de croisière s'est engagée à réaliser l'objectif d'améliorer la protection de l'environnement.

4.2 Cet engagement pourrait prévoir les éléments suivants, essentiels à sa réalisation :

1. la conformité aux lois et règlements applicables ainsi qu'aux présentes lignes directrices;
 2. la conception, la construction et l'exploitation de navires de manière à réduire les répercussions qu'ils peuvent avoir sur l'environnement;
 3. l'adoption et la mise en œuvre de technologies améliorées en vue de surpasser les exigences actuelles de protection de l'environnement;
-

4. la conservation des ressources au moyen de stratégies d'acquisition et de gestion des produits;
 5. l'optimisation de l'économie d'énergie par la conservation et la gestion;
 6. l'accroissement de l'éventail de stratégies de réduction des déchets par la plus grande réutilisation et le plus grand recyclage possible en vue de débarquer à terre de plus petites quantités de déchets;
 7. le recours exclusif à des sociétés dûment autorisées pour faire la cueillette des déchets non-dangereux;
 8. l'amélioration des processus et des procédures de cueillette et de transfert des déchets dangereux;
 9. l'abstention de déverser des déchets dangereux par-dessus bord, de les camoufler ou de les mélanger à d'autres flux de déchets;
 10. la cueillette à quai de tous les déchets dangereux par une installation ou un service dûment autorisé
 11. le renforcement des programmes de surveillance et de vérification des pratiques et des procédures environnementales utilisées à bord conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM);
 12. la consultation des administrations portuaires relativement à des initiatives locales, à titre de croisiéristes ou par l'intermédiaire d'associations industrielles, afin de prendre des mesures à l'égard de questions environnementales ou d'autres questions liées aux navires de croisière, et la participation à ce type d'initiatives, dans la mesure du possible;
 13. la sensibilisation du personnel, des passagers et du public.
-

5. PRATIQUES ET PROCÉDURES DE GESTION DES DÉCHETS

- 5.1 Afin de mettre en œuvre intégralement les lignes directrices, les exploitants de navires de croisière doivent se conformer aux normes et programmes ci-dessous en matière de réduction, de réutilisation et de recyclage des déchets ainsi qu'en matière de gestion des flux de déchets, tels que définis aux articles 7 à 28.
- 5.2 Les exploitants de navires de croisière doivent intégrer les pratiques et les procédures de gestion des déchets précitées à leur système applicable de gestion de la sécurité.

6. RENSEIGNEMENTS ET CONSEILS ADDITIONNELS

- 6.1 Pour de plus amples renseignements sur les exigences canadiennes en matière de déversements, les exploitants de navires de croisière devraient consulter le personnel des bureaux de la Sécurité maritime de Transports Canada ou des centres des Services des communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne. Pour obtenir des conseils plus précis relativement aux exigences canadiennes touchant la manutention ou le débarquement à terre de déchets spécifiques produits à bord de navires, les exploitants de navires de croisière devraient consulter le personnel d'Environnement Canada, tel que précisé au paragraphe 28.1.

7. LIQUIDES UTILISÉS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE PHOTOS, Y COMPRIS LES RADIOGRAPHIES

- 7.1 Les exploitants de navires de croisière doivent réduire le plus possible la quantité de résidus d'argent déversée dans le milieu marin en utilisant la meilleure technologie existante, et convenable pour un usage à bord de navire, qui permette de réduire la teneur en argent du flux de déchets ou en disposant à terre des déchets liquides (traités ou non) résultant du développement de photos et de radiographies comme s'il s'agissait de déchets dangereux. Le déversement de nitrate d'argent est interdit en vertu du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* assorti à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.
- 7.2 En ce qui concerne les flots résiduels associés aux opérations de développement de photos, les navires de croisière doivent appliquer l'une des deux procédures suivantes :
 1. disposer à terre les fluides de traitement de photos et de radiographies usés;
 2. traiter les fluides de développement de photos et de radiographies de manière à en extraire l'argent qui sera recyclé, auquel cas
 - a) les effluents de l'unité de fluide récupéré devraient contenir moins de 5 parties par million (ppm) d'argent;
 - b) les résidus de l'unité de fluide récupéré devraient être débarqués à terre pour être éliminés ou traités à titre de déchets dangereux, ou à titre de déchets non dangereux s'ils ne répondent pas aux critères sur les déchets dangereux.

