



PLAN D'URGENCE NATIONAL SUR LES LIEUX DE REFUGE (PUNLR)

DEUXIÈME ÉDITION
DÉCEMBRE 2024



<p>Administration responsable</p> <p>Le Directeur exécutif, Sécurité de la navigation et Pilotage, est responsable du présent document, y compris de toute modification, correction ou mise à jour.</p>	<p>Approbation</p> <hr/> <p>Naim Nazha Directeur exécutif, Sécurité de la navigation et Pilotage Sécurité et sûreté maritimes (SSM)</p> <p>Signé le : _____</p>
--	--

Date de la publication originale :

Date de la révision :

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2024.

Transports Canada autorise la reproduction du présent TP 14707F 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 14707F ne contienne pas les modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

TP 14707F
(12/2024)

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE.....	4
PARTIE 1 : Plan d'urgence national sur les lieux de refuge	6
AUTORITÉS, RÔLES ET RESPONSABILITÉS.....	6
<i>Capitaine du bâtiment</i>	<i>6</i>
<i>SSM de Transports Canada (administration centrale)</i>	<i>6</i>
<i>SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES (SSM) de Transports Canada (TC) (régions)</i>	<i>7</i>
<i>COMMUNICATIONS MINISTÉRIELLES et régionales de Transports Canada (TC)</i>	<i>8</i>
<i>PÊCHES ET OCÉANS CANADA (MPO)/GARDE CÔTIÈRE DU CANADA (GCC)</i>	<i>8</i>
CADRE DE GESTION – INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE ET DANGERS	
MARITIMES.....	9
L'ÉQUIPE DE GESTION EN CAS D'INCIDENT GÈRERA L'INCIDENT À PARTIR D'UN	
POSTE DE COMMANDEMENT DÉSIGNÉ.	9
<i>Administrations de pilotage.....</i>	<i>9</i>
<i>Administrations portuaires.....</i>	<i>10</i>
<i>Gouvernement provincial/territorial.....</i>	<i>10</i>
PARTENAIRES autochtones	10
<i>Autorités Municipales/locales.....</i>	<i>11</i>
<i>État du pavillon</i>	<i>11</i>
<i>Personne désignée à terre/COMPAGNIE/gestionnaire de bâtiment.....</i>	<i>11</i>
<i>Société de classification.....</i>	<i>11</i>
SAUVETEUR.....	11
<i>Assurance protection et indemnisation</i>	<i>12</i>
COLLABORATION INTERNATIONALE	12
CENTRE NATIONAL DES URGENCES ENVIRONNEMENTALES (CNUE).....	12
PLAN NATIONAL ET ANNEXES RÉGIONALES.....	13
LIEU DE REFUGE POTENTIEL	13
PARTIE 2 : Réagir à unE DEMANDE liée à un LIEU DE REFUGE	15
UN BÂTIMENT DEMANDANT UN LIEU DE REFUGE.....	15
ÉTAPE 1 – OBTENIR LES RENSEIGNEMENTS SUR LE BÂTIMENT	15
ÉTAPE 2 – ÉVALUER LA DEMANDE LIÉE À UN LIEU DE REFUGE	16
2.1 Faire une demande de lieu de refuge dans l'application de la CASM	17
2.2 Déterminer le niveau de risque	18
2.3 Structure de gestion et de leadership – TC/CCG	19
.....	20
ÉTAPE 3 : RASSEMBLER LES ÉQUIPES	20
ÉTAPE 4 – OUTIL D'AIDE À LA PRISE DE DÉCISION.....	21
ÉTAPE 5 – PRISE DE DÉCISION ET MISE EN ŒUVRE.....	24

REFUSER UN LIEU DE REFUGE.....	26
ÉTAPE 6 – SURVEILLANCE, COMMUNICATION ET TENUE DE DOSSIERS ...	26
PARTIE 3 – EXAMEN DU PROGRAMME.....	27
LEÇONS APPRISES.....	27
EXAMEN ET MISE À JOUR DU PUNLR.....	28
PARTIE 4 – Listes de contrôle, diagramme, formulaires et DÉCISIONS SUR LE LIEU DE REFUGE.....	28
PARTIE 5 – Annexes régionales.....	30
PARTIE 6 – PRINCIPALES RÉFÉRENCES ET LOIS.....	30

PRÉFACE

Selon l'Organisation maritime internationale (OMI), un « lieu de refuge » est défini comme « un endroit où un bâtiment nécessitant une aide peut prendre des mesures pour lui permettre de stabiliser sa situation et de réduire les risques pour la navigation et de protéger la vie humaine et l'environnement. Il peut s'agir d'un port, d'un abri près de la côte, d'un bras de mer, d'une rive sous le vent, d'une anse, d'un fjord, d'une baie et d'un site d'échouage. » Le Canada s'engage à suivre les Lignes directrices de l'Organisation maritime internationale sur les lieux de refuge¹.

Le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge fournit des lignes directrices aux responsables de Sécurité et sûreté maritimes (SSM) de Transports Canada (TC) et aux Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) et au programme d'intervention environnementale et dangers maritimes (IEDM) de la Garde côtière canadienne (GCC) afin de favoriser le processus décisionnel concernant un lieu de refuge. Ce plan vient établir un processus de gestion national uniforme visant les lieux de refuge tout en respectant les différences régionales.

Ce plan s'applique principalement à une situation dans laquelle un grand bâtiment commercial « a besoin d'aide » (c'est-à-dire qu'il pourrait causer la perte du bâtiment ou constituer un danger pour l'environnement ou la navigation) à l'intérieur des eaux canadiennes ou au large des côtes et a besoin d'un lieu de refuge au Canada. Il n'aborde pas la question des opérations de sauvetage des personnes en mer.

Toutefois, tout événement maritime lié à la recherche et au sauvetage et à une intervention environnementale ou à une déficience, y compris un accident maritime comme défini dans la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007, qui a été incorporée par référence dans l'annexe 1 de *la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*, quel que soit le niveau de risque, peut déclencher, à tout stade de l'événement maritime, la mise en œuvre de ce plan aux fins d'un lieu de refuge, comme défini dans le présent document.

La partie 1 du présent document décrit les rôles et les responsabilités des ministères fédéraux et des autres organismes partenaires concernés par les lieux de refuge, y compris leurs autorités législatives.

La partie 2 comprend le guide opérationnel du gouvernement fédéral pour l'évaluation des incidents maritimes en temps réel et l'évaluation des risques pour appuyer le processus décisionnel concernant un lieu de refuge à l'aide de l'Outil d'aide à la prise de décision et de la plateforme Web de connaissance améliorée de la situation maritime (CASM).

¹ La résolution de l'Organisation maritime internationale A 1184.(33) « Lignes directrices sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance ».

La partie 2 aborde également les lieux de refuge selon la définition et le cadre politique international de l'Organisation maritime internationale. Elle ne couvre pas les déficiences de routine, qui sont considérées comme présentant un risque moindre et qui doivent être traitées dans le cadre des procédures standard d'exploitation de l'agent de service régional. SSM de TC (régions), en consultation avec ses partenaires maritimes², a élaboré des annexes régionales avec des zones géographiques préalablement déterminées où les bâtiments ayant besoin d'assistance peuvent se rendre sous les auspices de ce plan. Ces annexes régionales peuvent être consultées sous forme d'addenda au présent document, comme il est mentionné à la partie 5, ou sur la page Web de l'application sur les lieux de refuge régionaux, à la page Web de la CASM. Des lieux de refuge facultatifs non mentionnés dans les annexes régionales peuvent être envisagés et/ou désignés sur une base ponctuelle.

²Les partenaires maritimes comprennent (mais sans s'y limiter) les partenaires autochtones et les autres paliers de gouvernement (Garde côtière canadienne, Environnement Canada, administrations portuaires et de pilotage, provinces, territoires et municipalités). Les annexes régionales jointes au présent document ne se limitent pas à d'autres zones qui pourraient être soumises à un examen futur.

