



BULLETIN SUR LES OPÉRATIONS DE SÛRETÉ MARITIME

No : 2024-001

ÉTABLISSEMENT DE LA PORTÉE DES INSTALLATIONS MARITIMES, DÉFINITION DE CARGAISON ET L'ÉTABLISSEMENT DE ZONES RÉGLEMENTÉES

OBJET

Le régime de sûreté maritime de Transports Canada est conçu pour faire en sorte que le réseau de transport du Canada demeure l'un des réseaux les plus sûrs et les plus sécuritaires au monde.

Le présent bulletin a pour objet de fournir de l'information et des conseils aux intervenants maritimes canadiens réglementés, et plus particulièrement aux exploitants d'installations maritimes, sur les points suivants :

1. Acceptation par Transports Canada (TC) de l'interprétation d'un exploitant d'installation maritime de la portée de son installation maritime (définition du périmètre).
2. La définition de cargaison, et incluse dans cette définition, lorsque la cargaison déchargée d'un bâtiment cesse d'être considérée comme une cargaison aux fins du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM).
3. La capacité de TC d'approuver les plans de sûreté qui n'établissent pas de zones réglementées pour toutes les zones ou tous les biens énumérés dans le RSTM 329(3) qui sont présents dans l'installation maritime.

HISTORIQUE

Établissement de la portée d'une installation maritime

Les installations maritimes, telles que définies dans la section d'interprétation de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* (LSTM), sont souvent réparties sur de grandes zones, parfois avec des routes publiques, des zones résidentielles et / ou d'autres infrastructures séparant la zone du quai des autres zones du site. Cela est particulièrement vrai pour de nombreuses installations de cargaison liquide, où les zones de fabrication, de traitement et de stockage de la cargaison sont souvent situées loin de la zone où les bâtiments s'interfacent et sont reliés par des pipelines. Dans certains cas, l'exploitant a considéré l'ensemble de la raffinerie ou de l'usine comme l'installation maritime, tandis que dans d'autres cas, l'exploitant n'a considéré que les quais et les environs immédiats comme l'installation maritime.



Ces interprétations variées existent parfois au sein d'une même entreprise, de sorte que certaines installations maritimes sont délimitées comme l'ensemble de la raffinerie ou de l'usine et que d'autres sont délimitées comme étant uniquement les quais et les environs immédiats. Ces points de vue divergents pourraient entraîner des différences dans la définition et la portée de chaque installation maritime (non pas la portée de l'évaluation de la sûreté, mais de l'installation maritime elle-même). Par exemple, pour certaines installations de cargaison liquide, l'exploitant considère que l'installation maritime est une partie distincte de l'ensemble du site.

Selon l'étendue ou la portée étroite d'une installation maritime particulière, l'application des diverses exigences de la partie 3 du RSTM changera.

Définition de la cargaison

Bien que le terme « cargaison » soit utilisé à maintes reprises dans le RSTM, il n'existe aucune définition du mot cargaison dans le Règlement ni dans la loi, par conséquent, la définition du dictionnaire est utilisée. Il est entendu que la cargaison représente les marchandises ou les produits qui doivent être directement chargés ou déchargés d'un bâtiment réglementé. Toutefois, des incohérences peuvent survenir lors de l'application de l'alinéa 329(3)g) du RSTM en ce qui concerne l'entreposage des marchandises, en particulier en ce qui concerne le moment où cette cargaison cesse d'être considérée comme une cargaison en vertu du Règlement.

Établissement de zones réglementées

La définition des zones où la cargaison est entreposée modifie souvent la portée ou la taille de la zone à réglementer en tant qu'installation maritime en vertu de la LSTM/RSTM. Cela s'applique également à la portée des zones réglementées à l'intérieur de l'installation maritime concernant la désignation de zones réglementées [RSTM 329(1) et (3)].

RSTM – 329 (1) : Le plan de sûreté de l'installation maritime désigne des zones réglementées, compte tenu des opérations de l'installation maritime, pour :

- a) prévenir ou empêcher l'accès non autorisé;
- b) protéger l'installation maritime, y compris le matériel et les systèmes de sûreté et de surveillance, et les personnes dont la présence est autorisée dans l'installation;
- c) protéger les bâtiments qui sont en interface avec l'installation maritime;
- d) protéger les provisions de bord contre toute manipulation criminelle.