8. LIQUIDES ET MATÉRIAUX CONTAMINÉS UTILISÉS POUR LE NETTOYAGE À SEC

- 8.1 Il est interdit aux navires de croisière de déverser dans l'environnement des fluides, des dépôts chlorés et des matériaux de filtration contaminés par le nettoyage à sec ou en résultant ainsi que tout déchet secondaire semblable produit par le nettoyage à sec. La ventilation des vapeurs de solvant-devrait se faire conformément aux pratiques approuvées de sécurité et de protection environnementale.
- 8.2 Le perchloréthylène, les autres fluides chlorés utilisés pour le nettoyage à sec et les dépôts et les matériaux de filtration contaminés sont des déchets dangereux, et doivent être disposés à terre, dans une installation ou un service dûment autorisé.

9. FLUIDES UTILISÉS POUR L'IMPRESSION

- 9.1 Il est interdit aux navires de croisière de déverser dans l'environnement des déchets dangereux utilisés pour l'impression (encres) et des produits chimiques de nettoyage.
 - 9.2 Chaque fois-que possible, des méthodes et des processus d'impression qui produisent le plus petit volume possible de déchets et les déchets les moins dangereux devraient être utilisés sur les navires de croisière.
 - 9.3 Les imprimeurs à bord des navires de croisière devraient recevoir une formation sur les moyens de réduire les déchets produits par l'impression.
 - 9.4 Des encres alternatives comme les encres à base de soya et les encres non chlorées à base d'hydrocarbures devraient être utilisé chaque fois que possible.
 - 9.5 Les déchets résultant de l'impression incluant les solvants, les nettoyeurs, les chiffons de nettoyage et les déchets dont les composants sont considérés être des déchets dangereux selon la définition qu'en donnent les présentes lignes directrices doivent être traités comme étant des déchets dangereux et tous les autres déchets peuvent être traités comme des déchets non dangereux.
 - 9.6 Les navires de croisière doivent :
 1. lorsqu'ils utilisent des encres classiques ou qui ne sont pas à base de soya et des solvants chlorés et en disposer à terre; considérer comme des déchets dangereux tous les déchets résultant de l'impression
 2. utiliser des encres non toxiques à base de soya, des solvants non chlorés et d'autres produits non dangereux et éliminer l'usage de produits dangereux des processus d'impression utilisés à bord.
-

10. CARTOUCHES DE PHOTOCOPIEUR ET D'IMPRIMANTE AU LASER

- 10.1 Les navires de croisière doivent disposer à terre des cartouches de photocopieur et d'imprimante au laser dans une installation ou un service dûment autorisé, à moins qu'ils ne soient incinérés de façon appropriée conformément à l'article 21.
- 10.2 Dans la mesure du possible, les cartouches de photocopieur et d'imprimante au laser vides devraient être recyclées, vendues ou remplies.
- 10.3 Seulement des encres, de la poudre à imprimer ou des cartouches de photocopieur et d'imprimante qui ne contiennent pas de composants chimiques dangereux devraient être utilisées et aucune cartouche ou leurs composantes ne doivent être rejetées dans le milieu marin.

11. PRODUITS PHARMACEUTIQUES INUTILISÉS OU PÉRIMÉS

- 11.1 Les produits pharmaceutiques inutilisés ou périmés de l'infirmerie ou des magasins des navires de croisière ou ceux recueillis par l'équipage doivent, sous réserve du paragraphe 11.4, être débarqués à terre et remis à une installation ou à un service dûment autorisé.
 - 11.2 Des directives détaillées à l'égard de ces déchets peuvent être trouvées dans les lignes directrices sur la manutention et l'élimination des substances pharmaceutiques dangereuses (médicaments cytotoxiques compris) de la Société canadienne des pharmaciens d'hôpitaux
 - 11.3 Tous les produits pharmaceutiques périmés devraient être gérés conformément aux lignes directrices définies au paragraphe 11.2 ou aux directives du fabricant. Tous les membres du personnel susceptibles de gérer ces déchets devraient recevoir une formation appropriée sur le traitement de ces déchets.
 - 11.4 Les navires de croisière doivent :
 1. mettre sur pied un système de distribution inversée pour retourner aux fournisseurs d'origine les produits pharmaceutiques autres que les narcotiques qui sont non-périmés et non-ouverts;
 2. détruire adéquatement les narcotiques conservés à bord des navires devant témoin et remplir une déclaration à cet effet;
 3. débarquer à terre et remettre à une installation ou à un service dûment autorisé les produits pharmaceutiques dangereux (il s'agit des produits considérés être des déchets dangereux dotés d'une composition chimique qu'il est défendu d'incinérer ou de jeter dans le système d'évacuation des eaux usées des navires);
 4. disposer des autres produits pharmaceutiques qui ne sont pas des narcotiques et qui ne figurent pas sur les listes des produits interdits en les incinérant à bord ou en les débarquant à terre.
-