PARTIE 1 : PLAN D'URGENCE NATIONAL SUR LES LIEUX DE REFUGE

AUTORITÉS, RÔLES ET RESPONSABILITÉS

CAPITAINE DU BÂTIMENT

La [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) (LMMC 2001), partie 4, paragraphe 109(1), décrit la responsabilité du capitaine en ce qui concerne la sécurité du bâtiment et des personnes qui se trouvent à bord du bâtiment, le capitaine :

- Est responsable de demander un lieu de refuge en informant les SCTM de tout incident à signaler;
- Reste à la tête du bâtiment même lorsqu'une opération de sauvetage est en cours, jusqu'à ce qu'il ait abandonné le commandement et que le bâtiment devienne la responsabilité du sauveteur;
- Informe la compagnie ou le gestionnaire du bâtiment de tout incident survenu en mer;
- Évalue l'état du bâtiment et transmet ces informations aux autorités fédérales (TC et/ou la GCC);
- Atténue l'état du bâtiment et suit les instructions des autorités fédérales (TC et/ou la GCC).

SSM DE TRANSPORTS CANADA (ADMINISTRATION CENTRALE)

- Selon le *Protocole d'entente conclu entre Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans (GCC)* concernant les rôles et les responsabilités relatifs aux systèmes de sécurité et de sûreté maritimes du Canada :
 - TC et la GCC collaboreront avec les intervenants et les partenaires autochtones concernés ainsi qu'avec le capitaine du bâtiment pour décider si un bâtiment a besoin d'un lieu de refuge (comme défini par l'OMI) ou si un lieu de refuge lui sera refusé.
- Prend des dispositions pour aviser et consulter les autorités américaines (États-Unis), danoises et françaises pertinentes lorsqu'il faut composer avec des incidents dans les eaux limitrophes ou lorsque les résultats pourraient avoir une incidence sur les États-Unis, le Groenland ou Saint-Pierre-et-Miquelon.
- Élabore et administre toutes les politiques et procédures nationales relatives aux lieux de refuge et s'assure que le plan est mis en œuvre à l'échelle nationale.

- Mène des consultations auprès des bureaux régionaux de TC et de la GCC (y compris les SCTM et l'IEDM) par l'intermédiaire du directeur exécutif de la Sécurité de la navigation et normes de surveillance afin de mettre à jour le plan national concernant les lieux de refuge.
- Élabore et organise des formations pour la mise en œuvre du Plan d'urgence national sur les lieux de refuge, de l'outil d'aide à la prise de décision et de la CASM.
- Planifie et organise des exercices nationaux chaque année sur l'intervention en matière de lieux de refuge³.

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES (SSM) DE TRANSPORTS CANADA (TC) (RÉGIONS)

- Met en œuvre et active le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge.
- Détermine si un bâtiment est en état de naviguer pour le transit vers un lieu abrité et précise les conditions.
- Examine le plan des opérations de sauvetage, le déchargement ou l'allègement d'urgence de la cargaison du bâtiment.
- Tient les États du pavillon informés de l'évolution de tout incident impliquant leurs bâtiments.
- Collabore avec la GCC pour prendre des décisions et des mesures lorsqu'il y a une demande ou des directives associées à un lieu de refuge, y compris la nomination et l'autorisation d'inspecteurs de la sécurité maritime qui travailleront sur l'incident et protégeront le milieu marin.
- Rédige des rapports et des mises à jour à l'intention de haute direction sur l'évolution de l'incident.
- Élabore le Compte rendu après action (leçons apprises).
- Élabore et tient à jour les annexes régionales en s'engageant avec les partenaires autochtones et d'autres intervenants.
- Supervise toutes les questions régionales. Les responsabilités comprennent la mise à jour des annexes régionales, l'élaboration de nouvelles annexes et l'intégration des renseignements dans l'application Web régionale de la CASM.
- Les Directeurs régionaux de Sécurité et sûreté maritimes (SSM) demandent et maintiennent l'inscription à la CASM et s'assurent que tous les inspecteurs de la sécurité maritime qui s'occupent d'un lieu de refuge ont reçu une formation et peuvent accéder à la plateforme et/ou à d'autres systèmes ou plateformes d'appuis, au besoin.
- Élabore et organise un exercice annuel axé sur les spécifications régionales (p. ex., les annexes régionales et les intervenants) dans le cadre de la mise en œuvre du Plan

³ SSM de TC peut alternativement remplacer les exercices par une participation à des exercices régionaux et internationaux de la GCC ou du ministère de la Défense nationale qui comportent une composante de lieu de refuge. Ces exercices alterneront entre simulations grandeur nature et exercices sur table.

d'urgence national sur les lieux de refuge, de l'outil d'aide à la prise de décision, et de l'application Web régionale de la CASM.

L'expérience associée à un cas réel de demande de lieu de refuge survenu dans la région, au cours de la dernière année, concernant tout intervenant externe (p. ex., l'administration portuaire, l'administration de pilotage, l'exploitant ou le propriétaire de toute zone ou installation et les Premières Nations) peut être une solution de rechange pour un exercice annuel.

- Veille à ce que tous les inspecteurs régionaux de la sécurité maritime concernés participent à l'exercice organisé par l'administration centrale sur les exigences du Plan d'urgence national sur les lieux de refuge et sur le Système de gestion des incidents.

COMMUNICATIONS MINISTÉRIELLES ET RÉGIONALES DE TRANSPORTS CANADA (TC)

- Les Communications ministérielles de TC aident les responsables du programme à fournir des renseignements exacts, clairs et à jour sur les demandes ou les directives associées aux lieux de refuge qui pourraient attirer l'attention des médias et pour lesquels le ministre des Transports pourrait exiger une réponse.
- Lorsqu'un incident lié à un lieu de refuge nécessite une réponse ministérielle ou un communiqué de presse, le Groupe des communications régional collaborera avec un Centre d'information conjoint (CIC) doté d'employés de communications d'autres organismes partenaires, afin de coordonner les activités de relations avec les médias avec les Communications du MPO/GCC à l'appui de l'intervention du gouvernement fédéral en cas de demande ou de directive associée à un lieu de refuge.
- Assure la liaison avec les autorités externes, y compris les partenaires autochtones, pour unifier les efforts de communication publique, vérifier l'exactitude et éviter les rapports contradictoires.

PÊCHES ET OCÉANS CANADA (MPO)/GARDE CÔTIÈRE DU CANADA (GCC)

- Selon le Protocole d'entente conclu entre TC et le ministère des Pêches et des Océans (GCC) concernant les rôles et les responsabilités relatifs aux systèmes de sécurité et de sûreté maritimes du Canada :
 - Aux termes de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, parties 5 et 8, la GCC est la principale organisation chargée des enjeux opérationnels suivants : l'intervention environnementale en milieu marin, l'intervention auprès des épaves et des navires dangereux, la recherche et le sauvetage en mer, et les services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes.
- Dirige la planification de l'intervention maritime intégrée, qui tient compte des exigences relatives aux lieux de refuge.
- Élabore des plans d'intervention pour la région et la zone qui renvoient au plan et à sa mise en œuvre.

- Selon une entente formelle entre Transports Canada et le MPO/la GCC, ces ministères :
 - Travailleront en collaboration pour décider si un bâtiment peut recevoir un lieu de refuge.
 - Collaboreront pour réagir aux bâtiments défectueux, endommagés ou dangereux.
- La GCC dirige l'intervention fédérale en cas de pollution marine ou de navires dangereux et d'épaves.
- Le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) dirige l'intervention fédérale en cas de recherche et sauvetage.
- La GCC a des responsabilités dans les circonstances où le Plan d'urgence conjoint Canada-États-Unis en cas de pollution marine est activé.
- Participe aux exercices annuels du Plan d'urgence en cas de pollution.
- Les SCTM de la GCC accordent des autorisations à tout bâtiment transitant dans les eaux canadiennes (entrant ou circulant dans les zones de services de trafic maritime) en consultant Transports Canada au besoin.
En consultation avec TC ou à la demande du ministre du MPO, les SCTM de la GCC peuvent demander aux bâtiments de quitter une zone de services de trafic maritime ou de ne pas quitter ou pénétrer une zone qui se trouve dans la zone de services de trafic maritime, ou encore de se diriger vers un certain lieu ou d'y demeurer.

