



Transports
Canada

Transport
Canada



TP 14707F
(03/2009)

PLAN D'URGENCE SUR LES LIEUX DE REFUGE

(Région du Pacifique)

PREMIÈRE ÉDITION

LE 6 MARS 2009



TC-1003645



Canada

Autorité responsable Le directeur régional de Sécurité maritime, région du Pacifique est responsable de ce document, y compris ses modifications, corrections et mises à jour.	Approbation <hr/> <p style="text-align: center;">James Lawson Directeur régional de Sécurité maritime du Pacifique Sécurité maritime</p>
--	--

Date de diffusion originale : le 6 mars 2009

Date de Révision :

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2009.

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
(03/2009)
TC-1003645

INFORMATION SUR LE DOCUMENT

Titre	Plan d'urgence sur les lieux de refuge (Pacifique)		
TP n°	14707F	Édition	SGDDI #5459102
N° de catalogue		ISBN	
Auteur	Bureau du directeur régional	Téléphone	(604) 666-5470
	Transports Canada, Sécurité maritime	Télécopieur	(604) 666-5444
	800 rue Burrard	Courriel	securitemaritime-marinesafety@tc.gc.ca
	Vancouver, British Columbia V6Z 2J8	URL	http://www.tc.gc.ca/Sécuritémaritime

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	1
LE PLAN D'URGENCE NATIONAL SUR LES LIEUX DE REFUGE (PUNRL)	1
SECTION 2	2
PLAN D'URGENCE SUR LES LIEUX DE REFUGE – RÉGION DU PACIFIQUE .	2
BUT	2
POUVOIR D'ORIENTER UN NAVIRE – TRANSPORTS CANADA	2
RESPONSABILITÉ DES DÉCISIONS	3
SECTION 3	4
DÉSIGNATION PRÉ-ÉTABLIE DES LIEUX DE REFUGE	4
PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES.....	4
SECTION 4	6
EXTRAITS DE LA LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA	6
SECTION 5	8
ÉCHANGE DES COMMUNICATIONS ENTRE LE GROUPE MARINE DE TRANSPORTS CANADA ET LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE.....	8
SECTION 6	9
PROCÉDURE D'APPEL DURANT LES HEURES NORMALES DE TRAVAIL (DE 8 H À 16 H)	9
TABLEAU DE SERVICE DU CRIM / TCM DURANT LES HEURES NORMALES DE TRAVAIL (DE 8 H À 16 H) – DÉBUT : JANVIER 2009.....	10
SECTION 7	11
GUIDE DES MESURES DE SÉCURITÉ PRÉVUES POUR LES BÂTIMENTS ENTRANTS/SORTANTS AYANT UNE DÉFAILLANCE	11
SECTION 8	15
LISTE DES ÉTAPES DU PROCESSUS DÉCISIONNEL.....	15
SECTION 9	16
LIEUX DE REFUGE – LISTE DES PERSONNES-RESSOURCES	16
SECTION 10	20
DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE.....	20

SECTION 1

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

Le plan d'urgence sur les lieux de refuge (PUNRL) s'applique à toutes les situations dans lesquelles un 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 PUNLR s'applique aussi lorsqu'un navire est en route pour le Canada et qu'il signale un problème (navire défectueux, non conforme ou sinistré).

Le PUNLR 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.

TP 14707F « Le 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 DU PACIFIQUE

BUT

Le Plan d'urgence sur les lieux de refuge de la Région du Pacifique comprend des mesures régionales complémentaires au Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR). Il établit un cadre régional destiné à permettre de répondre avec efficacité et efficience aux demandes d'assistance des navires en quête d'un lieu de refuge.

POUVOIR D'ORIENTER UN NAVIRE – TRANSPORTS CANADA

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, partie 1 – Dispositions générales – L'article 11 précise que des inspecteurs de la sécurité maritime sont nommés et autorisés à exercer les attributions que la LMMC 2001 confère au ministre, y compris le pouvoir de faire des inspections relatives à la protection du milieu marin au titre de la partie 9 (Prévention de la pollution — ministère des Transports).

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, partie 9 – Prévention de la pollution – ministère des Transports – L'article 189 confère à un inspecteur de la sécurité maritime le pouvoir d'ordonner à un bâtiment de se rendre à l'endroit qu'il précise.

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, partie 11 – Contrôle d'application – ministère des Transports – Le paragraphe 211 (3) confère à un inspecteur de la sécurité maritime le pouvoir d'ordonner au capitaine d'un navire 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.

RESPONSABILITÉ DES DÉCISIONS

Transports Canada est le principal organisme responsable des décisions relatives aux navires ayant besoin d'assistance et aux lieux de refuge. À ce titre, Transports Canada doit s'assurer que les directives de l'OMI sont prises en compte et appliquées dans la mesure du plus possible.