12. PRODUITS CONTENANT DU MERCURE

- 12.1 Le plus possible, l'utilisation de produits contenant du mercure, par exemple, les sondes de thermostat, les interrupteurs, les manomètres, les baromètres, les thermomètres, les vacuomètres et les piles devrait être réduite à bord des navires de croisière.
- 12.2 Lorsque les produits contenant du mercure ne peuvent plus être utilisés ou qu'ils doivent être éliminés, les navires de croisière doivent les débarquer à terre, en tant que déchets dangereux, et les remettre à une installation ou à un service dûment autorisé, en vue de leur élimination.
- 12.3 Les navires de croisière doivent recueillir les lampes fluorescentes et à vapeur de mercure usagées et les débarquer à terre pour qu'elles soient recyclées ou éliminées par une installation ou un service dûment autorisé.

13. PILES

- 13.1 Les navires de croisière doivent :
 1. recueillir les piles usagées et les débarquer à terre pour qu'elles soient recyclées ou éliminées par une installation ou un service dûment autorisé;
 2. récupérer les piles jetées aux rebuts du flux de déchets des passagers;
 3. séparer le programme de recyclage des accumulateurs mouillés du processus de collecte des piles sèches;
 4. renvoyer les accumulateurs mouillés intacts au fournisseur, autant que possible.

14. EAUX DE CALE ET MÉLANGES D'HYDROCARBURES

- 14.1 Les navires de croisière doivent respecter ou dépasser les exigences internationales énoncées à l'annexe I de la Convention MARPOL, ainsi que les exigences de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*, en ce qui a trait à l'élimination du mazout dans les eaux de cale et les eaux usées avant le rejet, et qui stipulent entre autres ce qui suit :
 1. Les navires qui rejettent des mélanges d'hydrocarbures dans les eaux internes du Canada doivent le faire uniquement si le système de filtrage est équipé d'un dispositif d'arrêt qui interrompt automatiquement le rejet lorsque le mazout contenu dans l'effluent dépasse 5 parties par million.
 2. Les navires qui rejettent des mélanges d'hydrocarbures issus des salles des machines dans les eaux maritimes intérieures du Canada doivent le faire uniquement en route et lorsque le système de filtrage est équipé d'un dispositif d'arrêt qui interrompt automatiquement le rejet lorsque le mazout contenu dans l'effluent dépasse 15 parties par million.
 - 14.2 Tandis que les eaux internes et les eaux maritimes intérieures du Canada sont définies à l'article 1, les exploitants de navires de croisière peuvent consulter le personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada ou le centre compétent des Services de communications et de trafic maritimes pour confirmer les exigences applicables.
 - 14.3 Il est interdit de rejeter des hydrocarbures dans les eaux arctiques dont les limites sont indiquées sur les cartes officielles de navigation du Service hydrographique du Canada ou peuvent être confirmées auprès du centre compétent des Services de communications et de trafic maritimes.
-

- 14.4 Les hydrocarbures ou les mélanges d'hydrocarbures et résidus qui ne peuvent être rejetés conformément à la réglementation, doivent être conservés à bord, incinérés conformément à l'article 21 ou déchargés à une installation ou un service dûment autorisé.
- 14.5 Tous les navires de croisière exploités dans les eaux de compétence canadienne qui ont plus de 1 000 tonnes de jauge brute et qui utilisent des produits pétroliers comme carburant ou pour les activités à leur bord, doivent être protégés par une assurance couvrant les responsabilités de dommages-intérêts découlant des déversements de pétrole et de détenir un certificat pour cet assurance, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ou la Convention sur les hydrocarbures de soude. Un navire de croisière immatriculé dans un pays qui ne fait pas partie de la Convention sur les hydrocarbures de soude doit obtenir un certificat canadien avant de pénétrer dans les eaux canadiennes, pour obtenir ce certificat, veuillez visiter le site suivant :
<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-environnement-responsabilite-menu-365.htm>
ou envoyer un courriel à mi-am@tc.gc.ca.

15. ORDURES

- 15.1 Le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* interdit le rejet de divers types d'ordures dans les eaux relevant de la compétence canadienne. Le rejet d'ordures dans les eaux territoriales et la zone économique exclusive du Canada, à l'exception des eaux arctiques, n'est permis que s'il est effectué conformément aux dispositions de l'annexe V de la Convention MARPOL, et pour les déchets de cuisine liquéfiés capables de passer dans un tamis dont les ouvertures n'excèdent pas 25 mm peuvent être déchargés pendant que le navire fait route à une vitesse d'au moins 6 nœuds et à une distance d'au moins 12 milles marins de la rive
- 15.2 Les navires de croisière devraient :
1. saisir les occasions d'améliorer le réemploi et le recyclage;
 2. réduire la production de déchets à bord en utilisant des moyens comme la réduction à la source, des pratiques d'achat appropriées, la réduction des déchets et le recyclage;
 3. décharger les ordures à terre ou les incinérer à bord dans des incinérateurs de bord approuvés, conformément à l'article 21.
- 15.3 Lorsque des déchets sont débarqués à terre, le *Règlement sur la santé des animaux*, qui relève de la *Loi sur la santé des animaux*, exige que les résidus provenant de pays étrangers, sauf les États-Unis, soient débarqués à terre comme des déchets internationaux, pour être éliminés par une installation ou un service dûment autorisé.
-

