



# PLAN D'URGENCE SUR LES LIEUX DE REFUGE (Région de l'Ontario)

VERSION 1  
LE 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2010



TC-1004179



<b>Autorité responsable</b>  Le directeur régional, Sécurité maritime, Région de l'Ontario, est responsable de ce document, y compris ses modifications, corrections et mises à jour.	<b>Approbation</b>  <hr/> <p>Michael J. Dwyer Directeur régional, Région de l'Ontario Sécurité maritime</p>
---	---

**Date de diffusion originale : 1<sup>er</sup> septembre 2010**

**Date de révision :**

**© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2010.**

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  
(09/2010)

TC-1004179

## INFORMATION SUR LE DOCUMENT

<b>Titre</b>	<b>Plan d'urgence sur les lieux de refuge (Région de l'Ontario)</b>		
<b>TP n°</b>	<b>14707F</b>	<b>Édition</b>	<b>SGDDI 6223161</b>
<b>N° de catalogue</b>	<b>T29-68/2-2010F-PDF</b>	<b>ISBN</b>	<b>978-1-100-96069-2</b>
<b>Auteur</b>	Bureau du directeur régional (PM)	<b>Téléphone</b>	519-383-1825
	Sécurité maritime, Transports Canada	<b>Télexcopieur</b>	519-383-1997
	100, Front Street South	<b>Courriel</b>	<a href="mailto:MarineSafety@tc.gc.ca">MarineSafety@tc.gc.ca</a>
	Sarnia (Ontario) N7T2M4	<b>URL</b>	<a href="http://www.tc.gc.ca/MarineSafety">http://www.tc.gc.ca/MarineSafety</a>

## TABLEAU DES MODIFICATIONS

Dernière révision

Prochaine révision

Révision n°	Date de publication	Pages modifiées	Auteur(s)	Courte description de la modification

# TABLE DES MATIÈRES

---

## SECTION 1 :

<b>Plan d'urgence national sur les lieux de refuge.....</b>	<b>1</b>
---	----------

## SECTION 2 :

<b>Plan d'urgence sur les lieux de refuge – Région de l'Ontario.....</b>	<b>2</b>
Objet.....	2
Contexte .....	2
Application et portée.....	3
Définitions.....	4
Pouvoir d'orienter un bâtiment .....	6
Responsabilité à l'égard des décisions.....	8
Responsabilité à l'égard du plan .....	8
Avis et rapports.....	8
Liaison internationale.....	9
Procédures, arrangements et plans d'urgence régionaux .....	9
Planification préliminaire et évaluation des lieux de refuge.....	9
Processus décisionnel.....	10
Demande du bâtiment .....	13
Évaluation des risques.....	15
Mesure et surveillance .....	19
<b>SECTION 3 : Annexes.....</b>	<b>21</b>
<b>Annexe 1 Partie 1</b> (Étapes 2, 3, et 4) : Information sur le bâtiment et son état actuel.....	21
<b>Annexe 1 Partie 2</b> (Étape 1) : Information sur le bâtiment et son état actuel.....	22
<b>Annexe 2 Partie 1</b> (Étape 3) : Liste d'intervenants et de membres possibles d'une équipe d'évaluation des risques .....	24
<b>Annexe 3</b> (Étape 5.1) : Critères de sélection d'un lieu de refuge convenable.....	25
<b>Annexe 4</b> (Étape 6.1) : Éléments pouvant être compromis lors d'un sinistre .....	26
<b>Annexe 5</b> (Étape 6.2) : Probabilité et gravité des conséquences négatives et niveau de risqué global .....	27
<b>Annexe 6</b> (Étapes 5 et 6) : Détails de l'évaluation (pour chaque option).....	28
<b>Annexe 7</b> : Graphique d'acheminement (Communications).....	29
<b>Annexe 8</b> : Liste de contrôle.....	30
<b>SECTION 4: Références.....</b>	<b>31</b>

---

## SECTION 1

---

### PLAN D'URGENCE NATIONAL SUR LES LIEUX DE REFUGE

Le *Plan d'urgence sur les lieux de refuge* (le Plan) s'applique à toutes les situations dans lesquelles un bâtiment (navire) a besoin d'assistance et demande à être orienté vers un lieu de refuge dans les eaux canadiennes, y compris dans les eaux intérieures, la mer territoriale et la zone économique exclusive (ZEE) du Canada.

Le Plan s'applique aussi lorsqu'un bâtiment est en route pour le Canada et lorsqu'il signale un problème (navire défectueux, non conforme ou sinistré).

Le Plan ne s'applique pas aux situations de détresse dans lesquelles la sauvegarde de la vie humaine est en jeu. Des procédures de recherche et de sauvetage établies doivent être suivies dans ces cas.

Le TP 14707F, *Plan d'urgence national sur les lieux de refuge*, est disponible au lien suivant :

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-menu-1683.htm>

---

## SECTION 2

---

### PLAN D'URGENCE SUR LES LIEUX DE REFUGE – RÉGION DE L'ONTARIO

#### OBJET

Le Plan d'urgence sur les lieux de refuge – Région de l'Ontario (le Plan), version conforme et complémentaire du Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (TP 14707 F), présente une orientation stratégique, des exemples de listes de contrôle et un outil d'évaluation des risques pour faciliter les préparatifs et l'intervention dans les cas où un bâtiment sollicite un lieu de refuge, ou lors d'événements similaires au cours desquels un bâtiment, sans nécessairement avoir un besoin immédiat d'aide de recherche et sauvetage (SAR), peut présenter divers risques pour un port ou une autre zone. Le Plan traite principalement du processus décisionnel pour le choix de l'option au moindre risque pour le bâtiment affecté.

Le Plan tient compte de la résolution A.949(23) de l'Organisation maritime internationale (OMI), *Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance*.

#### CONTEXTE

Un certain nombre d'incidents se sont produits au Canada dans des lieux de refuge, mentionnons les cas suivants : Kurdistan (1979), Dodsland (1987), Trave Ore (1989) Glenville (1990) Eastern Power (2000) et Kitano (2001). En l'absence d'une approche officielle, les incidents de ce type ont été traités de façon improvisée, bien que plus récemment, l'équipe régionale d'interventions d'urgence (ERIU), les administrations portuaires et les provinces collaborent aussi au processus.

Quelques incidents internationaux ont retenu l'attention du public ces dernières années du fait qu'ils ont entraîné une pollution catastrophique, ou qu'un tel désastre a été évité de justesse, parce que les bâtiments s'étaient vu refuser un lieu de refuge (par exemple, le Erika en 1999, le Castor en 2000 et le Prestige en 2002). Ces incidents ont convaincu les gouvernements d'un peu partout dans le monde d'accorder une importance prioritaire à la nécessité d'assigner un lieu de refuge aux navires en difficulté.

Le 5 décembre 2003, l'OMI a adopté les Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance (résolution A.949(23)).

La raison d'être de ces directives de l'OMI est « de procurer aux membres des gouvernements, aux commandants de navires, aux compagnies et aux sauveteurs, un cadre leur permettant d'intervenir efficacement et de telle façon que dans toute situation donnée, les efforts du commandant du navire et de la compagnie de navigation concernés ainsi que les efforts des autorités gouvernementales impliquées soient complémentaires. En particulier, une tentative a été faite pour établir un cadre commun permettant d'évaluer la situation des navires ayant besoin d'assistance. » (résolution A.949(23), disposition 1.12)

Dans ces directives de l'OMI, il est recommandé que « les États côtiers s'efforcent d'établir des procédures en accord avec les présentes Directives pour recevoir des demandes d'assistance et y donner suite en vue d'autoriser, s'il y a lieu, l'utilisation d'un lieu de refuge approprié ». (résolution A.949(23), disposition 3.4)

L'OMI y précise que les États côtiers n'ont aucune obligation internationale d'accorder un lieu de refuge, mais elle ajoute qu'un État côtier « devrait évaluer tous les facteurs et les risques avec objectivité et offrir un abri chaque fois que cela est raisonnablement possible ». (résolution A.949(23), disposition 3.12) À la différence toutefois de la situation sur le littoral marin, il est établi que tous les bâtiments (navires) dans la Région de l'Ontario naviguent à l'intérieur des eaux territoriales et qu'ils sont donc déjà surveillés dans une certaine mesure, étant suivis attentivement au moyen de divers systèmes. La question d'accorder ou non un lieu de refuge ne se pose donc pas. Il faut prendre une décision éclairée, n'excluant pas le choix d'un lieu de refuge avec le moindre impact prévisible.

Transports Canada est le principal organisme responsable des décisions relatives aux bâtiments ayant besoin d'assistance et qui demandent un lieu de refuge. De ce fait, Transports Canada doit veiller à ce que les directives de l'OMI soient prises en compte et mises en œuvre autant que possible.

