

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ MARITIME

PLAN NATIONAL DE PRÉPARATION EN MATIÈRE DE PRÉVENTION ET D'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

Cadre de processus

Voir la pièce jointe – Cadre du programme de prévention et d'intervention environnementale.

1.0 Objectif

- 1.1 L'objectif du Plan national de préparation (PNP) est d'établir la capacité d'intervention à l'échelle nationale du régime d'intervention en cas de déversement en milieu marin dans le cadre du rôle réglementaire de Transports Canada (TC).
- 1.2 Le présent plan vise à donner une compréhension claire et uniforme de la capacité de préparation du régime d'intervention en cas de déversement en milieu marin et à veiller à ce que des mécanismes soient en place pour offrir une capacité de préparation adéquate.

2.0 Autorité

- 2.1 Le présent plan relève de l'autorité du ministre de TC en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande* (LMMC 2001).

3.0 Contexte

- 3.1 Le système national de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures du Canada repose sur un partenariat entre le gouvernement et l'industrie.
- 3.2 Le régime a été instauré en 1995 afin de permettre à l'industrie d'intervenir, face à ses propres déversements de 10 000 tonnes ou moins, dans les délais et les contextes opérationnels prescrits, dans les eaux canadiennes au sud du 60^e degré de latitude nord.
- 3.3 TC est le principal organisme de réglementation fédéral en ce qui a trait au régime de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Sous l'autorité de TC, le régime national

de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin a pour but de protéger le milieu marin au Canada et pour ce faire, il réunit des membres de l'industrie ainsi que des représentants des provinces et d'autres organismes fédéraux.

- 3.4 En 1995, des modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* ont mené à la création d'un réseau d'organismes d'intervention (OI) appartenant au secteur privé et exploités par ce même secteur qui ont fourni à l'industrie une capacité d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures pouvant atteindre 10 000 tonnes, au sud du 60^e parallèle de latitude nord. Ces interventions sont effectuées selon une capacité d'intervention graduelle.
- 3.5 Ces modifications ont été apportées à la loi pour imputer aux pollueurs potentiels le coût de la préparation associée aux risques environnementaux créés par leurs activités.
- 3.6 En vertu du régime d'intervention, les installations de manutention d'hydrocarbures (IMH) et les bâtiments appartenant à une catégorie réglementaire en particulier sont tenus de disposer d'une entente avec un OI agréé de TC en vue de la réalisation d'une intervention en cas d'incident de pollution.
- 3.7 De concert avec l'industrie, TC établit les normes selon lesquelles les OI sont certifiés, il s'assure qu'ils respectent toujours ces normes et il fait le suivi des interventions exécutées par les OI.
- 3.8 Les OI sont agréés pour une période précise (ne dépassant pas cinq ans) et il y a actuellement quatre (4) OI agréés en exploitation au Canada.
- 3.9 Le régime exige que les exploitants d'IMH élaborent des plans d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures (PUPH) et concluent une entente avec un OI agréé.
- 3.10 Le régime exige que les navires naviguant dans des eaux relevant de la compétence canadienne élaborent un Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (PUBCPH) et concluent une entente avec un OI agréé.
- 3.11 À titre de principal organisme d'intervention fédéral, la Garde côtière canadienne (GCC) maintient une capacité de préparation pour l'intervention en cas de déversements au nord du 60^e degré de latitude Nord et fournit une intervention initiale et une capacité de surveillance pour tout le régime d'intervention en cas de déversement en milieu marin.

4.0 Portée

- 4.1** TC est le principal organisme de réglementation du régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Le Ministère met en œuvre la réglementation et fixe des normes rigoureuses pour les OI et les IMH et il assure une capacité d'intervention nationale suffisante pour le régime.

5.0 Responsabilité

- 5.1 Le présent plan relève du directeur, Exploitation et programmes environnementaux (AMSE).
- 5.2 Le gestionnaire des Systèmes d'intervention environnementale (AMSEF) est chargé de l'établissement, de la mise en œuvre, de la surveillance et du maintien du présent plan.
- 5.3 Les directeurs régionaux de la Sécurité maritime et leurs experts en intervention environnementale sont chargés de la conformité opérationnelle.

6.0 Procédures

- 6.1 Le gouvernement et l'industrie collaboreront sous la direction de TC pour protéger le milieu marin canadien des incidences négatives des déversements d'hydrocarbures provenant du transport maritime par le biais d'un système national, rentable et régulier qui :
- encourage les meilleures pratiques de prévention;
 - assure une intervention immédiate et efficace à un déversement éventuel où que ce soit dans les eaux de compétence canadienne;
 - maintient un état de préparation, une réserve d'équipement de préparation approprié, ainsi que des plans et un réseau de personnel qualifié;
 - soutient les efforts internationaux visant à protéger et à améliorer l'environnement marin à l'échelle mondiale;
 - met en œuvre les ajustements nécessaires pour continuer le développement du système.