16. CENDRES D'INCINÉRATION

- 16.1 Les navires de croisière devraient s'efforcer de réduire la production de cendres d'incinération en réduisant au minimum la production de déchets et en optimisant les occasions de recyclage.
- 16.2 On devrait instaurer de procédures appropriées de gestion des déchets dangereux à bord de chaque navire, incluant le triage, afin de garantir que ces déchets ne sont pas incinérés.
- 16.3 Les navires de croisière doivent traiter les cendres d'incinération comme des déchets dangereux et
1. ne pas les rejeter dans les eaux relevant de la compétence du Canada;
 2. les décharger à terre et les remettre à une installation ou un service dûment autorisé, sauf si l'on dispose de preuves documentées attestant que les cendres ne sont pas dangereuses, auquel cas elles peuvent être déchargées à terre en tant que déchets non dangereux.
- 16.4 Les piles doivent être séparées des déchets qui seront incinérés à bord.
- 16.5 L'incinérateur doit servir avant tout à incinérer les déchets de cuisine solides, les déchets alimentaires, le papier, le carton, le bois et les plastiques dont le recyclage n'est pas recommandé.

17. RÉCUPÉRATION DES EAUX RÉSIDUAIRES

- 17.1 Les techniques de gestion de l'eau douce, qui consistent à la fois à réduire au minimum l'utilisation de l'eau et à assainir et réemployer l'eau à des fins autres que pour l'eau potable, doivent comprendre :
1. le réemploi de l'eau utilisée à des fins techniques (par exemple, les liquides de condensation de la climatisation), dans la mesure du possible;
 2. l'utilisation de systèmes de récupération de l'eau (par exemple, le filtrage et le réemploi des eaux de blanchissage -les eaux du dernier rinçage utilisées pour le premier lavage);
 3. la récupération et le réemploi à des fins techniques (chasses d'eau, blanchisserie, lavage du pont découvert) des eaux résiduelles adéquatement traitées et filtrées;
 4. l'économie active de l'eau (par exemple, utilisation de pommes de douche à débit réduit, systèmes d'aspiration pour les toilettes, transport des déchets alimentaires par aspiration et équipement de blanchissage qui utilise moins d'eau).

18. EAUX GRISES

- 18.1 Les navires de croisière doivent, autant que possible, prendre des mesures afin de réduire la quantité d'eaux grises produites.
- 18.2 Le présent article s'applique à l'égard des bâtiments qui se trouvent dans les eaux de compétence canadienne autres que les eaux arctiques.
- 18.3 Le présent article ne s'applique pas à l'égard de la libération des eaux grises qui, selon le cas :
- a) est nécessaire pour sauvegarder la vie humaine, assurer la sécurité d'un bâtiment ou éviter sa perte immédiate;
-

b) se produit à la suite d'un accident maritime qui a endommagé le bâtiment ou son équipement, à moins qu'il ne survienne à la suite d'une action qui ne s'inscrit pas dans la pratique ordinaire des marins.

18.4 Le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que la libération des eaux grises par le bâtiment ou de celui-ci n'entraîne ni le dépôt de solides dans l'eau ni la formation d'un lustre sur l'eau.

18.5 Le représentant autorisé d'un bâtiment à passagers neuf et qui transporte plus de 500 passagers veille à ce que la libération des eaux grises par le bâtiment ou de celui-ci s'effectue, selon le cas :

- a) à l'aide d'un appareil d'épuration marine qui est conforme aux exigences de l'article 90;
- b) à une distance d'au moins trois milles marins de la rive.

18.6 Tout bâtiment qui est pourvu d'un appareil d'épuration marine pour se conformer aux exigences de l'article 18.5 ci-dessus conserve à bord les documents suivants :

- a) un certificat d'approbation de type;
- b) un manuel énonçant la procédure d'utilisation et d'entretien de l'appareil.

18.7 On peut confirmer auprès du centre concerné des Services de communications et de trafic maritimes les exigences ou les restrictions locales en matière de déversements.