## **APPLICATION ET PORTÉE**

Le Plan s'applique à toutes les situations dans lesquelles un bâtiment a besoin d'assistance et demande à être orienté vers un lieu de refuge dans les eaux canadiennes relevant de la Région de l'Ontario, ce qui comprend la baie Georgienne, les eaux canadiennes des lacs Ontario, Érié, St. Clair, Huron et Supérieur, les eaux ontariennes du fleuve Saint-Laurent et des rivières St. Mary's, St. Clair et Détroit, ainsi que de la baie d'Hudson et de la baie James, et toutes les eaux intérieures dans la province de l'Ontario. Lorsqu'un incident survient à proximité de compétences voisines (administrations portuaires, ports publics, Voie maritime du Saint-Laurent, territoire d'une Première nation, autre province ou États-Unis), la situation sera traitée en consultation avec toutes les parties compétentes.

**Le Plan s'applique aussi lorsqu'un bâtiment se trouve en eaux canadiennes ou s'y dirige et qu'il éprouve un problème (bâtiment défectueux, non conforme ou sinistré), signalé ou non, qui peut présenter divers risques pour un port ou une autre zone.**

Le Plan ne s'applique pas aux situations de détresse dans lesquelles la sauvegarde de la vie humaine est en jeu. Des procédures de recherche et de sauvetage établies doivent être suivies dans ces cas.

Lorsque survient une demande nécessitant la réalisation d'une mission de sauvetage ou l'évacuation immédiate de l'équipage ou d'autres personnes d'un bâtiment, le Service d'assistance maritime (SAM) doit transmettre cette demande au Centre de coordination des opérations de sauvetage (MRCC) le plus rapidement possible.

Lorsque des avaries au bâtiment ont causé un rejet de polluant, ou lorsqu'il y a menace imminente de rejet d'un polluant, le Plan doit être mis en œuvre conjointement avec les procédures d'intervention et les plans d'urgence déjà établis. Bien que les décisions concernant le lieu de refuge relèvent de Transports Canada (TC), la Garde côtière canadienne (GCC), sous l'autorité du ministre de Pêches et Océans Canada, a la responsabilité d'intervenir en cas de déversements causés par les bâtiments et assumera les rôles de surveillance fédérale et de commandement sur place au nom du gouvernement du Canada

Environnement Canada (EC) est l'organisme environnemental directeur chargé de fournir des conseils d'ordre scientifique à la GCC et à TC sur la vulnérabilité écologique des lieux de refuge pressentis, sur l'incidence environnementale de l'utilisation d'un lieu de refuge, et sur les mesures préventives requises pour éviter ou atténuer les incidences environnementales.

Les Grands Lacs, les chenaux interlacustres et les rivages ont été caractérisés et divisés en segments comportant des données de vulnérabilité et cet ensemble de données a été consigné dans le système cartographique d'EC. Les données portent sur les caractéristiques géomorphologiques, biologiques et socio-économiques et comportent des stratégies de protection prévues pour les zones les plus sensibles.

Lorsque les responsables de TC envisagent de déclencher le Plan, ils communiqueront avec l'agent de service d'EC pour la Région de l'Ontario, pour faire appel à son expertise et obtenir des renseignements et des conseils sur les incidences de diverses options. EC étudiera les détails de l'incident et activera immédiatement le processus d'Équipe régionale d'interventions d'urgence (ERIU) et, si l'échéancier le permet, consultera d'autres organismes environnementaux touchés pour discuter des options et en arriver à un consensus.

En situation d'urgence, le Plan doit être exécuté dans la mesure où le permet le temps disponible pour prendre les décisions.

Lors de la mise en œuvre du Plan, toutes les personnes concernées doivent faire de leur mieux pour collaborer, entretenir des relations étroites, faciliter le libre échange d'information et favoriser le consensus lors de la prise des décisions. Dans les cas où on ne peut pas dégager de consensus, TC prendra la décision qui s'impose à titre d'organisme responsable, de concert avec les autres autorités compétentes.

Le Plan doit être appliqué dans le cadre des lois existantes (lois locales et nationales et droit international).

## DÉFINITIONS

### **Danger**

Source de dommages potentiels ou situation pouvant entraîner des blessures, des problèmes de santé ou des dommages aux biens, à l'environnement, ou autres valeurs, ou encore une combinaison de telles conséquences. (CAN/CSA-Q850-97).

*Nota* : En règle générale, les dangers peuvent être naturels, techniques/opérationnels, économiques et humains. Dans le contexte d'un lieu de refuge, les dangers possibles pourraient être associés notamment au mauvais état ou au mauvais entretien du bâtiment, à l'endommagement de la structure ou de systèmes du bâtiment, à la pollution causée par le bâtiment, à une explosion, à un abordage, à un échouement, à des facteurs humains, à un



risque pour la sûreté (certificat du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) dûment valide?). D'autres dangers susceptibles d'avoir des conséquences sont les conditions météorologiques et l'état de la mer, les courants, les marées, les dangers pour la navigation et les facteurs saisonniers adverses (glace). Il se peut également qu'un danger en engendre d'autres.

### **Service d'assistance maritime (SAM)**

Un service d'assistance maritime, tel que défini dans la résolution A.950(23) de l'OMI, chargé de recevoir des comptes rendus en cas d'événement, et de servir de point de contact entre le capitaine du bâtiment et les autorités de l'État côtier en cas d'événement. (résolution A.949(23), disposition 1.20)

*Nota* : Au Canada, c'est la Garde côtière canadienne (GCC) qui assume la fonction du Service d'assistance maritime (SAM) par l'entremise de ses centres de Services de communication et de trafic maritimes (SCTM).

### **Lieu de refuge**

Un lieu où un bâtiment ayant besoin d'assistance peut prendre des mesures en vue de stabiliser son état, de réduire les risques pour la navigation et de protéger la vie humaine et l'environnement. (résolution A.949(23), disposition 1.19)

### **Risque**

Possibilité de blessure ou de perte définie par une mesure de la probabilité et de la gravité d'un effet néfaste sur la santé, les biens matériels, l'environnement et autres valeurs. (CAN/CSA-Q850-97)

*Nota* : Les risques présents en un lieu de refuge pourraient être notamment la pollution, un abordage, un échouement, un naufrage, un incendie, une explosion, la toxicité, un danger biologique et un risque associé à la sûreté. Les effets nocifs ou conséquences négatives possibles peuvent être, selon le type de risque, un décès, des blessures, des dommages à l'environnement, la perte de biens et des répercussions économiques (voir les éléments pouvant être compromis à l'annexe 4).

### **Scénario de risque**

Série d'événements auxquels sont associées une fréquence et des conséquences. (CAN/CSA-Q850-97)

### **Bâtiment ayant besoin d'assistance**

Un bâtiment qui se trouve dans une situation, autre qu'une situation nécessitant le sauvetage des personnes à bord, susceptible d'entraîner son naufrage ou un danger pour l'environnement ou la navigation. (résolution A.949(23), disposition 1.18)

### **Intervenant (partie intéressée)**

Personne, groupe ou organisme pouvant influencer sur une décision ou une activité ou pouvant subir, ou croyant pouvoir subir, l'influence d'une décision ou d'une activité. (CAN/CSA-Q850-97).

## POUVOIR D'ORIENTER UN BÂTIMENT

### TRANSPORTS CANADA

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC de 2001) confère certains pouvoirs pour orienter un bâtiment, qui sont nécessaires pour appuyer les décisions et les actions requises associées à un incident dans lequel il est question de lieu de refuge.

L'article 189 de la LMMC de 2001 autorise le ministre des Transports à diriger un bâtiment dans le cas où il y a des motifs raisonnables de croire qu'un bâtiment pourrait rejeter ou pourrait avoir rejeté un polluant visé par les règlements. Le pouvoir d'orienter un bâtiment comprend notamment le fait d'indiquer à un bâtiment de traverser les eaux canadiennes et la ZEE, ou de se rendre à l'endroit qu'il précise, par la route et de la manière qu'il spécifie et d'y décharger le polluant ou de s'y amarrer à quai, de mouiller l'ancre ou de rester à cet endroit. Le ministre peut autoriser un inspecteur de la sécurité maritime d'exercer ce pouvoir en vertu du paragraphe 11(2) de la LMMC de 2001.

Un inspecteur de la sécurité maritime peut aussi diriger un bâtiment en vertu du paragraphe 211(3) de la LMMC de 2001. Le cas échéant, lorsqu'une inspection doit être effectuée pour assurer la conformité à une disposition pertinente, l'inspecteur peut ordonner au capitaine d'immobiliser son bâtiment ou de se diriger vers le lieu qu'il précise, de s'amarrer à quai, de mouiller ou de rester à cet endroit pour la période raisonnable qu'il précise.

En ce qui concerne la sûreté maritime, le ministre peut également ordonner à un bâtiment de se diriger vers un endroit si l'on juge que ce bâtiment présente une menace à la sûreté selon le paragraphe 16(1) de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.