7.0 Rôles et responsabilités

Les rôles et les responsabilités des gouvernements, des pollueurs éventuels et des OI sont résumés ci-dessous.

7.1 Rôles et responsabilités de TC

Législation - TC est le principal organisme de réglementation pour les déversements en milieu marin dans les eaux canadiennes où cette politique s'applique. Les responsabilités en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) sont les suivantes :

- agréer les OI et évaluer leurs activités qui comprennent sans s'y limiter la vérification, l'inspection, les plans d'intervention, les exercices et la formation;
- s'assurer que les modifications aux droits perçus par un OI en rapport avec une entente avec une IMH ou un navire sont appliquées de façon appropriée et transparente par le biais d'un comité d'utilisateurs;
- mettre en œuvre et superviser le Programme national de surveillance aérienne;
- agir comme l'autorité nationale compétente pour la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC);
- nommer les membres des comités consultatifs régionaux (CCR) dans six régions et fournir un appui logistique et de services de secrétariat pour chaque comité;
- superviser les comités d'utilisateurs des OI (LMMC 2001);
- mettre en œuvre et superviser le Conseil consultatif national (CCN) et fournir un soutien logistique au CCN;
- inspecter les IMH, évaluer les plans de prévention, les PUPH et les activités ayant trait aux exercices, à la formation, à la préparation et à l'intervention;
- s'assurer que les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes et les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes ayant à bord des hydrocarbures à titre de cargaison ou de combustible possèdent les documents nécessaires exigés en vertu de la LMMC 2001.

Préparation

- établir un cadre qui comprend la coordination de la relation organisationnelle des différents organismes en jeu;
- assurer un niveau de préparation approprié en vue de combattre les déversements d'hydrocarbures en milieu marin dans les eaux de compétence canadienne;
- assurer l'amélioration continue du régime;
- assurer qu'un processus de consultation est actif avec tous les intervenants;
- veiller à ce que les navires manœuvrant dans des eaux relevant de la compétence canadienne aient un PUBCPH et une entente avec un OI agréé;
- établir un régime national en matière de préparation et d'intervention afin de gérer les incidents maritimes de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses.

Intervention

- effectuer des enquêtes à bord sur les cas de pollution causée par les navires;
- effectuer des enquêtes sur les rejets d'hydrocarbures qui se produisent lors de transferts entre des navires et des IMH;
- servir d'organisme principal pour le sauvetage de navires en cas d'incident de pollution;
- fournir une expertise technique à la GCC relativement au navire et aux activités à bord du navire (p. ex. transport par allège) dans le cas d'un déversement en milieu marin ou d'une menace de déversement.

7.2 Rôles et responsabilités de la GCC

Législation – La GCC prend les mesures jugées nécessaires pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages occasionnés par la pollution causée par les navires ou les IMH, tel qu'énoncé au paragraphe 180(1), Partie 8, de la LMMC 2001.

Préparation

- fournir un personnel des services d'intervention d'urgence de la GCC compétent et qualifié pour agir en tant qu'agent de service fédéral (ASF) ou commandant sur place (CSP) ou pour appuyer les activités des ASF ou des CSP;
- assurer un nombre adéquat d'employés d'Intervention environnementale qui ont reçu une formation sur le Système de gestion d'intervention (SGI);
- fournir des employés d'Intervention environnementale compétents et qualifiés à titre d'agents d'intervention environnementale (AIE) nommés par le ministre de Pêches et Océans;
- fournir une surveillance et une maintenance opérationnelles :
 - (1) du Plan national d'intervention et des sections régionales de la GCC;
 - (2) du plan d'urgence conjoint du Canada et des États-Unis (PUC CANUS) et des annexes régionales et des districts avec la Garde côtière des États-Unis (USCG).
- mener le district régional des annexes du PUC CANUS tous les semestres;
- fournir des services liés à l'équipe nationale de soutien;
- maintenir la GCC comme centre d'excellence en matière d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures par le biais de la recherche et du développement, de la formation, de l'exercice et de la coopération technique au niveau national et international;

Intervention

- coordonner les activités interministérielles au cours des incidents de pollution;
- fournir une capacité de préparation à l'appui du régime;
- en cas d'incident international, fournir les ressources d'intervention disponibles aux pays signataires de la Convention internationale de 1990 sur la préparation, l'intervention et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC), sur demande et dans la mesure du possible.