18.8 Lorsque des eaux grises contiennent une substance qui entraîne des exigences différentes en matière de rejet, les exigences les plus strictes s'appliqueront.

18.9 Pour les navires de croisière qui traitent les eaux grises dans un flux séparé des autres eaux usées, les secteurs pour le rejet permissible et standard seront semblables aux exigences établies pour les eaux usées traitées, tel que présenté dans la section 19 ci-dessous.

19. EAUX USÉES

19.1 Les navires de croisière doivent se conformer aux dispositions relatives aux rejets du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux* lorsqu'ils se trouvent dans des eaux relevant de la compétence canadienne, où les navires de croisière devront se conformer à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. Dans tous les cas, les navires de croisière doivent respecter les conditions suivantes.

1. tout rejet d'eaux usées d'un navire de croisière ne doit pas :
 - (i) entraîner la formation d'une pellicule ou d'un lustre sur l'eau ou entraîner une décoloration de l'eau ou de ses rives attenantes,
 - (ii) entraîner le dépôt de boues d'épuration ou des émulsions sous la surface de l'eau ou sur ses rives attenantes;
 - (iii) contenir de solides visibles.
2. Les biosolides ou les boues produits par le système de traitement des eaux usées devraient être déchargés à terre là où cela est possible, pour être éliminés par une installation ou un service dûment autorisé ou peuvent être rejetés selon les mêmes conditions que pour les eaux usagées non traitées.

19.2 Les navires de croisière exploités dans toute eau relevant de la compétence du Canada, autre que l'Arctique, sont assujettis aux exigences suivantes :

1. un navire de croisière peut rejeter des eaux usées à l'aide d'un système approuvé de traitement des eaux usées qui produit un effluent comportant un compte de coliformes fécaux égal ou inférieur à 14/100 ml, si les résultats d'essais du système sont énoncés dans le certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées;
 2. sauf dans des zones désignées pour les eaux usées, un navire de croisière peut rejeter des eaux usées à l'aide d'un système de traitement des eaux usées approuvé conformément à la résolution MEPC.2(VI) de l'Organisation maritime internationale ou à la résolution MEPC.159(55), si les résultats d'essais du système sont énoncés dans le certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées;
 3. sauf dans des zones désignées pour les eaux usées, un navire de croisière peut rejeter des eaux usées broyées et désinfectées en utilisant un système approuvé par l'administration du pays d'immatriculation à une distance de plus de 3 milles nautiques de la rive;
 4. sauf dans des zones désignées pour les eaux usées, un navire de croisière peut rejeter des eaux usées non traitées dans les eaux côtières et les eaux maritimes intérieures du Canada à une distance de plus de 12 milles nautiques de la rive, pourvu que les eaux usées entreposées dans les réservoirs de retenue ne soient pas rejetées instantanément, mais de façon modérée lorsque le navire a de l'erre et qu'il ne procède pas à plus de 4 nœuds;
 5. dans des zones désignées pour les eaux usées, établies à l'annexe 4 du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques* dangereux, un navire de croisière peut seulement rejeter les eaux usées par l'entremise d'un système perfectionné de traitement des eaux usées qui produit un effluent comportant un compte de coliformes fécaux égal ou inférieur à 14/100 ml;
- 19.3 Les navires de croisière exploités dans les eaux arctiques relevant de la compétence canadienne sont assujettis aux exigences suivantes :
1. un navire de croisière peut rejeter des eaux usées à l'aide d'un système approuvé de traitement des eaux usées qui produit un effluent comportant un compte de coliformes fécaux égal ou inférieur à 250/100 ml dans les eaux de l'Arctique relevant de la compétence canadienne si les effluents contiennent aucun désinfectant ou autre produit chimique;
 2. conformément au Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires, les eaux usées non traitées peuvent être rejetées dans les eaux arctiques.

20. SYSTÈMES PERFECTIONNÉS DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES

- 20.1 Certaines compagnies de croisière ont installé des systèmes de traitement des eaux usées qui recourent à des technologies de pointe conçues pour produire des rejets d'effluents d'une qualité et d'une pureté élevées. Les effluents d'une qualité et d'une pureté élevées peuvent être exemptés des exigences relatives aux rejets énoncées à l'article 18 des présentes lignes directrices, sous réserve de la confirmation auprès de la Sécurité maritime de Transports Canada conformément à l'article 25 des lignes directrices.
- 20.2 Compte tenu de l'évolution rapide de la technologie, tout nouvel équipement ou toute pratique de gestion qui équivaut ou surpasse ceux décrits dans les présentes lignes directrices sont encouragés.

21. ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES

- 21.1 Les navires de croisière doivent se conformer aux dispositions du Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques de la Loi de 2001 sur la marine
-

marchande du Canada en ce qui concerne les émissions atmosphériques. Ces dispositions mettent en application l'annexe VI de la Convention MARPOL et comprennent également des exigences canadiennes concernant l'émission de fumée noire à une distance d'un mille marin ou moins de la rive.

- 21.2 Depuis le 8 mai 2013, la réglementation définitive qui définit la partie canadienne de la zone nord-américaine de contrôle des émissions a été publiée. Les navires de croisière qui naviguent dans des eaux relevant de la compétence canadienne se trouvant au sud du 60^e degré de latitude Nord devraient utiliser des combustibles ayant la plus faible teneur en soufre disponible pour la classe de combustible pour laquelle le moteur est conçu. La teneur en soufre maximale du combustible marin utilisé par les navires dans ces eaux ne devra pas dépasser 1,00 % jusqu'au 31 décembre 2014. À partir du 1^{er} janvier 2015, la teneur en soufre du combustible marin utilisé dans ces eaux ne devra pas dépasser 0,1 %.
 - 21.3 Dans les eaux arctiques au nord du 60^e degré de latitude Nord, les navires de croisière devraient utiliser des combustibles ayant la plus faible teneur en soufre disponible pour la classe de combustible pour laquelle le moteur est conçu. La teneur en soufre maximale du combustible marin utilisé par les navires dans ces eaux ne devra pas dépasser 3,00 % jusqu'au 31 décembre 2019. À partir du 1^{er} janvier 2020, la teneur en soufre du combustible marin utilisé dans ces eaux ne devra pas dépasser 0,5 %.
 - 21.4 Les navires de croisière devraient adopter la meilleure technologie pratique possible, afin d'atteindre le plus faible taux d'émission possible. Les navires de croisière doivent au moins répondre aux exigences du Règlement sur la *prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques* et de l'annexe VI de la Convention MARPOL, en ce qui concerne :
 1. les moteurs diesel installés à bord de navires de croisière ou qui font l'objet d'une conversion majeure après le 1^{er} janvier 2000;
 2. les incinérateurs installés à bord de navires de croisière après le 1^{er} janvier 2000.
 - 21.5 Les navires de croisière exploités dans les eaux relevant de la compétence canadienne au sud du 60^e degré de latitude Nord peuvent chercher des équivalences tel que cela est indiqué dans la règle 4 de l'annexe VI de MARPOL.
 - 21.6 Les navires de croisière qui sont dans l'impossibilité d'obtenir du carburant ayant la teneur en soufre requise doivent aviser Transports Canada, Sécurité maritime et obtenir du carburant disponible avec la teneur en soufre la plus faible suivante.
 - 21.7 Les navires de croisière accostés aux ports ne doivent pas utiliser d'incinérateurs et devraient envisager d'utiliser une source d'alimentation à terre, sous réserve de sa disponibilité, sa sécurité et de sa fiabilité, et lorsque celle-ci produit moins d'émissions atmosphérique.
 - 21.8 On incite les exploitants de navires de croisière à participer aux initiatives régionales visant à réduire la pollution atmosphérique.
 - 21.9 En ce qui concerne les opérations d'incinérateurs, les navires de croisière doivent respecter les lignes directrices connexes de l'Organisation maritime internationale, de même que l'Annexe VI de la Convention MARPOL (1973, 1978).
 - 21.10 Depuis le 8 mai 2013, les navires de croisière exploités dans les eaux relevant de la compétence canadienne sont tenus d'avoir un plan de gestion de l'efficacité énergétique des bâtiments qui fixe les mesures pour que le navire optimise son efficacité énergétique et réduise les gaz à effet de serre.
-

22. HALOCARBURES

- 22.1 Les exploitants de navires de croisière doivent se conformer au *Règlement fédéral sur les halocarbures* de 2003, qui relève de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, et qui, notamment :
1. interdit le rejet d'hydrocarbures chlorofluorés (CFC), de halons, d'hydrocarbures partiellement halogénés (HCFC) et d'hydrocarbures fluorés (HFC), sauf pour lutter contre un incendie non provoqué à des fins de formation;
 2. exige que les rejets d'halocarbures de plus de 10 kg dans n'importe quel cas, soient déclarés à Environnement Canada, tel que le stipule le paragraphe 28.1.
- 22.2 Les exploitants de navires de croisière peuvent envisager la possibilité de remplacer les CFC et les halons par des substances de rechange, avant que le remplissage prévu ne s'impose.
- 22.3 Pour de plus amples renseignements sur les halocarbures, les exploitants de navires de croisière peuvent communiquer avec Environnement Canada, tel que précisé au paragraphe 28.1.
-

23. PEINTURES ANTISALISSURES

- 23.1 Conformément à la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires et au *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*, à compter du 1^{er} janvier 2003, les navires de croisière ne doivent pas appliquer ou réappliquer sur leur coque de composés organostanniques qui agissent comme biocides dans les systèmes antisalissures.
- 23.2 Les navires de croisière devront :
1. soit ne pas porter de composés organostanniques sur leur coque et leurs parties ou surfaces externes;
 2. soit porter un revêtement qui forme une barrière contre les composés organostanniques filtrant du système sous-jacent.