### PÊCHES ET OCÉANS CANADA

Les décisions concernant le lieu de refuge relèvent de Transports Canada, mais c'est la Garde côtière canadienne, sous l'autorité du ministre des Pêches et des Océans Canada, qui a la responsabilité d'intervenir en cas de déversements causés par les navires et qui assumera les fonctions de surveillance fédérale et de commandement sur place au nom du gouvernement du Canada. S'il a des motifs de croire qu'un rejet de polluant ou un risque de rejet est attribuable à un bâtiment, le ministre des Pêches et des Océans Canada a le pouvoir, en vertu de l'article 180 de la LMMC de 2001, de prendre les mesures qu'il estime nécessaires pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution. De plus, en matière de rejets ou risques de rejet, le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution peut diriger un bâtiment en vertu du paragraphe 175.1(2) de la LMMC de 2001.

Par conséquent, dans le cas d'un incident qui met en cause un lieu de refuge ainsi que la pollution causée par un bâtiment ou une menace imminente de pollution, les décisions concernant un lieu de refuge devront être prises en concertation avec les représentants du ministère des Pêches et des Océans Canada. Plus explicitement, même si la LMMC de 2001 habilite les responsables des deux ministères à diriger un bâtiment dans une telle situation, ces responsables devront faire tout ce qui est en leur pouvoir afin de se consulter pour en arriver à un consensus.

Les extraits suivants de l'annexe D du *Protocole d'entente entre Transports Canada et Pêches et Océans Canada concernant la sécurité du transport maritime et la protection du Milieu Marin, avril 1996* clarifient les rôles et responsabilités des deux ministères quant aux décisions à prendre lors d'un incident mettant en cause un lieu de refuge :

*Les Centres des services de communications et de trafic maritime (SCTM) sont des pôles de communications reconnus et sont responsables d'accorder les autorisations nécessaires à tous les navires qui transitent ou ont l'intention de transiter dans les eaux canadiennes. Aucun navire éprouvant des problèmes déterminés (navire défectueux, non conforme ou sinistré) ne peut obtenir une autorisation sans l'approbation de Transports Canada.*

*Lorsque les problèmes sont sérieux ou risquent de le devenir (navire défectueux, non conforme ou sinistré), la demande d'autorisation est examinée par les chefs régionaux de la Garde côtière canadienne et de la Direction générale de la Sécurité maritime, à Transports Canada.*

*S'il y a lieu, Transports Canada et Pêches et Océans Canada déterminent conjointement, avec l'administration portuaire compétente, s'il convient d'autoriser l'accès de ces navires à des ports de refuge. Transports Canada détermine si le navire est en état de se rendre au port indiqué.*

*Transports Canada et Pêches et Océans Canada approuvent conjointement les opérations de récupération de navires, d'allègement d'urgence ou de déchargement d'urgence de cargaison.*

## **ADMINISTRATIONS PORTUAIRES, PORTS PUBLICS DÉSIGNÉS ET VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT**

Il faut souligner que les articles 58, 76 et 99 de la *Loi maritime du Canada* confèrent à certains responsables des administrations portuaires, des ports publics et de la Voie maritime du Saint-Laurent le pouvoir d'ordonner à un bâtiment, dans certaines circonstances, de se diriger vers un endroit lorsque ce bâtiment se trouve dans leur territoire de compétence ou s'apprête à y entrer.

Il y a quatre administrations portuaires en Ontario, soit Toronto, Hamilton, Windsor et Thunder Bay.

Les ports publics se trouvent dans certaines zones de Collingwood, Cornwall, Kingston, Kingsville, Owen Sound, Port Stanley, Sarnia et Sault Ste. Marie, et des environs.

Compte tenu des pouvoirs et compétences énoncés dans la LMMC, la LMMC de 2001 et la *Loi maritime du Canada*, il est possible que des directives contradictoires soient données à un bâtiment au sujet d'un port ou d'une zone en particulier. Dans ces cas, les autorités responsables doivent faire de leur mieux pour s'entendre sur la mesure à prendre.

## **REPOSABILITÉ À L'ÉGARD DES DÉCISIONS**

Le directeur régional de la Sécurité maritime de TC, Région de l'Ontario, en collaboration avec le directeur des Services maritimes, GCC, de la Région du Centre et de l'Arctique, est responsable de la décision d'autoriser ou de refuser l'accès à un lieu de refuge, de la détermination du lieu de refuge ainsi que des instructions et conditions opérationnelles jointes à cette décision et adressées au capitaine ou aux sauveteurs.

Dans les cas où le Centre d'intervention de Transports Canada est activé, notamment quand le niveau de risque global est considéré élevé (voir la section *Avis et rapports*; en ce qui concerne les niveaux de risque, voir l'**annexe 5**), les décisions doivent être approuvées par l'intermédiaire de la structure de gestion des crises de Transports Canada et de l'équipe de gestion des crises.

Une décision faisant intervenir d'autres autorités compétentes (telle une administration portuaire ou une autorité municipale locale) doit être approuvée par ces autres autorités.

## RESPONSABILITÉ À L'ÉGARD DU PLAN

Le directeur régional de Sécurité maritime de TC, Région de l'Ontario, est responsable de la tenue à jour du Plan, et de la mise en œuvre conforme au Plan des procédures et modalités régionales.

## AVIS ET RAPPORTS

La Garde côtière canadienne (GCC) assume la fonction du service d'assistance maritime (SAM) au Canada (en conformité avec la résolution A.950(23) de l'OMI sur le Service d'assistance maritime). Le SAM assure la liaison entre le bâtiment ayant besoin d'assistance et l'État côtier. Toutes les communications échangées avec le bâtiment doivent se faire par l'entremise du centre des SCTM concerné de la GCC. S'il est jugé nécessaire de faciliter l'échange d'information, des communications directes provisoires peuvent être établies entre le bâtiment et l'équipe d'évaluation des risques, à condition que les deux parties y consentent et que le centre des SCTM en soit informé. Toutefois, tous les avis de rapport officiel et toute autre communication exigés par les instruments nationaux et internationaux doivent continuer de passer par le centre des SCTM.

Les avis à donner au sein de TC doivent être émis selon les procédures de la *Matrice de notification générale en cas d'incidents maritimes graves* de la Sécurité maritime. Le centre d'intervention national et les centres d'intervention régionaux de TC doivent être activés en conformité avec les procédures nationales (p. ex. *Procédures de la Sécurité maritime pour l'activation du Centre d'intervention de Transports Canada (CITC)*, à Ottawa) et régionales, et leur activation doit être envisagée dans chaque situation, en particulier quand : 1) le niveau de risque global est considéré élevé; 2) des mesures et ressources extraordinaires sont nécessaires pour atténuer le risque; ou 3) quand une mesure coordonnée réunissant plusieurs autorités doit être prise. Lorsque le recours au centre d'intervention régional n'est pas pratique, d'autres arrangements peuvent être pris. Ces arrangements devraient être précisés dans les procédures régionales.

Le directeur, Exploitation et Programmes environnementaux, Sécurité maritime, TC, et le directeur régional de la Sécurité maritime, TC, doivent être avisés de tous les incidents dans lesquels il est question d'un lieu de refuge.

Dès qu'une décision est prise, le bureau de la Sécurité maritime de TC, Région de l'Ontario, doit en aviser tous les intervenants et les renseigner le plus rapidement possible.

## **LIAISON INTERNATIONALE**

Une collaboration étroite doit être entretenue avec les pays voisins concernés lors d'une intervention face à un incident dans des eaux adjacentes à ces pays. Le bureau de la Sécurité maritime de TC, Région de l'Ontario, doit prendre des dispositions pour aviser et consulter les autorités américaines concernées lorsqu'une intervention porte sur des incidents survenus dans des eaux frontalières ou que les résultats pourraient avoir une incidence sur les États-Unis. Transports Canada connaît les responsabilités de la Garde côtière canadienne dans les cas où le *Plan d'urgence bilatéral Canada-États-Unis en cas de pollution des eaux* est activé.

## **PROCÉDURES, ARRANGEMENTS ET PLANS D'URGENCE RÉGIONAUX**

Sécurité maritime de TC, Région de l'Ontario, doit porter le présent Plan à l'attention des diverses autorités portuaires, locales et régionales afin que les procédures et plans d'urgence actuels puissent être revus et mis à jour au besoin.

Le présent Plan tiendra compte des scénarios d'accidents prévisibles pouvant survenir après l'assignation d'un lieu de refuge, en prévoyant les mesures à prendre pour atténuer les conséquences. La pollution (hydrocarbures, produits chimiques, substances toxiques), un incendie, une explosion, des accidents radiologiques et biologiques feraient partie des scénarios d'accidents prévisibles. Il faudrait prendre des dispositions pour que l'équipe d'évaluation des risques (voir la section *Processus décisionnel*) puisse consulter les plans rapidement en cas d'incident.