CADRE DE GESTION – INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE ET DANGERS MARITIMES

- La Garde côtière canadienne appliquera le système de commandement des incidents comme méthode standard d'intervention en cas d'incident pour tous les incidents de pollution marine.
- Selon la nature, la portée et la complexité d'un incident, un commandement unique ou un commandement unifié pourrait être établi pour déployer les efforts d'intervention en cas d'incident, ci-après appelée l'équipe de gestion en cas d'incident.
- Si un incident maritime a une exigence liée à un lieu de refuge, TC ou la GCC activera automatiquement ce plan d'urgence national sur le lieu de refuge.

L'ÉQUIPE DE GESTION EN CAS D'INCIDENT GÈRERA L'INCIDENT À PARTIR D'UN POSTE DE COMMANDEMENT DÉSIGNÉ.

ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE

- Dans les eaux canadiennes désignées comme « zones de pilotage obligatoire », certains bâtiments doivent avoir à bord un pilote breveté, ou titulaire d'un certificat de pilotage, qui assurera la conduite du bâtiment lors de son passage dans la zone.
- Dans une zone de pilotage obligatoire, chaque fois que la situation le permet, un pilote embarquera à bord d'un bâtiment demandant ou étant dirigé vers un lieu de refuge.

L'Administration de pilotage peut, sur demande, dispenser un bâtiment du pilotage obligatoire s'il entre dans la zone de pilotage obligatoire pour se mettre à l'abri. ([Référence : Règlement modifiant le Règlement général sur le pilotage, DORS/2022-114](#))

ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

- L'administration portuaire a le pouvoir d'exploiter un port, c'est-à-dire de s'engager dans des activités portuaires liées à la navigation maritime, etc.
- En raison des pouvoirs conférés aux différentes administrations portuaires en vertu de la loi canadienne, il est possible que les bâtiments reçoivent des instructions contradictoires pour un port donné entre Transports Canada et l'administration portuaire.
- Dans ces cas, Transports Canada et l'administration portuaire doivent s'entendre sur un plan d'action, mais Transports Canada a le pouvoir prépondérant d'ordonner à une administration portuaire d'autoriser un bâtiment à se rendre à un endroit choisi par Transports Canada, conformément au paragraphe 111(3) et à l'article 189 de la LMMC 2001.

GOVERNEMENT PROVINCIAL/TERRITORIAL

- Le ministère de l'Environnement de chaque province et territoire représente et protège les intérêts provinciaux en cas d'incidents impliquant des bâtiments qui se produisent sur les côtes, les terres et les eaux de la province ou qui les menacent.
- Peut fournir du personnel possédant les connaissances nécessaires à l'équipe d'évaluation des risques pour l'aider à prendre des décisions en matière d'évaluation des risques.
- Peut agir en tant que représentant provincial au sein de l'équipe de gestion en cas d'incident.

PARTENAIRES AUTOCHTONES

- En vertu de l'article 35 de la [Loi constitutionnelle de 1982](#), les partenaires autochtones ont des droits ancestraux potentiels ou établis sur leurs terres ancestrales, y compris certaines aires marines. Ils ont également des lois, des coutumes et des traditions qui les rendent responsables de la protection, de la gestion et de la supervision de ces aires marines.
- Peut fournir à l'équipe d'évaluation des risques du personnel possédant les connaissances nécessaires pour l'aider à prendre des décisions en matière d'évaluation des risques.
- Peut participer au commandement unifié.

AUTORITÉS MUNICIPALES/LOCALES

- Responsable des terres et de leur utilisation qui peuvent être touchées par une décision de lieu de refuge.
- Peut fournir à l'équipe d'évaluation des risques du personnel possédant les connaissances nécessaires pour l'aider à prendre des décisions en matière d'évaluation des risques.
- Peut participer à l'équipe de gestion en cas d'incident.

ÉTAT DU PAVILLON

- Coopère avec Transports Canada et la GCC tout au long de la procédure de mise à l'abri.
- Fournit des renseignements spécifiques sur les certificats du bâtiment et toute autre documentation pertinente (en d'autres termes : la sécurité et la prévention de la pollution).
- Communique tout renseignement sur les Services d'Intervention d'Urgence (par exemple : renseignement technique de la classe sur la résistance et la stabilité restantes de la coque, les limites de navigation, etc.).

PERSONNE DÉSIGNÉE À TERRE/COMPAGNIE/GESTIONNAIRE DE BÂTIMENT

- Liaison et coordination avec Transports Canada et la GCC et d'autres autorités/agences compétentes.
- Peut fournir des renseignements techniques supplémentaires, qui peuvent être récupérés au sein du service technique de la compagnie, c'est-à-dire les problèmes de stabilité et les capacités de l'équipement à bord, l'accès aux logiciels spécifiques au bâtiment.
- S'assure que les renseignements sur les Services d'Intervention d'Urgence sont partagés entre Transports Canada, la GCC et la société de classification.
- Peut approuver toute mesure envisagée par le capitaine, comme la reprise du voyage ou le déplacement vers un lieu de refuge. Un capitaine peut outrepasser les pouvoirs de la personne désignée.

SOCIÉTÉ DE CLASSIFICATION

- Fournit une expertise lors d'une demande ou d'une directive liée à un lieu de refuge, y compris une assistance technique rapide ou évaluer l'intégrité structurelle et la stabilité après avarie d'un bâtiment.

SAUVETEUR

- Tient Transports Canada et la GCC pleinement informés de l'état du bâtiment et de l'avancement de l'opération de sauvetage.
- Coopère pleinement avec Transports Canada et la GCC pour protéger le bâtiment, le milieu marin et les personnes à bord ou qui interviennent en cas d'incident.
- Soumet à l'examen de TC ou de la GCC un plan de sauvetage.

- Si des Services d'Intervention d'Urgence sont en place, les sauveteurs doivent fournir des mises à jour régulières à la société de classification au fur et à mesure que la situation évolue.
- Les obligations de l'assistant sont énoncées à l'article 8 de la *Convention internationale de 1989 sur l'assistance* et l'annexe 2 de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*.

ASSURANCE PROTECTION ET INDEMNISATION

- Peut envoyer un expert en la matière maritime sur les lieux pour observer l'intervention et s'assurer que les coûts sont contenus dans le plan d'action choisi.
- Fournit aux ports ou à toute partie concernée différents types de garantie au nom du propriétaire de navire ou du bâtiment

COLLABORATION INTERNATIONALE

- Le Canada travaille en collaboration avec d'autres pays lorsqu'il intervient en cas d'incidents dans les eaux adjacentes aux pays voisins.
- Conformément à la résolution A.949 (23) de l'OMI, section 3, les autorités maritimes, les autorités portuaires, les autorités responsables de la sécurité à terre et toutes les autres autorités concernées doivent veiller à ce qu'il existe un système approprié d'échange de renseignements ainsi que des procédures de communication et d'alerte (personnes à contacter, numéros de téléphone, etc.), selon qu'il convient.
- Dans les situations où les décisions relatives au lieu de refuge dans les eaux ou les territoires d'intérêt pour les administrations canadiennes et américaines, la gestion de l'incident prendra en considération les plans d'urgence Canada-États-Unis sous la direction des gardes côtières canadienne et américaine.

CENTRE NATIONAL DES URGENCES ENVIRONNEMENTALES (CNUE)

Le Centre national des urgences environnementales d'Environnement et Changement climatique Canada fournit des conseils scientifiques et techniques en tout temps aux commandants d'intervention et aux organismes responsables des urgences environnementales. Ils travaillent avec des partenaires pour fournir une large gamme de services, y compris, mais sans s'y limiter, la modélisation de trajectoire, la modélisation de panache, le bilan massique des contaminants, le devenir et les effets des substances dangereuses, la cartographie de sensibilité et les prévisions météorologiques spécifiques au site.

PLAN NATIONAL ET ANNEXES RÉGIONALES

Ce plan d'urgence national établit un processus cohérent au niveau national pour :

- Rassembler tous les renseignements essentiels en cas de demande liée à un lieu de refuge.
- Créer une équipe d'évaluation des risques.
- Communiquer avec les partenaires clés.
- Évaluer les risques.
- Prendre des décisions en temps utile.