24. EAUX DE BALLAST

- 24.1 Les navires de croisière doivent satisfaire aux dispositions du *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* de Transports Canada. Les navires de croisière devraient également se rapporter à la publication Transports Canada intitulée « Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada » (TP 13617) afin d'obtenir de plus amples renseignements sur le rejet des eaux de ballast.
- 24.2 Les navires de croisières sont encouragés à installer des systèmes de traitement de l'eau de ballast, s'ils sont en mesure de le faire, qui respectent au moins les normes établies dans le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*.

25. PROCÉDURES, PRATIQUES ET ÉQUIPEMENT ÉQUIVALENTS

- 25.1 Si un navire de croisière canadien propose d'utiliser ou utilise d'autres méthodes de conformité qui sont équivalentes aux normes internationales, comme des systèmes améliorés de traitement des eaux grises et des eaux d'égout, il doit en aviser le bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada. Une décision d'un bureau d'examen technique en matière maritime peut être nécessaire.
- 25.2 Si un navire de croisière non immatriculé au Canada utilise d'autres méthodes de conformité qui sont équivalentes aux normes internationales, il doit en aviser le bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada durant l'inspection pour le contrôle par l'État du port, ou avant d'entrer dans des eaux relevant de la compétence canadienne.
- 25.3 Si un navire de croisière non immatriculé au Canada cherche une autre méthode de conformité pour satisfaire aux exigences d'émissions atmosphériques en vertu de l'Annexe VI de MARPOL pour la zone nord-américaine de contrôle des émissions, il devra communiquer ce fait à Transports Canada- Sécurité maritime et demander aussi l'approbation de l'État du pavillon.
-

26. FORMATION ET MATÉRIELS PÉDAGOGIQUES

- 26.1 Les compagnies de croisière devraient établir des programmes qui augmentent le degré de sensibilisation environnementale des passagers et de l'équipage.
 - 26.2 Une formation sur les procédures de gestion environnementale et de la sécurité à bord doit être offerte aux personnes directement concernées par ces domaines.
 - 26.3 Les personnes directement responsables du traitement des déchets doivent recevoir des instructions concernant leurs fonctions et responsabilités et le fonctionnement des divers équipements et systèmes de gestion des déchets.
 - 26.4 Les mesures pour former les employés et sensibiliser davantage les passagers doivent comprendre :
 1. des annonces au moyen du système de sonorisation et des avis dans le bulletin du navire indiquant qu'il est interdit de jeter tous déchets par-dessus bord;
 2. des panneaux et des affiches en couleur placés dans les aires réservées à l'équipage et les zones publiques pour promouvoir la sensibilisation à l'environnement et à sa protection;
 3. des brochures d'information sur l'environnement et la sécurité dans les cabines et l'office de l'équipage;
 4. des réunions régulières des comités sur l'environnement et sur la sécurité du navire, auxquelles participent des officiers et des membres d'équipage issus de tous les services, pour examiner les méthodes visant à améliorer la performance, y compris des pratiques environnementales meilleures et plus efficaces.
-

27. INSPECTIONS CONNEXES

- 27.1 La Sécurité maritime de Transports Canada vérifie la conformité aux lois canadiennes ayant trait à la navigation dans le cadre des inspections annuelles des navires de croisière canadiens et dans le cadre des inspections pour le contrôle par l'État du port s'il s'agit de navires de croisière non immatriculés au Canada.
- 27.2 La vérification de la conformité, par Transports Canada, peut comprendre l'inspection des navires à passagers, lequel inclut l'examen des systèmes environnementaux, des documents sur les systèmes de gestion de la sécurité et des documents requis par la Convention MARPOL comme le registre des hydrocarbures et le registre des ordures.