## **PLANIFICATION PRÉLIMINAIRE ET ÉVALUATION DES LIEUX DE REFUGE**

Le lieu de refuge le plus convenable ne peut être déterminé qu'après l'examen approfondi de tous les détails de l'incident. La désignation préalable de lieux de refuge pourrait se révéler peu utile, car les contraintes, facteurs opérationnels, dangers et risques présents varient considérablement d'un incident à l'autre. L'expérience au Canada a démontré qu'il n'y a pas deux incidents vraiment semblables, ni de circonstances entourant les incidents, et la planification préparatoire est donc surtout valable pour faciliter la disponibilité de l'information (c.-à-d., cartes marines et publications, information sur les ports, données sur l'environnement et la sensibilité), ainsi que le contact avec les spécialistes appropriés.

Par conséquent, pour accélérer l'analyse d'un cas particulier et la prise des décisions durant cet incident, le bureau de la Sécurité maritime de TC, Région de l'Ontario, étudiera son secteur côtier, rassemblera l'information nécessaire pour identifier et comparer les lieux de refuge convenables, et veillera à ce que ces renseignements soient facilement accessibles en cas d'incident.

L'**annexe 3** présente une liste de critères susceptibles d'aider à déterminer les lieux de refuge les plus convenables en fonction de la nature d'un incident, en prenant en compte les caractéristiques et les installations nécessaires pour résoudre le problème.

Il faudrait également rassembler de l'information pouvant faciliter l'évaluation des risques propres à un sinistre survenu en mer, le long du littoral ou dans un lieu de refuge et des mesures devraient être prises pour veiller à ce que cette information soit aussi facilement disponible en cas d'incident. L'**annexe 4** décrit la liste des éléments pouvant être compromis (par exemple environnementaux, socio-économiques et liés à la sûreté) lors d'un sinistre.

Les activités susmentionnées de planification préliminaire et d'évaluation des lieux de refuge devront faire appel à la participation et à l'expertise du ministère des Pêches et des Océans (MPO), d'EC et d'autres intervenants au besoin.

Ces activités produiront un document évolutif distinct, répertoriant d'éventuels lieux de refuge en Ontario, avec des renseignements sur des aspects comme la capacité d'accostage, les installations de réparation, etc. Ces renseignements, étudiés de concert avec l'Atlas des zones sensibles aux impacts environnementaux d'EC, aideront à choisir un lieu de refuge.

## PROCESSUS DÉCISIONNEL

En général, le processus décisionnel lié à l'évaluation des risques comporte trois principaux éléments :

1. la demande ou la situation du bâtiment (propriétaire, affréteur, capitaine ou sauveteur),
2. l'évaluation des risques de la situation et des options, et
3. le plan d'action et la surveillance de son exécution.

La nécessité constante de communiquer avec les intervenants et de les consulter fait partie intégrante du processus décisionnel. Il est également essentiel que l'ensemble du processus soit bien documenté. Le recours à une équipe d'évaluation des risques durant le processus permet aux autorités, aux experts et aux conseillers nécessaires de collaborer à l'évaluation de la situation et à la pondération des risques propres à chaque option.

Le processus décisionnel sera respecté dans toute la mesure permise par la situation. Toutefois, il est entendu que chaque incident a ses caractéristiques, sa dynamique, ses difficultés et ses circonstances propres. Le processus décisionnel est censé être suffisamment souple pour permettre une évaluation au cas par cas et tenir compte d'incidents de tous les niveaux de complexité et de risque. Par conséquent, dans l'accomplissement de chaque étape du processus, et dans la sélection de l'équipe d'évaluation des risques, les participants au processus devraient se laisser guider par l'importance de la décision à prendre et le niveau d'inquiétude causé par la situation.

---

Sachant qu'une situation en mer peut s'aggraver rapidement, il faudra prendre une décision aussi rapidement que possible et surveiller attentivement l'évolution de la situation jusqu'à ce qu'elle soit résolue convenablement. Cela étant dit, un incident où il est question de lieu de refuge ne se déroulera pas à un rythme tel qu'il deviendrait impossible d'établir un quelconque processus décisionnel concerté.

Le processus décisionnel permettra d'établir le lieu le plus convenable et les mesures appropriées de contrôle des risques.

L'équipe d'évaluation des risques et les intervenants intéressés doivent travailler pour prendre la meilleure décision opérationnelle possible en sachant pertinemment A) qu'il est peu probable qu'une seule option sera acceptable à tous, et B) que l'information requise n'est pas nécessairement disponible dans son intégralité ou entièrement fiable. La documentation du processus est essentielle.

Le processus qui suit facilitera la prise d'une décision efficace et objective au sujet des mesures à prendre les mieux adaptées :

<b>PROCESSUS DÉCISIONNEL AU SUJET DES LIEUX DE REFUGE</b>		
<b>ÉLÉMENT</b>	<b>ÉTAPE ET DESCRIPTION</b>	<b>CONTINU</b>
Demande du bâtiment	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Obtenir l'information nécessaire du bâtiment</li> <li>2 Décrire le problème et les questions connexes</li> <li>3 Identifier l'équipe d'évaluation des risques et les intervenants qu'il faudra peut-être consulter ou tenir au courant</li> </ol>	Communiquer
Évaluation des risques	<ol style="list-style-type: none"> <li>4 Faire l'analyse préliminaire de la situation actuelle                             <ol style="list-style-type: none"> <li>4.1 Décrire ce qui peut se produire (scénarios de risque, dangers, risques, conséquences, probabilité, urgence)</li> <li>4.2 Décider s'il faut prendre une mesure immédiate, quelle qu'elle soit</li> <li>4.3 Décider si une équipe d'inspection doit être déployée</li> </ol> </li> <li>5 Déterminer des options                             <ol style="list-style-type: none"> <li>5.1 Déterminer des lieux de refuge possibles</li> <li>5.2 Se demander s'il y a des personnes à ajouter à l'équipe d'évaluation des risques ou à la liste des intervenants</li> </ol> </li> <li>6 Estimer les risques propres à chaque option                             <ol style="list-style-type: none"> <li>6.1 Décrire ce qui peut se produire (scénarios de risque, dangers, risques, conséquences, probabilité)</li> <li>6.2 Estimer le niveau de risque (grille d'évaluation des risques)</li> <li>6.3 Déterminer les mesures de maîtrise des risques et évaluer leur incidence sur le niveau de risque</li> </ol> </li> <li>7 Évaluer et comparer les options</li> </ol>	
Mesure et surveillance	<ol style="list-style-type: none"> <li>8 Décider :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'autoriser l'accès à un lieu de refuge,</li> <li>• de permettre au bâtiment de rester sur place, ou</li> <li>• d'autoriser le bâtiment à poursuivre son voyage en précisant les mesures de maîtrise qui doivent être prises.</li> </ul> </li> <li>9 Examiner et accepter le plan d'action proposé par le bâtiment et surveiller l'exécution de ce plan d'action jusqu'à ce que la situation soit résolue.</li> <li>10 Obtenir de la rétroaction sur l'efficacité du processus.</li> </ol>	Documenter



## DEMANDE DU BÂTIMENT

### 1 – OBTENIR L'INFORMATION NECESSAIRE DU BATIMENT.

Le bureau régional de la Sécurité maritime de TC s'assure, par l'entremise des SCTM de la GCC, que le bâtiment ou le propriétaire/affréteur/sauveteur/propriétaire du fret a fourni toute l'information initiale nécessaire pour évaluer la demande initiale, cette information étant exigée selon les directives de l'OMI. L'information que le bâtiment doit fournir est décrite à la **partie 1** de l'**annexe 1**. Par exemple, le capitaine et le sauveteur doivent :

- décrire l'assistance requise;
- indiquer les raisons de la demande d'assistance;
- estimer les conséquences d'un sinistre possible si le bâtiment :
  - garde sa position,
  - poursuit le voyage,
  - gagne un lieu de refuge.

En plus de l'information fournie par le bâtiment, il faut obtenir d'autres renseignements pour appliquer le processus décisionnel, notamment les coordonnées de communication du bâtiment, ses particularités et une description de sa situation actuelle – état et capacités du bâtiment, détails sur la cargaison, etc. La **partie 2** de l'**annexe 1** énonce une liste d'éléments d'information qui pourraient être utiles et qui devraient être obtenus du bâtiment au besoin.

Le directeur régional de la Sécurité maritime de TC, Région de l'Ontario, peut valider l'information par tous les moyens à sa disposition, y compris les ressources d'autres ministères fédéraux, des provinces et des territoires, comme les aéronefs et navires du ministère de la Défense Nationale (MDN), les hélicoptères et navires de la GCC, et les aéronefs et petites embarcations de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC). Si les autorités provinciales ou territoriales sont en cause, on peut présumer pouvoir faire appel à leur équipement et à leur infrastructure.

Il se peut que cette information ait déjà été fournie en grande partie par le bâtiment parce qu'elle figure dans des comptes rendus exigés par des règles internationales et nationales. Les exigences internationales sont énumérées à l'**annexe 1** des Directives sur les services d'assistance maritime (A.950(23)). Les comptes rendus obligatoires exigés par les règles suivantes sont particulièrement pertinents :

- L'article 8 et le Protocole I de la Convention MARPOL énoncent les exigences prévues pour qu'un État côtier puisse être renseigné lorsque survient un cas de pollution réelle ou probable.
- La résolution A.851(20) prise par l'Assemblée énonce des lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles ou des polluants marins.