Les annexes régionales comprennent :

- Des évaluations approfondies, des caractéristiques et des considérations sur les **Lieux de refuge potentiels (LDRP)**.
- Un processus de notification des incidents, basé sur les besoins spécifiques de chaque région.

Les coordonnées des services locaux d'intervention d'urgence, des partenaires autochtones et des parties intéressées du secteur maritime doivent être conservées dans les annexes régionales. Aucun nom direct ne doit être mentionné, seuls les titres des postes seront indiqués pour des raisons de confidentialité.

Les annexes régionales doivent être créées conformément à l'**Exigence normalisée des annexes régionales des lieux de refuge** : [SGDDI n° 19682223](#) (disponible uniquement pour les employés de TC)

Par ailleurs, le contenu des annexes régionales évoluera au fil du temps et devra donc être examiné et mis à jour chaque année et après tout incident.

LIEU DE REFUGE POTENTIEL

Pour prendre des décisions rapides lors d'un incident, il est important de planifier. Veiller à obtenir l'avis des principaux partenaires, des parties intéressées, des partenaires autochtones et des communautés locales.

L'évaluation préalable des lieux de refuge pré-identifiés doit comprendre les éléments suivants :

- Les défis de navigation (vent dominant, marée, courant, météo, trafic, profondeur et clarté de l'eau, type de fond marin, glace, pilotage, dangers, cartes et connaissances locales).
- La distance la plus proche des zones habitées et des zones industrielles, y compris leur taille et leur densité.
- Le soutien logistique local : nombre de remorqueurs (gamme de puissance, disponibilité en tout temps), disponibilité de l'allègement, de l'accès par voie terrestre, maritime et aérienne, personnel d'intervention/opérations, barrière flottante, installations, etc.

- Des détails techniques sur les installations de réparation et les chantiers navals disponibles.
- Toute installation de réception de cargaisons nocives et dangereuses.
- La disponibilité d'inspecteurs et d'experts techniques.
- La disponibilité de pièces de rechange ou d'autres équipements.
- Les plans d'urgence (liste des partenaires locaux qui interviennent en cas d'urgence, liste des personnes-ressources locales pour les premiers intervenants, etc.).
- Les espèces environnementales et culturelles de conservation, plantes marines/côtières, lieux spirituels, les villages historiques.
- Les utilisations socio-économiques et autres utilisations commerciales de la terre et de l'eau (pêche, tourisme).
- Les conflits d'utilisation potentiels.
- Toute autre caractéristique pertinente.

Bien que cette liste ne soit pas exhaustive, elle devrait donner une idée des facteurs à prendre en considération lors de l'évaluation des options. Quelle que soit l'option choisie, elle doit présenter le risque le plus faible et les meilleures chances de réussite.

Les modèles de Transports Canada suivants doivent être utilisés pour collecter des renseignements sur les lieux de refuge potentiel afin d'assurer une cohérence nationale :

- [SGDDI-no 19682279 – Guide pour pré-identifier les lieux de refuge \(disponible uniquement pour les employés de TC\)](#)
- [SGDDI-n° 19682325 – Matrice d'aide pour pré-identifier les lieux de refuge \(disponible uniquement pour les employés de TC\)](#)

La matrice d'aide pour pré-identifier les lieux de refuge doit également être utilisée dans les situations où les lieux de refuge pré-identifiés dans les annexes régionales et dans le système de la CASM ne conviennent pas pour diriger le bâtiment. La matrice fournit des critères pour déterminer d'autres lieux de refuge potentiel.

PARTIE 2 : RÉAGIR À UNE DEMANDE LIÉE À UN LIEU DE REFUGE

La [partie 4](#) contient une liste de contrôle, un diagramme, des formulaires et des fiches de renseignements pour contribuer à répondre à une demande de lieu de refuge.

Au sein du Groupe de la sécurité et de la sûreté maritimes de Transports Canada, le gestionnaire régional de la conformité et de la mise en application est le responsable régional désigné chargé de répondre à une demande ou à une directive liée à un lieu de refuge. Selon la région, un poste différent pourrait être désigné pour cette tâche, comme il est indiqué dans l'annexe régionale sur les procédures d'exploitation de l'agent chargé des normes.

UN BÂTIMENT DEMANDANT UN LIEU DE REFUGE

Le capitaine d'un bâtiment, l'agent, le propriétaire/gestionnaire du bâtiment ou l'assistant doit contacter les SCTM pour demander un lieu de refuge.

L'acheminement de toutes les communications par les SCTM permet aux autres agences impliquées d'avoir une meilleure connaissance de la situation. Si la demande initiale est envoyée directement à l'agent régional de service de SSM de Transports Canada, elle devra être transmise au SCTM.

Lorsqu'un bâtiment a besoin d'un lieu de refuge, mais n'en a pas encore fait la demande, SSM de TC (régions) et la GCC doivent tous deux évaluer la situation en consultation avec le capitaine, l'agent, le propriétaire ou le sauveteur afin de déterminer si un lieu de refuge est nécessaire pour éviter qu'un problème ne s'aggrave.

Les urgences maritimes relèvent de l'un des trois scénarios suivants : recherche et sauvetage, intervention environnementale et en cas de danger, et/ou demande de lieu de refuge.

Si l'un des deux agents pense que la situation peut nécessiter une intervention de recherche et sauvetage ou une intervention environnementale, il contactera le centre d'opérations régional de la GCC et le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage afin d'évaluer la situation et de déterminer les prochaines étapes. Cette discussion est une étape essentielle pour s'assurer que toutes les administrations chargées de la sécurité maritime comprennent parfaitement la nature de l'incident et peuvent se coordonner.

ÉTAPE 1 – OBTENIR LES RENSEIGNEMENTS SUR LE BÂTIMENT

- 1.1 À la réception d'une demande de lieu de refuge, l'agent des SCTM recueillera tous les renseignements pertinents, remplira le rapport d'événement maritime des SCTM, et avisera tous les organismes conformément aux protocoles standards.

L'agent SCTM enverra alors un premier rapport d'événement maritime avec les détails de la situation du lieu de refuge au SitCen de TC, qui le transmettra à l'agent régional de sécurité maritime de TC et à l'officier de service du MEHR de la CCG⁴.

- 1.2 L'agent de service régional de SSM de TC informera et confirmera immédiatement la situation du lieu de refuge auprès du gestionnaire régional de la conformité et de la mise en application, SSM de TC.
- 1.3 Une fois que le gestionnaire régional de la conformité et de la mise en application de SSM de TC aura reçu le rapport d'incident maritime et la confirmation que l'incident nécessite un lieu de refuge, il en informera le directeur régional de Sécurité et sûreté maritimes et le gestionnaire régional des Services techniques.
- 1.4 L'agent de service régional de TC ordonnera immédiatement au capitaine (avec l'aide de la compagnie maritime ou du sauveteur) d'envoyer le [Formulaire A – Renseignements sur le bâtiment et son état⁵](#), suivi du [Formulaire B – Formulaire de demande officielle d'un lieu de refuge](#) par l'intermédiaire des SCTM. Ces renseignements seront redirigés vers l'agent de service régional de SSM de TC.

[Le formulaire A](#) fournit des renseignements essentiels (y compris de sources externes, comme la société de classification ou la compagnie maritime/le gestionnaire du bâtiment) qui ne figurent pas dans le rapport d'événement maritime mais qui sont nécessaires pour traiter efficacement une demande de lieu de refuge. Tout autre renseignement dont Transports Canada pourrait avoir besoin pour s'assurer du respect de la législation locale, y compris les manifestes de cargaison, les plans d'arrimage et le plan de sauvetage, doit également être transmis en tant que document d'appui. La collecte de ces renseignements est essentielle pour mener à bien les étapes suivantes.

Remarque :

Le sauveteur, le capitaine ou la personne désignée à terre/le gestionnaire du bâtiment peuvent s'appuyer sur les recommandations de la société de classification dans les situations urgentes où les outils d'évaluation de la stabilité et de l'avarie à bord du bâtiment ne fournissent pas suffisamment d'informations.