8.0 Rôles et responsabilités des navires

8.1 **Législation** – Les navires pesant plus de 400 tonneaux de jauge brute ou les navires-citernes de plus de 150 tonneaux de jauge brute ont un rôle fondé sur le principe du pollueur-payeur. Voici les rôles et les responsabilités, conformément à la réglementation de TC :

- posséder un PUBCPH approprié;
- conclure une entente avec un OI agréé;
- posséder une déclaration qui :
 - confirme l'existence d'une entente avec un OI agréé,
 - précise l'assureur du navire,
 - précise la personne autorisée à mettre à exécution l'entente prévue avec l'OI.

8.2 Préparation

Les attentes de TC concernant la préparation des propriétaires et des gestionnaires de navire sont les suivantes :

- assurer qu'un PUBCPH approprié est conservé à bord du navire et que le capitaine et l'équipage en connaissent bien le contenu;
- assurer que le PUBCPH est mis en œuvre et testé selon un horaire prescrit;
- assurer que les navires sont ceinturés d'une estacade flottante pendant les opérations de soutage;
- équiper leurs navires d'une estacade flottante assez grande pour encercler le navire;
- avoir à bord du matériel sorbant lorsqu'ils travaillent dans des régions éloignées.

8.3 Intervention

Les attentes de TC concernant les propriétaires de navires et les gestionnaires dans le cas d'un déversement sont les suivantes :

- respecter les procédures de notification appropriées dans le cas d'un déversement;

- mettre en œuvre le PUBCPH;
- nommer un CSP¹ pour la gestion du déversement pour lequel ils sont responsables;
- mitiger, limiter et contrôler un rejet/déversement d'hydrocarbures avec leurs propres capacités (moyens) et/ou en coopération avec un entrepreneur et le recours à l'entente du navire avec un OI;
- tenir l'ASF de la GCC au courant de toutes les activités et de tous les plans d'intervention;
- assumer la responsabilité financière pour tous les coûts raisonnables associés à l'intervention, aux activités de rétablissement et aux coûts de surveillance des incidents de pollution incidents;
- participer au bilan et faire le suivi des leçons apprises dans les trois mois suivant l'incident.

9.0 Rôles et responsabilités des installations de manutention des hydrocarbures

9.1 Préparation

Les attentes de TC concernant les activités de préparation pour les propriétaires et les gestionnaires d'IMH sont les suivantes :

- assurer que leurs opérations ont les infrastructures, les plans, l'équipement et le personnel qualifié appropriés pour gérer une intervention immédiate et efficace au cours d'opérations de transbordement d'hydrocarbures d'un navire à l'autre conformément aux exigences législatives;
- assurer qu'un PUPH approprié est en place et que le personnel de l'installation connaît bien son contenu;
- avoir une entente avec un OI agréé;
- assurer que le PUPH et le RPPH sont mis en œuvre et mis à l'essai;

¹ Sauf dans les cas où une intervention coordonnée est activée dans le cadre du Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux. Dans ce cas, la GCC est tenue de fournir un CSP.

- maintenir une capacité de préparation (conformément aux exigences législatives).

9.2 Législation

Les installations de manutention des hydrocarbures ont un rôle dans le régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Les responsabilités sont les suivantes :

- Respecter la réglementation des OI et des IMH par les moyens suivants :
 - avoir un PUPH et l'équipement approprié adéquatement prescrit sur place (responsabilité de TC);
 - avoir un plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures (PPPH) adéquatement prescrit sur place;
 - avoir une entente avec un OI agréé;
 - fournir une déclaration qui :
 - confirme l'existence d'une entente avec un OI agréé;
 - stipule les rapports des incidents de pollution par les hydrocarbures;
 - précise la personne autorisée à mettre à exécution le PUPH et l'entente prévue avec l'OI.

9.3 Intervention

Les attentes de TC concernant les activités d'intervention pour les propriétaires et les gestionnaires d'IMH sont les suivantes :

- respecter les procédures de notification appropriées lors d'un déversement;
- mettre en œuvre le PUPH;
- nommer un CSP pour la gestion du déversement²;
- mitiger, limiter et contrôler le déversement dans les délais accordés et en appliquant leur entente avec un OI, par leur capacité de résident ou par le biais d'un entrepreneur;

² Sauf dans les cas où une intervention coordonnée est activée dans le cadre du Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux. Dans ce cas, la GCC est tenue de fournir un CSP.