- Le *Règlement sur les rapports relatifs au rejet de polluants* (1995) de la LMMC exige que le capitaine du bâtiment fasse rapport de tout rejet ou probabilité de rejet d'un polluant par le bâtiment et qu'il fournisse des renseignements additionnels sur demande. Ce règlement intègre la résolution A.851(20) et la TP9834, *Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins*.
- Le Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada, le Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien et le Règlement sur les zones de services de trafic maritime découlant de la LMMC exigent des bâtiments sur le point d'entrer dans une zone de services de trafic maritime en provenance du large, et des bâtiments dans une telle zone, de fournir entre autres, l'information concernant le bâtiment et sa route, les dommages au bâtiment, les défauts et tout rejet ou risque de rejet d'un polluant.

## **2 – DÉCRIRE LE PROBLÈME ET LES QUESTIONS CONNEXES.**

Compte tenu de la demande du bâtiment et de l'information fournie, et du fait que le Canada est l'État côtier/État du port, il faut décrire sommairement le problème ou les principales causes de préoccupation et les autres questions connexes. Cette description sommaire servira de base aux étapes suivantes et aidera à déterminer quelles personnes peuvent apporter une assistance et quelles personnes pourraient être concernées. La **partie 1** de l'**annexe 1** servira à aider à cerner le problème et les questions et à formuler des observations.

## **3 – IDENTIFIER L'ÉQUIPE D'ÉVALUATION DES RISQUES ET LES INTERVENANTS QU'IL FAUDRA PEUT-ÊTRE CONSULTER OU TENIR AU COURANT.**

### **Équipe d'évaluation des risques**

Il faut créer, là où c'est possible, une équipe régionale d'évaluation des risques chargée d'évaluer les demandes d'accès à un lieu de refuge. Ses membres ont la responsabilité de fournir à l'équipe une expertise technique, des directives et des services de recherche afin qu'elle puisse accomplir les analyses et évaluations nécessaires pour prodiguer des conseils au directeur régional de la Sécurité maritime de TC et résoudre la situation.

Les membres de l'équipe d'évaluation des risques seront choisis selon les besoins et en fonction de la nature de l'incident. Dans tous les cas, on informera le commissaire adjoint de la GCC qui, de son côté, affectera s'il y a lieu un membre de la GCC à l'équipe d'évaluation des risques. Dans le cas des événements potentiellement graves, une équipe d'évaluation rapide des bâtiments des SCTM composée d'experts maritimes sera établie pour faire la corrélation et l'évaluation des données et des plans de bord en vue de donner rapidement des conseils techniques au sujet de la stabilité d'un bâtiment après avarie et de la résistance longitudinale. Lors d'urgences environnementales, l'équipe régionale d'interventions d'urgence (ERIU), à composition multidisciplinaire, peut fournir des informations environnementales, son expertise et des conseils sur les répercussions des différentes mesures. D'autres membres peuvent s'y ajouter au fur et à mesure que l'analyse et le processus décisionnel se dérouleront, par exemple, des experts et des conseillers d'autres ministères fédéraux, des gouvernements provinciaux et territoriaux, d'autres autorités responsables des zones touchées, et de l'industrie.

Sécurité maritime de TC, Région de l'Ontario, prendra des dispositions pour qu'une équipe d'évaluation des risques soit alertée et réunie s'il est nécessaire de désigner un lieu de refuge. L'analyse, les évaluations et les décisions devront être documentées.

### **Intervenants**

Il faudra identifier les intervenants qui pourraient être touchés par la décision et que l'on devra peut-être consulter ou tenir au courant.

### **Liste d'intervenants et de membres possibles d'une équipe d'évaluation des risques**

L'**annexe 2** présente une liste d'intervenants et de membres possibles d'une équipe d'évaluation des risques, des personnes susceptibles de participer au traitement d'une demande d'accès à un lieu de refuge ou concernées par une telle demande. Pour faciliter leur identification et la communication avec les membres d'une équipe d'évaluation des risques et les intervenants, Sécurité maritime de TC, Région de l'Ontario, doit tenir à jour une liste de personnes-ressources—autorités et experts gouvernementaux, organismes, experts et intervenants—qui pourraient devoir être jointes et prendre part au traitement d'une demande d'accès à un lieu de refuge.

## **ÉVALUATION DES RISQUES**

### **4 – FAIRE L'ANALYSE PRÉLIMINAIRE DE LA SITUATION ACTUELLE.**

**4.1 Décrire ce qui peut se produire (scénarios de risque, dangers, risques, conséquences, probabilité, urgence)**

**4.2 Décider s'il faut prendre une mesure immédiate, quelle qu'elle soit**

**4.3 Décider si une équipe d'inspection doit être déployée**

L'équipe d'évaluation des risques effectue une analyse préliminaire de la situation actuelle du bâtiment en se fondant sur l'information reçue.

L'analyse préliminaire est un survol de la situation. Elle cerne l'étendue du problème causé par les risques et donne un aperçu des risques possibles. L'analyse préliminaire devrait traiter brièvement des points suivants :

#### **4.1 – Décrire ce qui peut se produire.**

Il faut prendre en considération ce qui pourrait se produire étant donné la situation courante. Des scénarios de risque peuvent aider à cerner les dangers et les risques possibles. Ensuite, la connaissance de ce qui pourrait se produire permet d'estimer les conséquences négatives et la probabilité que ces prévisions se réalisent. Le degré d'urgence et le délai de la prise de décision devraient aussi être estimés. Des exemples de dangers et de risques sont exposés à la section *Définitions*.

#### **4.2 – Décider s'il faut prendre une mesure immédiate, quelle qu'elle soit.**

L'analyse préliminaire indique s'il est nécessaire de prendre une mesure immédiate pour commencer à maîtriser les risques même si l'on ne dispose pas encore de toute l'information critique et de tous les résultats d'analyse. On peut par exemple prendre des mesures d'urgence prévues par les plans d'urgence établis, envoyer un Avis à la navigation, fournir des instructions immédiates au bâtiment en difficulté pour maîtriser les risques urgents, ou prendre des mesures destinées à compléter les efforts déjà entrepris par le bâtiment en difficulté.

#### **4.3 – Décider si une équipe d'inspection doit être déployée.**

Une équipe d'inspection devrait monter à bord du bâtiment, si la situation s'y prête et si elle a suffisamment de temps pour le faire, afin de recueillir d'autres données d'évaluation en vue de faire avancer l'évaluation de la situation et le processus décisionnel. Le déploiement d'une équipe d'inspection dépendra de la sécurité et de la situation. L'information consignée antérieurement au sujet du bâtiment et la description de la situation actuelle (la **partie 1** de l'**annexe 1**) sont alors corrigées en fonction de l'évaluation produite par l'équipe d'inspection. La contribution de l'équipe d'inspection et son analyse des risques font partie intégrante de chacune des étapes restantes du processus décisionnel. Il se peut que des membres de l'équipe aient à demeurer à bord pour prodiguer des conseils, signaler les mesures prises par le personnel du bâtiment ou le sauveteur, et aider à surveiller l'état du bâtiment.

Sécurité maritime de TC, Région de l'Ontario, aura pris des dispositions en vue de réunir une équipe d'inspection et de la placer à bord du bâtiment. Il faut tenir à jour une liste d'employés qualifiés appelés à exécuter cette fonction d'inspection spécialisée à bord, en sachant que la nature de la situation déterminera le type d'expertise à mettre à contribution.

### **5 – DÉTERMINER DES OPTIONS.**

#### **5.1 Déterminer des lieux de refuge possibles.**

#### **5.2 Se demander s'il y a des personnes à ajouter à l'équipe d'évaluation des risques ou à la liste d'intervenants.**

##### **5.1 – Déterminer des lieux de refuge possibles.**

Il faut prendre en considération des lieux de refuge où le bâtiment pourra trouver ce dont il a besoin pour résoudre le problème et limiter le risque d'avaries supplémentaires. Les lieux de refuge les plus convenables sont retenus à titre d'options à évaluer plus en détail. Selon les circonstances, un lieu de refuge convenable pourrait être un port, une aire de mouillage ou une zone abritée près de la côte.

Un lieu de refuge peut être nécessaire aux fins suivantes :

- transborder une partie ou la totalité de la cargaison ou du combustible de soute du bâtiment,
- réparer des avaries,
- mettre le bâtiment à l'abri pendant qu'on le stabilise ou qu'on évalue son état,
- limiter les avaries ou la pollution.

Un lieu de refuge sera convenable dans la mesure où interviennent certains facteurs opérationnels propres à la situation, par exemple, la profondeur d'eau, la distance, les abords et la présence d'installations d'accostage ou d'une aire de mouillage.

L'**annexe 3** présente une liste de critères en vue de déterminer un lieu de refuge convenable pour un bâtiment.