ÉTAPE 2 – ÉVALUER LA DEMANDE LIÉE À UN LIEU DE REFUGE

Lors de l'examen d'une demande de refuge, les principaux facteurs à prendre en compte sont les suivants :

⁴ D'autres ministères, agences et parties prenantes peuvent être contactés si nécessaire.

⁵ Le formulaire A peut être envoyé directement au bâtiment pour que le capitaine ou un autre représentant autorisé (RA) le remplisse.

- La situation à bord du bâtiment (y compris la santé, la sécurité et le bien-être des personnes à bord) et le type d'assistance nécessaire.
- La taille, le type et l'état du bâtiment, y compris les eaux de ballast, les eaux usées et les eaux grises.
- Le courant, la marée, la vitesse de dérive et l'état de la mer, les prévisions météorologiques et l'état des glaces sur place.
- Les critères de navigation, y compris les limitations de manœuvre découlant du problème à bord.
- Les considérations environnementales et les sensibilités locales.
- Les pêches locales, les habitats de pêche et les zones de protection marine, toute mesure qui pourrait avoir une incidence sur les moyens de subsistance des communautés avoisinantes, et les sensibilités culturelles pour les communautés avoisinantes et les partenaires autochtones, conformément aux annexes régionales (partie 5) qui ont été élaborées avec les partenaires autochtones.
- Les ressources nécessaires pour l'intervention.
- L'heure d'arrivée prévue du bâtiment et le lieu de refuge.

Advenant un incident impliquant des marchandises dangereuses, TC ou la GCC doit contacter le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEK); celui-ci fournit des services rapides et gratuits pour traiter en tout temps les urgences impliquant des marchandises dangereuses.

Coordonnées de CANUTEK :

Téléphone : 1 888 CAN-UTEK (226-8832)

Courriel : canutek@tc.gc.ca

Site Web : <https://tc.canada.ca/en/dangerous-goods/canutek>

2.1 Faire une demande de lieu de refuge dans l'application de la CASM

La plateforme Web de connaissance améliorée de la situation maritime (CASM) de Transports Canada fournit des renseignements maritimes accessibles et en temps quasi réel ainsi qu'une image commune des activités des communautés côtières. Elle soutient également la planification, l'analyse et la prise de décisions locales et collaboratives.

L'agent de service régional de SSM de Transports Canada devrait se connecter à la page Web de l'application du lieu de refuge régional dans le système de la CASM au moyen de son compte personnel.

Utilisez la page de la plateforme Web CASM pour suivre le bâtiment et accéder aux renseignements pertinents comme :

Annexes régionales et outils de soutien à la prise de décision.

- La position du bâtiment, son état, sa distance par rapport à la côte, ainsi que la vitesse et la direction de la dérive (le cas échéant).
- Le trafic environnant.

- Les sensibilités environnementales à proximité.

Ces renseignements permettront de déterminer le niveau de risque de l'incident.

2.2 Déterminer le niveau de risque

L'agent de service régional de la SSM de TC et l'agent de service d'IEDM de la GCC entreprendront l'évaluation initiale et travailleront en collaboration avec le gestionnaire régional de la conformité et de la mise en application de TC, le surintendant de l'intervention environnementale et des dangers maritimes de la GCC, et d'autres membres de l'équipe de gestion en cas d'incident et des intervenants, au besoin.

Utilisez [le diagramme de détermination des risques](#) à la partie 4 pour décider si l'incident présente un risque faible ou élevé.

Déterminer le niveau de risque d'un incident dès le départ permet de garantir une réponse précise et efficace. TC ou la GCC informera l'agent régional des SCTM du niveau de risque de l'incident, comme il a été convenu entre eux.

Faible risque

Si un incident présente un « faible risque », il n'est pas nécessaire de suivre les autres étapes énumérées dans ce plan. Cela étant dit, les incidents à faible risque doivent encore être traités en utilisant les procédures standard d'opération des agents de service régionaux de SSM de TC.

Risque élevé

Les incidents à risque élevé sont des situations complexes dans lesquelles le bâtiment, l'équipage, la navigation maritime, les communautés et/ou l'environnement sont exposés à un risque accru. Il est donc nécessaire d'évaluer les risques pour mieux cerner la situation, y compris les différentes options et les conséquences qui en découlent.

D'autres autorités compétentes (p. ex., la GCC, l'administration portuaire, la gestion de la voie maritime, les administrations de pilotage, les administrations locales et municipales, les partenaires autochtones, le Centre national des urgences environnementales, etc.), si le temps le permet, peuvent être invitées à participer à l'équipe d'évaluation des risques, le cas échéant.

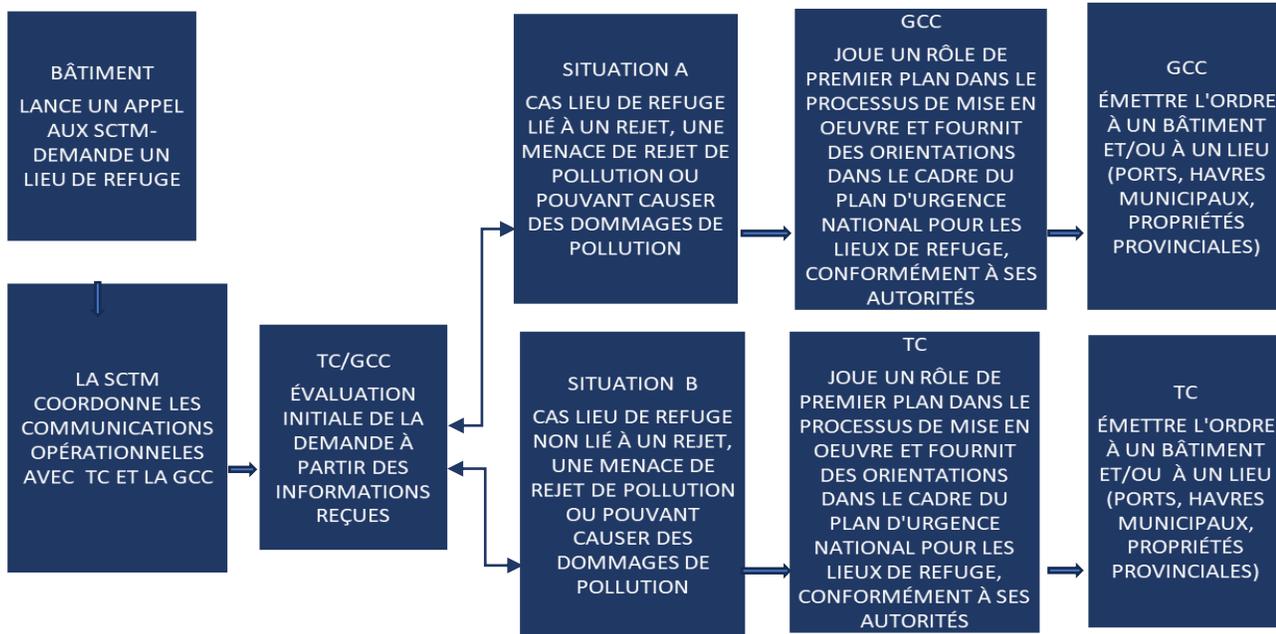
Selon les renseignements disponibles (Rapport d'événement maritime, [formulaires A](#) et [B](#)), l'agent de service régional de SSM de TC et l'agent de service d'IEDM de la GCC évalueront la situation du bâtiment et décideront, en consultation avec le gestionnaire régional de la conformité et de la mise en application de TC et sur surintendant de l'intervention environnementale et des dangers maritimes de la GCC, si des mesures immédiates sont nécessaires. Cela comprend :

- Donner des instructions au bâtiment, par exemple en le détournant pour donner le temps de mieux comprendre la situation.
- Ordonner au capitaine de garder le bâtiment, p. ex. à plus de 200/100/50/25/12 milles nautiques de la rive la plus proche (en vertu de la LMMC 2001).
- Demander au capitaine du bâtiment de conclure une entente de remorquage ou de sauvetage
- Avertir les autres bâtiments dans la zone.
- Demander au bâtiment de soumettre un rapport de situation (SITREP) à intervalle fixe concernant certains détails précis (p. ex., état des cargaisons, infiltration d'eau, stabilité du bâtiment).