28. DÉCLARATION

- 28.1 Les exploitants de navires de croisière doivent déclarer les rejets d'halocarbures à Environnement Canada, en composant les numéros de téléphone suivants. Les autres déversements ou urgences environnementales peuvent être signalés à Environnement Canada, aux mêmes numéros de téléphone.

| Région | Numéro de téléphone |
|--|---------------------|
| Terre-Neuve et Labrador | 800-563-2444 |
| Nouvelle-Écosse, Î.-P.-É. et Nouveau-Brunswick | 800-565-1633 |
| Québec | 514-283-2333 |
| Ontario | 416-346-1971 |
| Territoires du Nord-Ouest et Nunavut | 867-920-8130 |
| Colombie-Britannique et Yukon | 604-666-6100 |

- 28.2 Les exploitants de navires de croisière doivent déclarer tous les déversements de polluants conformément à la partie 3 du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* par l'entremise des Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins, TP 9834E (2009) accessible à <http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp9834-menu-3217.htm>.
- 28.3 Les navires de croisière acceptent de fournir, sur demande, des rapports annuels sur la production de déchet ou sur les carburants utilisés à Transports Canada ou Environnement Canada, Administration centrale.
- 28.4 Les navires de croisière peuvent faire des rapports sur les problèmes concernant la disponibilité de réception des déchets ou des carburants requis à Transports Canada.
-

ANNEXE 1 – LOIS CANADIENNES PERTINENTES

- 1.1 Les lois et les règlements fédéraux suivants s'appliquent aux aspects environnementaux de l'exploitation des navires de croisière dans les eaux relevant de la compétence du Canada :
1. *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*
établit les contrôles pour les activités et les rejets dans les eaux arctiques.
 2. *Loi sur les pêches*
interdit le rejet de toute substance délétère pour le poisson ou dans les eaux fréquentées par les poissons.
 3. *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*
établit les règlements régissant la gestion des hydrocarbures, des substances liquides nocives et des produits chimiques dangereux, des eaux usées, des ordures, des substances polluantes et des émissions atmosphériques et les rapports sur les incidents de pollution.
 4. *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*
établit des dispositions générales relatives à la protection de l'environnement, qui mettent l'accent sur la prévention de la pollution et le développement durable.
 5. *Loi sur la santé des animaux*
établit des règlements relatifs à l'élimination des déchets internationaux, afin d'empêcher la transmission de maladies animales.
 6. *Loi sur la responsabilité en matière maritime*
établit les exigences d'assurance que les navires doivent avoir, y compris la responsabilité pour les déversements d'hydrocarbures
 7. *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*
établit des zones pour oiseaux migrateurs dans lesquelles le trafic maritime est réglementé et où sont interdits les rejets polluants.
 8. *Loi sur les aires marines nationales de conservation*
établit des aires de conservation marine dans lesquelles le trafic maritime est réglementé et où sont interdits les rejets polluants.
 9. *Loi sur les océans*
fixe les frontières maritimes du Canada et des zones de protection marine dans lesquelles le trafic maritime pourrait être réglementé et les rejets polluants interdits ou soumis à des règlements plus stricts.
 10. *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*
établit la classification des marchandises dangereuses et les exigences portant sur leur étiquetage et leur manutention.
 11. *Loi sur la faune*
permet de réglementer le trafic maritime et d'interdire les rejets polluants dans les réserves d'espèces sauvages en milieu marin et dulçaquicole.
-

ANNEXE 2 – CONVENTIONS MARITIMES ENVIRONNEMENTALES RATIFIÉES PAR LE CANADA

1. Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)
 - 1 Annexe I –Hydrocarbures
 - 2 Annexe II –Substances liquides nocives transportées en vrac
 - 3 Annexe III –Substances nuisibles transportées par mer en colis
 - 4 Annexe IV –Eaux usées
 - 5 Annexe V –Ordures
 - 6 Annexe VI –Atmosphère
2. Convention internationale sur le traitement des effets nuisibles liés aux systèmes antisalissures sur les navires
3. Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute
4. Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Eaux de Ballast et Sédiments

ANNEXE 3 – GUIDES TECHNIQUES CANADIENS PERTINENTS

1. Société canadienne des pharmaciens d'hôpitaux (SCPH) *Guidelines for the Handling and Disposal Hazardous Pharmaceuticals (Including Cytotoxic Drugs)* (Lignes directrices sur la manutention et l'élimination des substances pharmaceutiques dangereuses, médicaments cytotoxiques compris) accessibles sur le site Web de la SCPH à l'adresse www.cshp.ca.
 2. « *Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada* » (TP 13617) de Transports Canada, accessible sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante :
<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515.htm>
 3. « Lignes directrices concernant l'exploitation des navires à passagers dans les eaux arctiques canadiennes » de Transports Canada (TP 13670).
 4. « Normes provisoires relatives à la construction, l'équipement et l'exploitation des navires à passagers dans les zones de glace de mer de l'Est du Canada » de Transports Canada (TP 8941)
-