### **5.2 – Se demander s'il y a des personnes à ajouter à l'équipe d'évaluation des risques ou à la liste des intervenants.**

Une fois que les options possibles sont connues, il faudrait revoir la composition de l'équipe d'évaluation des risques et la liste des intervenants.

## **6 – ESTIMER LES RISQUES PROPRES À CHAQUE OPTION.**

### **6.1 Décrire ce qui peut se produire (scénarios de risque, dangers, risques, conséquences, probabilité).**

### **6.2 Estimer le niveau de risque (grille d'évaluation des risques).**

### **6.3 Déterminer les mesures de maîtrise des risques et évaluer leur incidence sur le niveau de risque.**

L'**annexe 6** propose un tableau pouvant servir à consigner les détails de l'évaluation des risques au cours des étapes 6 et 7 de chaque option examinée.

### **6.1 – Décrire ce qui peut se produire (scénarios de risque, dangers, risques, conséquences, probabilité).**

Comme dans le cas du scénario préparé précédemment au sujet de la situation actuelle du bâtiment, il faut préparer un scénario de risque pour chaque lieu de refuge retenu en option et décrire les accidents pouvant survenir ou ce qui pourrait tourner mal. Les scénarios de risque devraient énoncer les dangers sous-jacents et les risques associés susceptibles de survenir ou de contribuer aux conséquences d'envoyer le bâtiment vers le lieu de refuge. Le parcours du bâtiment depuis sa position actuelle jusqu'au lieu de refuge devrait être inclus dans les scénarios. Des exemples de dangers et de risques sont donnés dans la section *Définitions*.

Il faudrait également envisager les options suivantes :

- le bâtiment reste à la même position,
- le bâtiment poursuit son voyage.

Dans certains cas, il faut préparer plus qu'un scénario de risque lors de l'examen d'une option, lorsque des accidents très différents peuvent avoir lieu ou qu'une séquence différente d'événements entraîne des risques différents. Ainsi, un scénario d'accident peut décrire le pire accident qui est prévisible, ou un accident moins grave mais plus susceptible de survenir. L'équipe d'évaluation peut examiner de plus près les risques propres à certains scénarios parmi d'autres en tenant compte de la gravité et de la probabilité de concrétisation des divers scénarios préparés à l'égard d'une option.

Les conséquences possibles de chaque option sont ensuite évaluées (pour chaque lieu de refuge et les deux autres options, garder sa position ou poursuivre son voyage). Le degré d'exposition aux dangers aura une incidence sur la conséquence possible. Par exemple,

pour bien cerner le risque pour l'environnement et les conséquences possibles d'un polluant (danger), il faut prendre en considération le type et la quantité de polluant, les conditions météorologiques, l'état de la mer, le courant, la marée ainsi que les eaux et le littoral qui seront exposés à ce polluant.

L'**annexe 4** présente une liste de certains éléments pouvant être compromis et de conséquences négatives possibles lors d'un sinistre. Trois grandes catégories ont été cernées :

- santé, sécurité et sûreté;
- environnement;
- activité socio-économique.

La probabilité qu'un scénario de risque se concrétise est prise en considération et estimée. Cette probabilité sera mesurée en fonction de facteurs tels que l'état du bâtiment, son exposition à des dangers comme les conditions météorologiques et l'état de la mer, ainsi que la distance et la durée du parcours vers un lieu de refuge convenable.

### **6.2 – Estimer le niveau de risque (grille d'évaluation des risques).**

Le risque global propre à chaque option s'estime en fonction du degré de gravité des conséquences négatives et du degré de probabilité que le scénario de risque se concrétise.

Une catégorisation des conséquences possibles et du degré de probabilité est décrite à l'**annexe 5**. Une grille d'évaluation des risques peut ensuite être utilisée pour attribuer un niveau de risque global à chaque option. L'estimation du niveau de risque aidera non seulement à déterminer des mesures de maîtrise des risques convenables, mais aussi à comparer les risques associés à chaque option.

### **6.3 – Déterminer les mesures de maîtrise des risques et évaluer leur incidence sur le niveau de risque.**

Une fois que le risque global propre à chaque scénario a été estimé, il faudrait envisager les mesures de maîtrise à prendre pour réduire raisonnablement les risques.

Quelques exemples de mesures de maîtrise des risques :

- remorqueurs,
- pilotes,
- routes de rechange,
- réparations temporaires,
- transbordement de la cargaison/allégement du bâtiment,
- matériel d'intervention contre la pollution,
- restrictions d'accès et zones maritimes,
- plans d'urgence,
- conditions spéciales,
- procédures opérationnelles.

Il se peut que des mesures de maîtrise entraînent de nouveaux risques et de nouveaux coûts qu'il faudra prendre en considération. Tout nouveau coût devra alors être intégré aux conséquences.

Les mesures de maîtrise aideront à prévenir les risques (en réduire la probabilité) ou à atténuer les risques (en amoindrir l'impact), ou les deux. La disponibilité et l'efficacité des mesures de maîtrise varieront d'une option à l'autre. Par conséquent, il faudra réévaluer la probabilité et les conséquences dans le cas de chaque option de manière à tenir compte de l'effet des mesures de maîtrise des risques, et aussi réévaluer le risque global.

### **Assurances et garanties financières**

L'impact des conséquences et des coûts peut être neutralisé par des assurances ou d'autres garanties financières (caution, garantie bancaire, fonds d'indemnisation, club P et I). Les limites de la responsabilité civile ou des garanties financières devraient être prises en considération.

## **7 – ÉVALUER ET COMPARER LES OPTIONS.**

Le niveau de risque global des divers scénarios doit être évalué et comparé; ensuite, il faut pondérer soigneusement les avantages et les inconvénients des options en tenant compte des facteurs suivants :

- l'efficacité avec laquelle chaque option promet de résoudre la situation d'urgence du bâtiment;
- l'évitement des risques associés aux autres options;
- le degré de difficulté de l'exécution de chaque option;
- l'acceptabilité pour les intervenants des risques résiduels et des mesures proposées à prendre, y compris les mesures de maîtrise des risques;
- les incidences bilatérales et internationales;
- les aspects juridiques (responsabilité civile);
- la sûreté.

## **MESURE ET SURVEILLANCE**

### **8 – DÉCIDER**

**D'autoriser l'accès à un lieu de refuge, de permettre au bâtiment de rester sur place, ou d'autoriser le bâtiment à poursuivre son voyage, en précisant les mesures de maîtrise qui doivent être prises.**

En se fondant sur l'évaluation, l'équipe d'évaluation des risques doit prendre une décision sur la marche à suivre et préciser les mesures de maîtrise à prendre.

**9 – EXAMINER ET ACCEPTER LE PLAN D'ACTION PROPOSÉ PAR LE BÂTIMENT ET SURVEILLER L'EXÉCUTION DE CE PLAN D'ACTION JUSQU'À CE QUE LA SITUATION SOIT RÉSOLUE.**

Le bâtiment doit préparer un plan d'action en tenant compte de la décision prise et de toute mesure de maîtrise décidée.

Dès qu'un plan d'action est convenu, il doit être communiqué sans délai à toutes les autorités et à tous les intervenants.

Il faut surveiller attentivement l'exécution du plan d'action et l'évolution de la situation pour s'occuper des changements de situation qui augmenteraient les risques et appelleraient peut-être de nouvelles décisions et des mesures de maîtrise supplémentaires. La surveillance doit être maintenue tant que la situation n'a pas été résolue.

**10 – OBTENIR DE LA RÉTROACTION SUR L'EFFICACITÉ DU PROCESSUS.**

Une fois le plan exécuté, les personnes qui ont participé à la résolution de l'incident devraient être invitées à exprimer des commentaires au sujet de l'événement. Cette rétroaction peut être consignée et utilisée au moment de formuler des recommandations au Comité exécutif de la sécurité maritime pour que des modifications soient apportées aux présentes directives s'il y a lieu.