2.3 Structure de gestion et de leadership – TC/CCG

- Devant une demande de lieu de refuge, l'un des deux volets suivants s'applique :
 - Si un cas de lieux de refuge concerne un rejet, le risque d'un rejet de polluants ou des dommages possibles, **la GCC prend les devants** pour suivre le processus de mise en œuvre et fournir les directives du Plan d'urgence national sur les lieux de refuge, conformément aux autorisations qui lui sont accordées.
 - Si le cas de lieux de refuge ne concerne pas un rejet, le risque d'un rejet de polluants ou des dommages possibles, **TC prend les devants** pour suivre le processus de mise en œuvre et fournir les directives du Plan d'urgence national sur les lieux de refuge, conformément aux autorisations qui lui sont accordées.
- Structure de leadership :
 - Un rôle de leadership dans le cadre d'une intervention concernant un lieu de refuge comprendrait la formulation de directives à l'intention d'un bâtiment et/ou d'un lieu (port, port municipal, propriété provincial).
 - Chaque ministère serait consulté avant de prendre une décision concernant le lieu de refuge. **Cela étant dit, en l'absence d'un consensus, le ministère responsable prendra la décision finale pour déterminer le lieu de refuge.**

DIAGRAMME SUR LA PRISE DE DÉCISIONS OPÉRATIONNELLES EN MATIÈRE DE LIEUX DE REFUGE



Remarque : Ni l'un ni l'autre des ministères n'exercerait ses pouvoirs pour fournir des directives dans des situations où le bâtiment est conforme et où une entente a été conclue entre le bâtiment et le lieu de refuge.

ÉTAPE 3 : RASSEMBLER LES ÉQUIPES

3.1 Le gestionnaire régional de la conformité et de la mise en application de TC et le surintendant de l'intervention environnementale et des dangers maritimes de la GCC mettront sur pied une équipe d'évaluation des risques en fonction des besoins de l'incident.

L'équipe se réunira par téléphone ou par vidéoconférence dès que possible, ou en personne si le temps le permet.

Les membres de l'équipe d'évaluation des risques doivent comprendre :

- Gestionnaire régional de la conformité et de la mise en application de TC
- Gestionnaire régional des services techniques de Transports Canada (si nécessaire)
- Inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada (navigation, machines et coque)
- SSM de Transports Canada (selon les besoins)
- Surintendant de l'intervention environnementale et des dangers maritimes de la GCC
- Gestionnaire de la conformité et de la mise en application de la GCC
- Recherche et sauvetage (si nécessaire) pour la connaissance de la situation

L'équipe d'évaluation des risques peut également comprendre des experts et des conseillers provenant des groupes suivants :

- Autres services fédéraux, territoriaux, provinciaux, municipaux et/ou partenaires autochtones
- Administrations portuaires et de pilotage
- Centre national des urgences environnementales
- Partenaires autochtones concernés
- Capitaine de bâtiment, armateur, affrèteur, propriétaire de la cargaison
- Société de classification
- Sauveteur
- État du pavillon du bâtiment
- Industrie
- Toute autre partie concernée spécialisée dans la gestion des incidents

3.2 Équipe d'évaluation à bord du bâtiment

Parallèlement, une équipe d'évaluation à bord du bâtiment devrait être créée. Cette équipe devrait être principalement composée d'inspecteurs de la sécurité maritime de TC et personnel d'IEDM de la GCC. D'autres experts en la matière peuvent également être présents, si nécessaire.

Cette équipe effectuera l'une ou l'intégralité des tâches suivantes :

- Monter à bord du bâtiment en toute sécurité, si possible.
- Évaluer et valider les renseignements fournis par la personne désignée à terre, le capitaine, les représentants autorisés, la société de classification, sauveteur.
- Recueillir d'autres données pour évaluer et soutenir la prise de décision.

La contribution et l'analyse de cette équipe sont essentielles pour les prochaines étapes du processus décisionnel. Ils peuvent continuer à prodiguer des conseils, à rendre compte des mesures prises par le bâtiment ou le sauveteur et à aider à surveiller l'état du bâtiment.

Les raisons de **ne pas** inspecter un bâtiment comprennent :

- L'absence d'un moyen sûr d'embarquement à bord du bâtiment.
- Le bâtiment est inaccessible en raison de sa distance considérable de la côte ou parce qu'il est à un endroit trop éloigné.
- Des conditions météorologiques hasardeuses.
- La présence de dangers à bord comme un incendie, un risque de perte de stabilité, des substances dangereuses, etc.

ÉTAPE 4 – OUTIL D'AIDE À LA PRISE DE DÉCISION

L'équipe d'évaluation des risques doit procéder à une évaluation approfondie des risques. Le processus permet de comparer les risques que le bâtiment peut présenter s'il reste en mer ou s'il est dirigé vers un lieu de refuge, y compris :

- Sauvegarde de la vie humaine en mer.
- Sécurité des personnes sur le lieu de refuge et son environnement industriel, urbain, petites communautés (risque d'incendie ou d'explosion, risque toxique, etc.).

- Risque de pollution (en particulier dans les zones désignées comme sensibles du point de vue de l'environnement).
- Si le lieu de refuge est un port, risque de perturbation du fonctionnement du port (chenaux, quais, équipements, autres installations).
- Évaluation des conséquences du refus d'une demande de refuge, y compris l'effet possible sur les États voisins.
- Préservation de la coque, des machines et de la cargaison du bâtiment ayant besoin d'assistance, ainsi que les risques éventuels pour la navigation.
- Un autre lieu de refuge.

4.1. Un « outil d'aide à la prise de décision » SGDDI n° [18629726](#) a été développé pour faciliter le processus d'évaluation des risques.

Onglet 1 de l'Outil d'aide à la prise de décision : L'agent de service régional de TC devrait commencer à remplir l'onglet 1 « *Particularités de la situation* » en y saisissant les renseignements sur l'incident. Ces renseignements viendront étayer l'évaluation des risques.

L'Outil d'aide à la prise de décision et les annexes régionales sont accessibles au moyen de la plateforme Web régionale des lieux de refuge de la CASM, qui permet de développer et de maintenir une connaissance de la situation en temps quasi réel.

Le gestionnaire régional de la conformité et de la mise en application de TC et le surintendant régional de l'intervention environnementale et des dangers maritimes de la GCC doivent veiller à ce que leurs équipes connaissent bien la plateforme de la CASM et l'Outil d'aide à la prise de décision, car ils sont tenus de diriger le processus, notamment en aidant d'autres à franchir les étapes.

4.2 L'équipe d'évaluation des risques procédera avec l'Outil d'aide à la prise de décision.

L'équipe utilisera les annexes régionales existantes pour obtenir des renseignements sur les lieux de refuge pré-identifiés, en collaboration avec l'Outil d'aide à la prise de décision.

La détermination des facteurs de réussite et de risque de l'Outil d'aide à la prise de décision peut être dérivée des annexes régionales ou de différentes couches de données de la CASM.

Les renseignements contenus dans les annexes régionales sur les lieux de refuge pré-identifiés font partie intégrante du processus décisionnel⁶. Dans les cas où une annexe régionale n'a pas été élaborée (et lorsque le temps le permet), il est essentiel que les experts et les représentants des sites potentiels soient invités à participer au processus d'évaluation des risques.

4.3 L'équipe d'évaluation des risques dresse la liste des possibilités d'action en fonction de la situation et des besoins du bâtiment, ainsi que des zones environnantes

⁶ L'outil d'aide à la décision de TC est modélisé à partir de la *Méthodologie de Gestion des Risques de Pilotage* et adapté spécifiquement pour calculer le risque d'un lieu de refuge ou d'un plan d'action. <http://publications.gc.ca/site/fra/9.693193/publication.html>

concernées. Les options incluront les lieux de refuge pré-identifiés dans les annexes régionales, tout autre lieu de refuge potentiel et le refus d'un lieu de refuge (où le bâtiment restera en mer). Le refus d'un lieu de refuge doit toujours être inclus dans l'analyse et est un champ obligatoire dans l'Outil d'aide à la prise de décision.