- garder l'ASF de la GCC au courant de toutes les activités et de tous les plans en matière d'intervention;
- assumer la responsabilité financière pour tous les coûts raisonnables associés à l'intervention, aux activités de rétablissement et aux coûts de surveillance de la GCC;
- participer au bilan et faire le suivi des leçons apprises dans les trois mois suivant l'incident.

10.0 Rôles et responsabilités des OI

10.1 Législation

Le rôle de l'OI est de respecter les lois, les règlements et les normes appropriés qui les régissent. Les attentes de TC concernant les OI sont les suivantes :

- présenter à TC un plan d'intervention approprié et une déclaration en vue de l'obtention d'un certificat de désignation;
- fournir une liste des frais ou des frais modifiés avec chaque demande de certification;
- préserver la disponibilité des ressources, du matériel et des procédures mentionnés dans le plan d'intervention.

10.2 Préparation

Les attentes de TC concernant la préparation des OI sont les suivantes :

- assurer que les infrastructures, les plans, le matériel et le personnel spécialisé appropriés sont établis pour en conserver l'accréditation;
- tenir des exercices afin de valider leurs demandes d'accréditation;
- assurer que la capacité de préparation des OI indiquée dans leurs présentations est conservée dans un état constant de préparation opérationnelle;
- créer et tenir à jour un programme de gestion du cycle de vie en rapport avec leur capacité en matière de préparation;

- élaborer et tenir à jour les plans appropriés de logistique pour permettre que l'intervention respecte le délai prescrit dans les normes des OI;
- assurer que leur capacité d'intervention se trouve dans les endroits les plus optimaux en fonction du risque et qu'elle est ajustée au besoin conformément aux exigences législatives prescrites;
- informer à l'avance de toute modification possible de la demande d'accréditation;
- établir des comités d'utilisateurs des OI afin de superviser les modifications des droits et annoncer les modifications des droits au moyen de la Gazette du Canada.

10.3 Intervention

Le CSP (pollueur ou GCC) passe un marché avec l'OI pour que celui-ci intervienne à la suite d'un déversement. Les attentes de TC concernant les OI pour l'intervention sont les suivantes :

- activer l'équipe de gestion des déversements de l'OI aussitôt avisé par le CSP;
- déployer du matériel et du personnel pour les opérations d'intervention conformément à la direction du CSP;
- veiller à la conformité stricte aux délais d'intervention en cas d'événement de pollution par hydrocarbures au sein de leur secteur géographique d'intervention (SGI);
- invoquer des ententes d'aide mutuelle suivant les besoins;
- coordonner toutes les activités et tous les plans d'intervention par l'entremise du CSP et de l'ASF de la GCC;
- assumer la responsabilité financière et soumettre tous les coûts associés à l'intervention au CSP;
- participer au bilan et faire le suivi des leçons apprises dans les trois mois suivant l'incident.

11.0 Rôles et responsabilités d'Environnement Canada (EC)

Environnement Canada est reconnu comme l'autorité fédérale chargée de fournir des conseils en matière d'environnement à l'ASF ou au CSP de la GCC en cas d'incidents de pollution;

Ses responsabilités sont les suivantes :

- présider (ou coprésider) l'Équipe régionale d'intervention pour la protection environnementale (ERIFE);
 - l'ERIFE offre, aux fins de planification, une tribune d'échange de données scientifiques et techniques relatives aux incidents de pollution ou aux questions connexes;
 - en cas d'incident de pollution, l'ERIFE fournit des conseils scientifiques en matière d'environnement ainsi que de nombreuses fonctions pour appuyer les organismes d'intervention à l'ASF ou au CSP de la GCC.
- participer au bilan et faire le suivi des leçons apprises dans les trois mois suivant l'incident;
- agir à titre de principal organisme fédéral pour les déversements provenant d'installations fédérales (notamment les navires de la GCC et du MDN) et pour les incidents de pollution provenant de la terre.

12.0 Exigences

TC est chargé de veiller à ce qu'une capacité appropriée d'intervention soit facilement accessible dans toutes les régions du Canada, y compris l'infrastructure, les plans, l'équipement et les effectifs qualifiés nécessaires. Les preuves de cette capacité d'intervention seront démontrées lors du Plan national de préparation aux déversements en milieu marin (le Plan).

L'élaboration du Plan relève de la responsabilité du directeur, Exploitation et programmes environnementaux, appuyé par les intervenants régionaux. Le Plan définit la portée et le cadre selon lesquels le régime canadien d'intervention mènera ses opérations afin d'assurer une intervention appropriée en cas d'incidents de pollution du milieu marin en eaux de compétence canadienne.

13.0 Références

La référence ci-dessous est pertinente pour la mise en œuvre du présent plan :

- *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*