## SECTION 3 – ANNEXES

### ANNEXE 1 PARTIE 1 (ÉTAPES 2, 3 ET 4)

#### INFORMATION SUR LE BÂTIMENT ET SON ÉTAT ACTUEL

*Information à préciser dans la demande*

<b>Information à préciser dans la demande du bâtiment (résolution A.949(23))</b>	
<b>Information fournie par le bâtiment</b>	<b>Commentaires de Sécurité maritime</b>
<p><b>Quelle assistance est demandée?</b> (p. ex. allégement, lutte contre la pollution, remorquage, arrimage, sauvetage, stockage, réparations)</p>	
<p><b>Énoncer les raisons pour lesquelles le bâtiment a besoin d'assistance.</b> Cause et importance des avaries ou du problème (p. ex. incendie, explosion, avaries au bâtiment, défaillance mécanique ou structurale, abordage, pollution, stabilité compromise, échouement)</p>	
<p><b>Quels dangers, risques associés et conséquences possibles pourraient se produire lors d'un sinistre si le bâtiment :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• reste à la même position,</li> <li>• poursuit son voyage,</li> <li>• gagne un lieu de refuge.</li> </ul>	
<p><b>Décrire le problème et les questions connexes.</b> (courte description du problème et des questions du point de vue du Canada)</p>	

## **ANNEXE 1 PARTIE 2 (ÉTAPE 1)**

### **INFORMATION SUR LE BÂTIMENT ET SON ÉTAT ACTUEL**

#### **Autre information sur le bâtiment**

##### **Coordonnées de communication du bâtiment**

- Identification du bâtiment – nom, pavillon, numéro d'identification OMI/ISSM
- Nom et nationalité du capitaine – est-il encore à bord?
- Nom de l'auteur de la demande, date et heure
- Dernier port visité
- Langue de travail à bord
- Sûreté (certificat, niveau)
- Représentant local de la compagnie (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse de courriel)
- Propriétaire enregistré (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse de courriel)
- Compagnie enregistrée (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse de courriel)
- Si affréteur coque nue (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse de courriel)
- Représentant local de la société de classification (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse de courriel)
- Le bâtiment est-il assuré? Assureurs du bâtiment et limite de responsabilité disponible (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse de courriel)
- Représentant local du club P et I (nom, adresse, numéro de téléphone, adresse de courriel)

##### **Particularités du bâtiment**

- Type de bâtiment
- Jauge (tonnage), longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air
- Année de construction
- Propulsion, propulseurs
- Appareux de mouillage
- Appareux de remorquage
- Carburant (type, quantité)
- Nature et état de la cargaison, des provisions de bord, du combustible de soute, en particulier les marchandises dangereuses (type, quantité, condition)
- Ballast

**Situation actuelle**

- Position du bâtiment (et comment elle a été déterminée)
- Cap et vitesse (de l'erre, à la dérive ou au mouillage) et information sur la route
- Conditions météorologiques, état de la mer et des glaces et prévisions météorologiques
- Situation des membres de l'équipage/sauveteurs/autres (nombre à bord et évaluation des facteurs humains, notamment la fatigue)
- Détails sur tout sinistre survenu à bord ou à proximité du bâtiment
- Pollution réelle ou possible
- Degré d'urgence de la situation et probabilité d'un sinistre
- Espace libre (profondeur, dérive, densité du trafic)
- L'unité d'intervention d'urgence de la classification a-t-elle été contactée et a-t-elle reçu l'information?

**État du bâtiment (dommages/défauts/défectuosités)**

- Navigabilité du bâtiment (flottabilité, stabilité, inclinaison, assiette)
- État de la propulsion, de la production d'énergie et de la gouverne
- État des aides à la navigation de bord essentielles
- Détails des changements dans l'état du bâtiment après l'incident initial

**Information sur l'assistance**

- Intentions du capitaine/sauveteur
- Noms des bâtiments à proximité ou aidant à la situation
- Mesures d'intervention prises par un bâtiment (sauveteurs appelés, engagés, sur les lieux)
- Distance et durée de la navigation jusqu'à un lieu de refuge
- Détails sur les besoins à combler au lieu de refuge
- Capacité d'accostage
- Mouillage possible?
- Est-il possible d'accéder au bâtiment par hélicoptère?

## ANNEXE 2 PARTIE 1 (ÉTAPE 3)

### LISTE D'INTERVENANTS ET DE MEMBRES POSSIBLES D'UNE ÉQUIPE D'ÉVALUATION DES RISQUES

- Sécurité maritime de TC (équipe d'évaluation rapide des bâtiments, expertise technique et opérationnelle des bâtiments, organisation du trafic)
- MPO - GCC (expertise des interventions, des déversements et du nettoyage après déversement )
- MPO (expertise scientifique et opérationnelle des pêches, de l'océan et de l'habitat)
- Environnement Canada (contribution de l'équipe régionale d'interventions d'urgence, prévisions météorologiques)
- Équipe d'inspection des bâtiments
- TC – Services juridiques
- TC – Sûreté maritime
- TC - Communications
- Autorités provinciales
- Autorités municipales
- Administrations portuaires/directeur de port
- Société de classification
- Services d'urgence (police, service d'incendie)
- Organisme d'intervention
- Pilotes
- Compagnies de sauvetage
- Chantiers maritimes
- Experts maritime
- Installations de manutention de cargaisons
- Responsables de la santé
- Industrie des produits chimiques
- Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC)
- Associations de gens de mer
- Recherche et sauvetage (SAR)
- Ministère de la Défense nationale (MDN)
- Affaires étrangères Canada (AEC)
- Autorités américaines
- État du pavillon
- Parcs Canada (parcs marins)
- Groupes autochtones
- Industrie du transport maritime
- Industrie de la pêche
- Industrie de la navigation de plaisance

**ANNEXE 3 (ÉTAPE 5.1)****CRITÈRES DE SÉLECTION D'UN LIEU DE REFUGE CONVENABLE**

<b>Besoins du bâtiment pour résoudre le problème?</b>		<b>Acceptabilité des options</b>		
<b>Besoins possibles</b>	<b>Détails</b>	<b>Refuge A</b>	<b>Refuge B</b>	<b>Refuge C</b>
Eaux abritées (météo, mer, houle, glace)				
Mouillage sécuritaire (fond accrochant, profondeur)				
Installations/matériel – installations de réception et de transfert telles que pompes, manches, chalands, appareils d'allègement				
Installations de réparation – chantier maritime, grues, appareils de manutention de cargaison, personnel				
Sauvetage et remorquage				
Installations d'urgence – lutte contre l'incendie				
Besoins liés à l'accostage (tirant d'eau, longueur, disponibilité)				
Espace libre pour la manœuvre				
Autre				
<b>Autres facteurs liés à la sélection d'un lieu de refuge</b>				
Navigation (trafic, approche sans obstacle, pilotes, courants, glace, mouillage)				
Assistance à proximité, au besoin (intervention face aux hydrocarbures et aux produits chimiques, sauvetage, remorquage)				
Distance du lieu de refuge par rapport au degré d'urgence				
Accès par terre, mer et air				
Capacité du lieu de refuge de confiner ou de limiter la propagation de la pollution				
Caractéristiques du lieu de refuge qui atténueraient l'impact de la pollution ou faciliteraient le nettoyage				
Capacité d'intervention d'urgence (SAR, évacuation, services médicaux, HAZMAT)				
Le navire en difficulté pourrait-il s'échouer à un endroit convenable si c'était nécessaire				
Sûreté, capacité d'interdire l'accès, accès				
Conditions météorologiques et état de la mer (vent dominant, marée, courant, glace, météo, mer)				

## ANNEXE 4 (ÉTAPE 6.1)

### ÉLÉMENTS POUVANT ÊTRE COMPROMIS LORS D'UN SINISTRE

#### Santé, sécurité et sûreté

- Sûreté/sécurité publique – tenir compte de la distance des zones peuplées et de leur taille
- Personnes à bord
- Intervenants
- Sauveteurs
- Personnes à proximité du bâtiment
- Autres bâtiments – abordage
- Qualité de l'air, contamination

#### Environnement

- Zones sensibles (habitat, espèces), réserve écologique ou secteur protégé
- Faune (marine, terrestre, aviaire)
- Eaux à proximité du bâtiment
- Littoral adjacent
- Pays voisins (États-Unis)

#### Activité socio-économique

- Collectivités et intérêts commerciaux – tenir compte de la distance des collectivités et des secteurs industriels
- Incidence sur les pêches – hauturières, approches, pêche des mollusques
- Tourisme – littoral, plages, excursions, hôtels, activités riveraines
- Biens immobiliers publics et privés
- Infrastructure – ponts, chenaux maritimes, blocage du trafic, installations d'accostage, autres installations
- Ralentissement ou perturbation d'activités portuaires
- Coûts – sauvetage, nettoyage environnemental, transport, manutention de cargaison et allégement du navire, inspection, pilotage, remorquage, amarrage, droits de port, spécialistes, mesures spéciales, élimination des déchets, dommages matériels, dommages personnels, rapatriement de l'équipage et des passagers, services d'urgence, réparations, chantier maritime, enlèvement d'épave
- Réseau de transport maritime
- Activités pétrolières et gazières extracôtières
- Le bâtiment et sa cargaison

**ANNEXE 5 (ÉTAPE 6.2)****PROBABILITE ET GRAVITE DES CONSEQUENCES NEGATIVES ET NIVEAU DE RISQUE GLOBAL****Estimer la gravité des conséquences négatives**

Les degrés de gravité des conséquences globales d'un scénario de risque peuvent se ranger dans les catégories suivantes :

- Catastrophique* : décès multiples, blessures graves multiples, dommages extrêmes aux biens ou à l'environnement, incidence négative extrême sur l'économie, incidence nationale majeure ou incidence majeure à long terme.
- Grave* : décès, blessures graves, dommages graves aux biens ou à l'environnement, perte du bâtiment, risque majeur pour la sécurité ou restrictions à la navigation, incidence régionale.
- Importante* : blessures nombreuses, dommages importants aux biens ou à l'environnement, conséquences à court terme, incidence locale.
- Mineure* : quelques blessures mineures, quelques dommages aux biens ou à l'environnement, conséquences mineures à court terme.