4.4 Onglet 2 de l'Outil d'aide à la prise de décision : L'équipe remplira le « *Plan d'action* » dans la section supérieure/liste des noms/élaboration. Il est possible de saisir jusqu'à six plans d'action.

4.5 L'équipe évaluera chaque plan d'action en fonction des sous-catégories de faisabilité/approprié (géographie, navigation, réponse et ressources) et des sous-catégories de facteurs de risque (matériel, santé humaine, ressources vivantes, moyens de subsistance et culture) en insérant « ✓ » comme facteurs positifs/de réussite ou « X » comme valeurs négatives/répercussion.

Au bas de l'**onglet 2**, les scores totaux des facteurs de faisabilité/adéquation et de risque sont automatiquement calculés en fonction du pourcentage des facteurs « ✓ » et « X ». Un ratio risque/succès est automatiquement calculé comme indicateur de l'équilibre entre le risque et le succès. Les plans d'action avec des ratios faibles sont les plus appropriés.

Pour tout plan d'action dans lequel « l'espace et la profondeur » sont insuffisants, un « X » automatique est rempli dans l'onglet **NE PAS ALLER DE L'AVANT** au bas de l'**onglet 2**.

4.6 Selon l'évaluation globale, l'équipe d'évaluation des risques sélectionnera l'option la plus viable pour chaque plan d'action en indiquant « **ALLER DE L'AVANT/NE PAS ALLER DE L'AVANT** ».

Seuls les plans d'action ALLER DE L'AVANT seront pris en compte dans la suite de l'évaluation des risques (onglet 3).

4.7 Onglet 3 de l'Outil d'aide à la prise de décision : Le plan d'action défini comme **ALLER DE L'AVANT** dans l'onglet 2 sera automatiquement calculé et reporté dans l'**onglet 3 « Évaluation des risques »**.

À ce stade, l'équipe d'évaluation des risques devra sélectionner le niveau de probabilité et de conséquence pour chaque catégorie d'évaluation des risques (déversement contenu/interruption de l'activité maritime, naufrage/échouement du bâtiment, et déversement majeur/explosion/bâtiment émettant des fumées toxiques). Une légende « probabilité et conséquences » est incorporée comme guide pour faciliter le processus de gradation.

Le score de risque pour chacune des trois catégories d'évaluation des risques est automatiquement calculé (les scores de risque sont les résultats de Probabilité x Conséquence, voir la MATRICE DES RISQUES à droite pour déterminer le niveau de risque : faible; moyen ou élevé).

Les scores des facteurs de réussite et de risque, ainsi que le ratio risque/réussite, sont automatiquement reportés de l'onglet 2 à l'onglet 3 pour permettre une comparaison plus poussée avec les scores des trois catégories d'évaluation des risques (voir Résumé des scores/Tableau de bord).

La meilleure option est choisie par les équipes d'évaluation des risques et d'évaluation à bord des bâtiments : il s'agit du plan d'action qui offre les meilleures chances de réussite avec le risque le plus faible.

Un espace est prévu au bas de l'onglet 3 pour insérer des commentaires clarifiants ou explicatifs concernant la meilleure option choisie et pour insérer des détails sur les mesures d'atténuation ou de contrôle à prendre pour réduire le risque au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre pour le plan d'action choisi, ou pour enregistrer les facteurs clés si le Refus d'un lieu de refuge est le plan d'action choisi.

ÉTAPE 5 – PRISE DE DÉCISION ET MISE EN ŒUVRE

La décision d'accorder ou de refuser un lieu de refuge sera délibérée entre les membres de l'équipe d'évaluation des risques impliqués dans le processus.

Toutefois, si les membres de l'équipe d'évaluation des risques ne parviennent pas à un consensus, le responsable opérationnel de SSM de TC ou de la GCC a l'autorité prépondérante sur la décision finale concernant le lieu de refuge⁷.

Pour refuser un lieu de refuge, passez directement à l'étape 5.8

ACCORDER UN LIEU DE REFUGE

L'équipe d'évaluation des risques va :

5.1 Consulter l'équipe d'évaluation à bord des bâtiments avant de délibérer et de décider de la meilleure marche à suivre. Le plan d'action doit présenter le pourcentage de risque le plus faible et le pourcentage de réussite le plus élevé, en fonction de la probabilité et du niveau de conséquences choisis pour chaque plan d'action. Accorder l'accès à un lieu de refuge implique d'évaluer le risque réduit aussi bas que raisonnablement possible et est clairement plus bas que si le bâtiment restait en mer.

5.2 Informer le capitaine du bâtiment ou l'équipe de gestion des incidents (le cas échéant), par vidéoconférence ou par téléphone, de la décision d'accorder un lieu de refuge, inclure un résumé des motifs, et assurer un suivi par courrier électronique à des fins de tenue des dossiers. (*Remarque : L'équipe de gestion des incidents peut décider soit de confier une*

⁷ Structure de gestion et de leadership – TC/GCC

nouvelle tâche à l'équipe d'évaluation des risques pour qu'elle procède à une évaluation supplémentaire, soit d'accepter la proposition).

5.3 Selon le cas, diriger le bâtiment vers le lieu de refuge et informer la personne responsable d'une administration portuaire ou d'un lieu qu'elle doit autoriser le bâtiment et prendre des mesures d'atténuation, selon le besoin des parties participantes, y compris les mesures suivantes :

- utilisation de remorqueurs
- pilotes
- routes alternatives
- réparations temporaires
- transfert de cargaison/allègement
- utilisation d'équipements de lutte contre la pollution
- restrictions sur l'accès et les zones maritimes
- plans d'urgence
- conditions spéciales
- procédures d'exploitation

Il est à noter que ni l'un ni l'autre des ministères n'exercerait ses pouvoirs pour fournir des directives dans des situations où le bâtiment est conforme et où une entente a été conclue entre le bâtiment et le lieu de refuge.

Le formulaire « [Décision sur le lieu de refuge](#) » devrait être utilisé pour diriger un bâtiment, une administration portuaire ou une personne responsable d'un lieu de refuge.

5.4 Demander au bâtiment de préparer un plan d'action, y compris un plan de passage vers le lieu de refuge désigné, et les mesures de contrôle/d'atténuation requises⁸.

5.5 Examiner le plan de passage soumis par le bâtiment pour s'assurer qu'il est acceptable pour le voyage prévu, y compris sa responsabilité de s'engager avec les États voisins lorsque le bâtiment accidenté peut avoir à traverser ou à transiter à proximité de la juridiction de ces États⁹.

5.6 Informer immédiatement toutes les parties intéressées impliquées dans le processus et inclure toute exigence pratique fixée comme condition d'entrée dans le lieu de refuge.

5.7 L'équipe d'évaluation des risques continue de surveiller la situation jusqu'à ce que le navire ait été stabilisé, après quoi l'équipe et le personnel de soutien se démantèlent.

⁸ Le plan d'action du bâtiment doit inclure des mises à jour de la condition/des rapports de position à intervalles réguliers et l'agent de service de SSM de TC ou de l'IEDM de la GCC ou encore le commandant des interventions doit être immédiatement avisé par l'intermédiaire des SCTM en cas de changement dans la condition du bâtiment.

⁹ Les États-Unis d'Amérique, le Danemark, la France

REFUSER UN LIEU DE REFUGE

5.8 L'équipe d'évaluation des risques communique au bâtiment, par l'intermédiaire du directeur régional de SSM ou du surintendant régional de l'intervention environnementale et des dangers maritimes de la GCC, sa décision (et les raisons qui la motivent) de refuser un lieu de refuge selon les éléments suivants :

- La sécurité des personnes à bord et les risques pour la sécurité publique à terre.
- Sensibilités environnementales.
- Manque de disponibilité des ressources appropriées au lieu de refuge souhaité.
- Inquiétude quant à la stabilité structurelle et à la capacité du bâtiment à réussir sa traversée en toute sécurité vers le lieu de refuge.
- Les conditions météorologiques dominantes et prévues, c'est-à-dire l'absence de zone abritée pour les travaux proposés.
- Les limitations et contraintes physiques, y compris la bathymétrie, les caractéristiques de navigation.
- Les conséquences prévisibles d'aggravation, c'est-à-dire les risques de pollution, d'incendie, de produits toxiques et d'explosion.
- Toute autre raison applicable.