RSTM – 329 (3) : Des zones réglementées sont établies pour :

- a) des zones côté terre adjacentes aux bâtiments qui sont en interface avec l'installation maritime;
- b) les zones où sont gardés des renseignements délicats en matière de sûreté, y compris les documents relatifs aux cargaisons;



- c) les zones où se trouvent les commandes centrales pour le matériel et les systèmes de surveillance et de sûreté et les zones où se trouvent les commandes du système central d'éclairage;
- d) les zones où se trouve l'infrastructure essentielle de l'installation maritime, notamment :
 - (i) les réserves d'eau,
 - (ii) les télécommunications,
 - (iii) les systèmes d'électricité,
 - (iv) les points d'accès aux systèmes de ventilation et de climatisation;
- e) les aires de fabrication ou de traitement et les salles de commande;
- f) les zones de l'installation maritime où il est raisonnable de restreindre l'accès par des véhicules et des personnes;
- g) les zones désignées pour le chargement, le déchargement ou l'entreposage des cargaisons et provisions de bord;
- h) les zones contenant certaines cargaisons dangereuses.

LIGNES DIRECTRICES

L'établissement de la portée d'une installation maritime devrait faire l'objet d'une discussion principale entre l'exploitant et TC au cours de l'évaluation de la sûreté et être pris en compte dans le processus d'approbation du plan. On s'attend à ce que la ou les personnes qui participent à ces discussions répondent aux compétences énumérées à l'article 316 du RSTM. L'installation maritime telle que définie dans la LSTM comprend les zones d'arrivée/ départ ou d'entretien des bâtiments ainsi que les zones où les services sont fournis au bâtiment et où la cargaison est manutentionnée ou entreposée. L'exploitant devrait identifier et expliquer quelles zones sont utilisées pour les services au bâtiments et aux opérations de manutention de la cargaison et peuvent être sécurisées à l'intérieur du périmètre. TC devrait tenir compte de ces explications au cours des discussions sur la portée.

Lors de l'établissement de la portée de l'installation maritime au cours de l'évaluation de la sûreté, les considérations de l'intervenant et TC devrait inclure, sans toutefois s'y limiter :

- ✓ des installations et des activités semblables de l'intervenant au Canada ;
- ✓ Opérations, risques et géographie similaires ;
- ✓ la proximité des infrastructures essentielles ;
- ✓ les risques, les menaces et la probabilité de ces menaces ;
- ✓ des contrôles de sûreté et de sécurité en place à l'installation ;
- ✓ les vulnérabilités relevées dans l'évaluation de la sécurité ;
- ✓ Autres surveillance réglementaires.

Lors de l'établissement de la portée de la zone de manutention des cargaisons, les marchandises transportées à une installation maritime par un bâtiment cessent d'être réglementées en tant que cargaisons ou marchandises en vertu de la Loi et du Règlement lorsqu'elles sont déchargées d'un bâtiment ;



- a) le conteneur est transporté de l'installation maritime sur un autre mode de transport et a quitté le périmètre de l'installation maritime ; ou
- b) pour les marchandises transférées par pipeline / mécanisme de transport au-delà du point le plus proche du périmètre de l'installation qui peut être sécurisé / fermé en cas d'urgence ; ou
- c) la cargaison n'est pas destinée à être transportée sur un bâtiment ou a atteint sa destination.

Lors de l'établissement de zones réglementées pour une installation, il convient de noter que les paragraphes 329(1) et 329(3) du RSTM sont des alinéas distincts qui n'ont pas de conjonction (continue ou introduite) entre eux. Par conséquent, ces paragraphes devraient être lus et appliqués séparément.

Toutes les zones énumérées dans le RSTM 329(3) qui existent à l'intérieur de l'installation doivent être établies comme zones réglementées. Cela peut avoir un effet sur la façon dont l'installation maritime est déterminée ou définie entre TC et l'intervenant au cours de l'évaluation de la sûreté et de l'approbation subséquente du plan.

Le RSTM 329(1) permet, s'il y a lieu pour l'exploitation de l'installation, d'établir des zones réglementées en plus de celles qui doivent être établies dans le RSTM 329(3). S'il y a des éléments supplémentaires à ajouter du point de vue de l'exploitant, ces domaines doivent être clairement identifiés et doivent être pris en considération lors des discussions sur la portée.

L'exploitant peut décider d'atteindre la portée d'une zone plus grande que le minimum requis par la réglementation. S'il est accepté par TC dans le cadre du plan de sûreté, l'exploitant sera tenu de se conformer à toutes les exigences du RSTM dans cette zone.

Tout commentaire, suggestion ou préoccupation peut être adressé au directeur, Opérations de la sûreté maritime, par courriel à dirops.marsec-sumar@tc.gc.ca.

K. Lilius

Kristina Lilius
Directeur, Opérations de la sûreté
maritime intérimaire
juillet 2024