**Estimer la probabilité des conséquences négatives**

Catégories de probabilité des scénarios de risque :

- Très probable* : Il est presque certain que l'accident se produira.
- Probable* : Il est probable que l'accident se produira.
- Peu probable* : Il est peu probable que l'accident se produise.
- Improbable* : Il est improbable que l'accident se produise.

**Estimer le niveau de risque global**

La grille de risque suivante peut aider à déterminer et à catégoriser le niveau de risque global propre à chaque option. Cette estimation peut ensuite faciliter la comparaison des options.

Gravité des conséquences	Probabilité de conséquences négatives à terme			
	Très probable	Probable	Peu probable	Improbable
Négatives				
Catastrophique	9	8	7	5
Grave	8	7	6	3
Importante	7	6	4	2
Mineur	5	3	2	1

Niveau de risque : Faible (1-3) - Moyen (4-6) - Élevé (7-9)

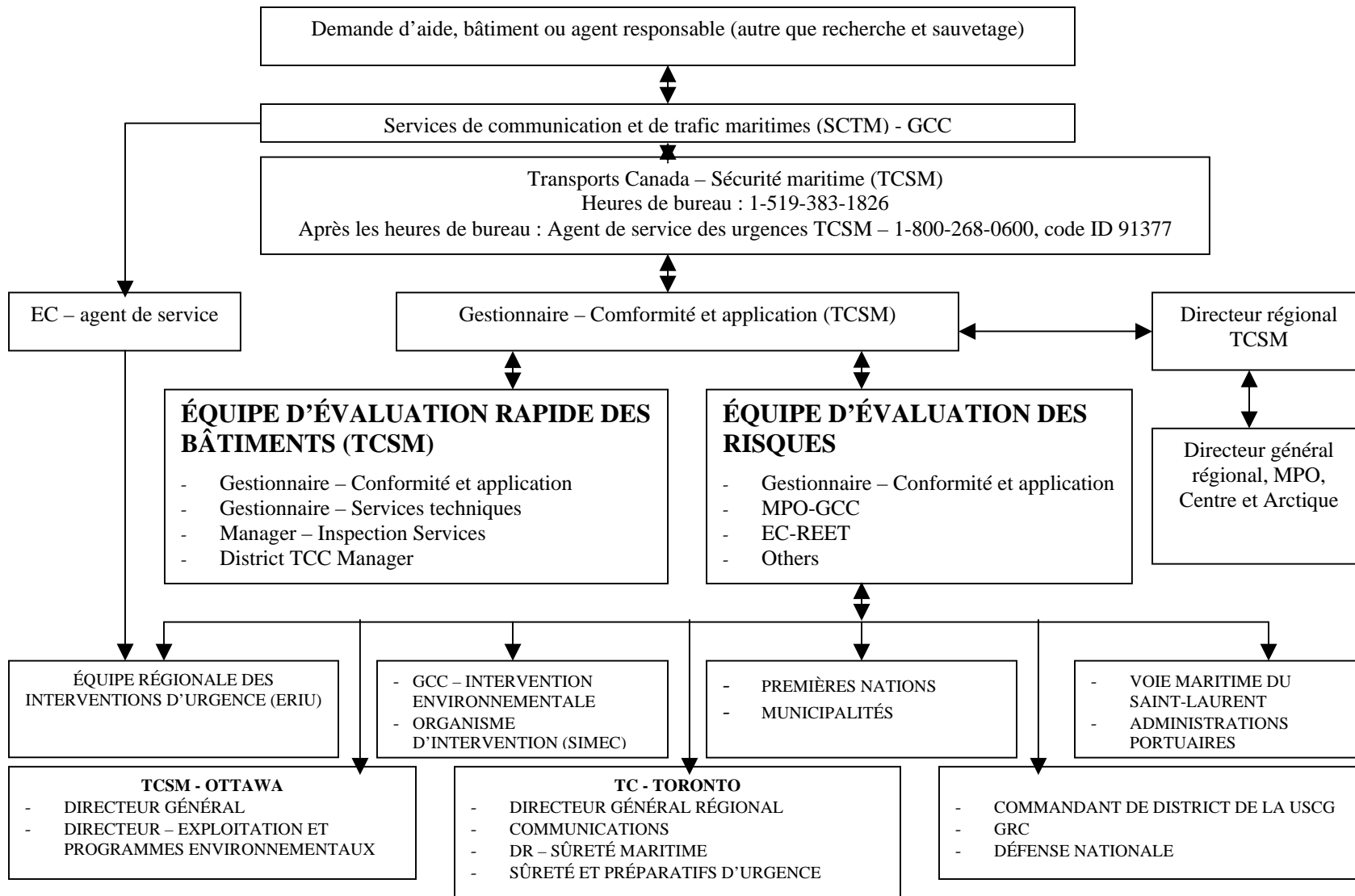
## ANNEXE 6 (ÉTAPES 5 ET 6)

### DÉTAILS DE L'ÉVALUATION – (POUR CHAQUE OPTION)

<b>Nature du problème et des questions connexes :</b> (étape 2)			
<b>Option</b> (port / lieu de refuge / même position / poursuivre le voyage) : (étape 5)			
<b>Décrire ce qui pourrait se produire :</b> (étape 6)			
<b>Conséquences possibles :</b> (étape 6, annexe 4) :			
<b>Estimation des risques :</b> (étape 6, annexe 5)	<b>Catégorie de conséquences :</b> Préciser :	<b>Catégorie de probabilité :</b> Préciser :	<b>Niveau de risque :</b>
<b>Mesures de maîtrise :</b> (étape 6)			
<b>Évaluation des risques :</b> (étape 7)	<b>Avantages :</b>		<b>Inconvénients :</b>



**ANNEXE 7 – GRAPHIQUE D'ACHEMINEMENT (COMMUNICATIONS)**



**ANNEXE 8 – LISTE DE CONTRÔLE**

Étape	Mesure	Oui	Non
1	Obtenir un rapport de situation ou de l'information du bâtiment, des SCTM, de l'agent ou autres sources. Commencer à remplir le formulaire de l' <b>annexe 1</b> .		
2	Résumer les préoccupations des SCTM sur les dangers et les questions connexes. Achever de remplir le formulaire de l' <b>annexe 1</b> .		
3	Identifier des membres possibles de l'équipe d'évaluation des risques (TC, GCC, EC, USCG, etc.). Identifier d'autres intervenants touchés. Passer en revue la liste d'intervenants et de membres possibles d'une équipe d'évaluation des risques de l' <b>annexe 2</b> .		
4	Analyse préliminaire de la situation actuelle avec l'équipe d'évaluation. Déterminer les risques, les dangers et les mesures immédiates relativement à la demande de lieu de refuge. Décider s'il faut déployer une équipe d'inspection. Remplir le formulaire de l' <b>annexe 3</b> .		
5	Établir la faisabilité de chaque option de lieu de refuge à partir des renseignements disponibles. Formulaire de l' <b>annexe 3</b> . Réviser la liste des membres de l'équipe d'évaluation des risques et des intervenants touchés		
6	Estimer les risques et les dangers pour chaque option de lieu de refuge. Consulter l' <b>annexe 4</b> pour faciliter le processus. Estimer le niveau de risque au moyen de l' <b>annexe 5</b> . Définir les mesures de maîtrise des risques et leurs conséquences. Évaluer et comparer les options de lieu de refuge.		
7	Évaluer et comparer les options de lieu de refuge. Remplir un formulaire de l' <b>annexe 6</b> pour chaque option.		
8	Décision – consentir ou refuser l'accès à un lieu de refuge, avec des mesures de maîtrise des risques.		
9	Examiner le plan d'action proposé pour le bâtiment et s'entendre à son sujet. Surveiller l'exécution du plan d'action.		
10	Effectuer un débriefage sur le processus de lieu de refuge avec l'équipe d'évaluation et les intervenants. Obtenir la rétroaction de l'équipe d'évaluation sur le processus.		
	<i>Veiller à la documentation complète de tout le processus de demande d'un lieu de refuge.</i>		

Rempli par :

---

 Inspecteur de la Sécurité maritime  
(nom en lettres moulées)

Lu par :

---

 Gestionnaire, Conformité et application  
(nom en lettre moulées)

---

## SECTION 4 – RÉFÉRENCES

---

1. Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) de Transports Canada, TP 14707F
2. Résolution A.949(23) de l'OMI – *Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance*
3. Résolution A.950(23) de l'OMI – *Services d'assistance maritime (SAM)*
4. *Protocole d'entente entre Transports Canada et Pêches et Océans Canada concernant la sécurité du transport maritime et la protection du Milieu Marin, avril 1996*
5. *Matrice de notification générale en cas d'incidents maritimes graves*
6. *Procédures de la Sécurité maritime pour l'activation du Centre d'intervention de Transports Canada*