Le refus devrait être accompagné du formulaire « [Décision sur le lieu de refuge](#) »

5.9 Informer immédiatement l'équipe de gestion des incidents (le cas échéant) de sa décision de refuser un lieu de refuge, y compris un résumé des motifs.

5.10 Informer immédiatement tous les participants/parties intéressées impliquées dans le processus de la décision de refuser un lieu de refuge.

5.11 L'équipe sera dissoute et transférera formellement (verbalement et par confirmation par courrier électronique) les activités de suivi et de communication aux SCTM de la GCC.

ÉTAPE 6 – SURVEILLANCE, COMMUNICATION ET TENUE DE DOSSIERS

6.1 SSM de TC (régions), par l'intermédiaire des SCTM, restera en étroite communication avec le capitaine du bâtiment et suivra de près la situation afin de faire face à tout changement susceptible d'accroître les risques. Si la situation évolue à bord du bâtiment ou en raison d'autres facteurs comme la détérioration des conditions météorologiques, les SCTM de la GCC, en collaboration avec SSM de Transports Canada,

informeront l'équipe de gestion des incidents (le cas échéant) de toute mise à jour et de toute recommandation supplémentaire.

6.2 Dans le cadre d'un système de commandement des incidents, l'agent de liaison assure le flux et l'échange de renseignements entre tous les services participants.

6.3 Le gestionnaire régional de la conformité et de la mise en application de TC s'engagera auprès de tous les participants après l'incident afin de recueillir et d'enregistrer leurs commentaires et, le cas échéant, de formuler des recommandations à SSM de TC (administration centrale) et au Comité exécutif de Sécurité et sûreté maritimes en vue d'éventuelles modifications du plan.

6.4 En cas de demande liée à un lieu de refuge à haut risque, SSM de TC (régions) procédera à un compte rendu et rédigera un rapport après action qui sera conservé pour référence ultérieure.

6.5 Le gestionnaire régional de la conformité et de la mise en application de TC veillera à ce que tous les formulaires et rapports relatifs au processus décisionnel concernant le lieu de refuge soient sauvegardés dans un dossier national SharePoint réservé aux lieux de refuge, en suivant la structure suivante :

- Chaque lieu de refuge a son propre dossier
- Convention d'appellation des dossiers : DEMANDE DE LIEU DE REFUGE – NOM DE LA RÉGION – NOM DU BÂTIMENT - (demande de lieu de refuge) ANNÉE-MOIS-JOUR.
- Conserver tous les documents pertinents associés à la demande dans le dossier respectif.

PARTIE 3 – EXAMEN DU PROGRAMME

LEÇONS APPRISES

SSM de TC (régions) et la GCC sont responsables de l'organisation d'une séance de compte rendu pour les gestionnaires à l'administration centrale et dans les régions après une demande de lieu de refuge. Les comptes rendus doivent prendre en compte le contexte de l'incident et les facteurs de réponse (par exemple, la coordination, les communications, l'évaluation des risques, la prise de décision et tout autre aspect jugé pertinent), examiner ce qui a bien ou mal fonctionné, et partager les occasions d'amélioration.

Selon la nature de l'incident, un compte rendu général doit être fait à toutes les autorités et à un petit sous-groupe ciblé, en mettant l'accent sur des aspects spécifiques de l'incident. Le cas échéant, les États côtiers voisins ou d'autres États côtiers régionaux devraient être invités à participer.

Les leçons apprises seront prises en considération pour la modification ou la mise à jour du plan national, dans le cadre des efforts d'amélioration continue.

EXAMEN ET MISE À JOUR DU PUNLR

SSM de TC (régions) collaborera avec la GCC pour réviser régulièrement le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (en coordination avec l'administration centrale de Transports Canada), les annexes régionales, la plateforme de la CASM et les listes de personnes-ressources (une fois par année).

Les commentaires reçus de SSM de TC (régions et administration centrale), de la GCC, de l'équipe d'évaluation des risques, et des intervenants à la suite d'une demande réelle liée à un lieu de refuge devraient être pris en considération lors de l'examen

PARTIE 4 – LISTES DE CONTRÔLE, DIAGRAMME, FORMULAIRES ET DÉCISIONS SUR LE LIEU DE REFUGE

- [Liste de contrôle du plan national d'urgence sur les lieux de refuge](#) (Réservé à l'usage interne exclusif du gouvernement du Canada)
- [Formulaire A – Renseignements sur le bâtiment et sur sa situation](#)
- [Formulaire B – Formulaire de demande officielle de lieu de refuge](#)
- [Formulaire C – Coordination du transfert entre états côtiers](#)
- [Décision sur le lieu de refuge](#) (Réservé à l'usage interne exclusif du gouvernement du Canada)

Diagramme de détermination des risques

Bâtiment ayant besoin d'aide et demandant un lieu de refuge OU Bâtiment destiné au Canada/transitant par le Canada signalant un problème (défaut, déficience ou accident)

Bâtiment ayant besoin d'aide et demandant un lieu de refuge OU Bâtiment destiné au Canada/transitant par le Canada signalant un problème (défaut, déficience ou accident)

L'intégrité structurelle du bâtiment n'est PAS compromise

Si le bâtiment est endommagé, il y a un remorqueur facilement disponible pour atteindre le bâtiment à temps en toute sécurité et le remorquer avant qu'il ne s'échoue

Il n'y a AUCUN risque de déversement d'hydrocarbure de cargaison/soute

Il n'y a PAS de fumées toxiques émanant du bâtiment ni de matières radioactives à bord qui pourraient constituer une menace

Si **TOUTES** les conditions sont remplies remplies



Incident à faible risque

L'intégrité structurelle du bâtiment EST compromise

Le bâtiment est endommagé ET aucun remorqueur n'est disponible et adapté pour remorquer le bâtiment jusqu'à un lieu de refuge avant qu'il ne s'échoue.

Il y A un risque de déversement d'hydrocarbure de cargaison/soute.

Il y a de fumées toxiques émanant du bâtiment ou de matières radioactives à bord qui pourraient constituer une menace.

Si **l'UNE** des conditions est



Incident à risque élevé

PARTIE 5 – ANNEXES RÉGIONALES

Cette section est destinée à fournir des liens vers les annexes régionales existantes une fois que le document sera approuvé et prêt à être publié.

Annexes régionales

Annexes du Pacifique : En cours

[Plan d'urgence sur les lieux de refuge - Région du pacifique](#)

Annexes de l'Atlantique : En cours

[Plan d'urgence sur les lieux de refuge - Région de l'atlantique](#)

Annexes du Québec : En cours

Lien vers l'ancien Plan Régional.

Annexes de l'Ontario : En cours

[Plan d'urgence sur les lieux de refuge - Région de l'Ontario](#)

Annexes des Prairies et du Nord : En cours

Lien vers l'ancien Plan Régional.

PARTIE 6 – PRINCIPALES RÉFÉRENCES ET LOIS

- [Directives de l'Organisation maritime internationale sur les lieux de refuge \(Résolution A.1184\(33\)\)](#)
- [Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage \(Sous-comité NCSR\), 21-30 juin 2022](#)
- [Protocole d'entente entre Transports Canada et Pêches et Océans Canada \(1996\) concernant la sécurité du transport maritime et la protection du milieu marin](#)
- Protocole d'entente entre Transports Canada et Pêches et Océans (2022) concernant les rôles et les responsabilités relatifs au système de sûreté et sécurité maritimes du Canada
- Protocole d'entente entre Transports Canada et Pêches et Océans (2022) – Annexe A : Gestion des incidents maritimes
- [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#)
- [Loi maritime du Canada \(1998\)](#)
- [Loi sur la responsabilité en matière maritime \(2001\)](#)
- [Loi sur les océans \(1996\)](#)
- [Loi sur le pilotage \(1985\)](#)
- [Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux 2019](#)
- [Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques](#)

- [GCC Plan d'urgence pour les déversements en mer - Chapitre national](#)
- [Canada-US Joint marine Pollution Contingency Plan \(JCP\)](#)
- [Unified Command for Spill Response de la Colombie-Britannique](#)