Le directeur régional de la Sécurité maritime de Transports Canada, en collaboration avec le directeur des Services maritimes de la Garde côtière canadienne dans la Région du Pacifique, 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 assistants.

Dans les cas où le Centre d'intervention de Transports Canada est activé, notamment quand le niveau de risque global est considéré élevé, les décisions doivent être approuvées par le biais 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 (telles qu'une administration portuaire et une autorité municipale locale) doit être approuvée par ces autres autorités.

SECTION 3

DÉSIGNATION PRÉ-ÉTABLIE 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. Une désignation pré-établie des 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 que parce qu'il n'y a pas deux incidents vraiment semblables et que les circonstances entourant les incidents sont variées, la valeur de la planification préparatoire réside surtout dans une information facilement disponible (c.-à-d., cartes marines et publications, information sur les ports, données sur l'environnement et la sensibilité) ainsi que dans les connaissances des spécialistes compétents.

Aucun lieu de refuge n'a été pré-établi dans la Région du Pacifique.

PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES

1. En général, quand une défectuosité est signalée ou un lieu de refuge est demandé, le navire, son agent ou son propriétaire communiquera avec le Centre régional d'information maritime (CRIM) par divers moyens tels que le téléphone, le télécopieur ou le courrier électronique. Le CRIM est également appelé « centre de Services de communications et de trafic maritimes (SCM) » et « centre des Services du trafic maritime (STM) ».
2. Le CRIM diffusera l'information à l'intention de tous les ministères et organismes concernés, y compris Transports Canada.
3. Durant les heures normales de travail (de 8 h à 16 h), le CRIM appellera le Bureau de réception de la sécurité maritime de Transports Canada, au 1-604-666-5300, et celui-ci communiquera avec un inspecteur de la sécurité maritime en consultant le tableau de service des inspecteurs.
4. En dehors des heures normales de travail, le CRIM communiquera directement avec l'inspecteur de la sécurité maritime en service d'attente à la Sécurité maritime de Transports Canada.
5. Compte tenu de la nature du problème, l'inspecteur de la sécurité maritime s'en occupera en consultant le guide des mesures de sécurité prévues pour les bâtiments arrivants et sortants non conformes (ayant une défaillance).

6. Lorsqu'un navire a besoin d'assistance et qu'un lieu de refuge est demandé, l'inspecteur de la sécurité maritime doit en aviser immédiatement le gestionnaire, Conformité et application des règlements (TME).
7. Le gestionnaire, Conformité et application des règlements, réunira les membres de l'équipe d'évaluation des risques et portera la situation à l'attention du directeur régional, Marine, de Transports Canada.
8. Compte tenu de la nature de l'incident, le groupe Marine de Transports Canada et la Garde côtière canadienne aviseront ou consulteront toute autre partie intéressée ou tout autre intervenant intéressé.
9. L'équipe d'évaluation des risques exécutera le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) de Transports Canada en consultant les documents de référence susmentionnés et en utilisant la liste des étapes et la liste des personnes-ressources (annexées) au moment de prendre une décision.
10. La décision sera prise conjointement par le directeur régional, Marine, de Transports Canada et le directeur des Services maritimes de la Garde côtière canadienne.
11. Une fois l'incident terminé, des comptes rendus doivent être produits en vue d'améliorer la planification à venir.

SECTION 4

EXTRAITS DE LA LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Inspections effectuées par les inspecteurs de la sécurité maritime et d'autres personnes

Nomination des inspecteurs de la sécurité maritime

11. (1) Les inspecteurs de la sécurité maritime sont nommés ou mutés conformément à la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*.

Autorisation

11. (2) Le ministre des Transports peut autoriser un inspecteur de la sécurité maritime à exercer les attributions — y compris les pouvoirs quasijudiciaires et le pouvoir de faire subir les examens visés au paragraphe 16(2) — que la présente loi lui confère, ainsi qu'à effectuer des inspections en vertu de l'article 211, notamment les inspections suivantes :

- a) inspection de la coque;
- b) inspection des machines;
- c) inspection de l'équipement;
- d) inspection relative à la protection du milieu marin au titre de la partie 9 (Prévention de la pollution — ministère des Transports);
- e) inspection de la cargaison.

Ordres donnés aux bâtiments

Pouvoirs en cas de rejet de polluants

189. Dans le cas où il a des motifs raisonnables de croire qu'un bâtiment pourrait rejeter ou pourrait avoir rejeté un polluant précisé par les règlements, le ministre peut :

- (a) ordonner à un bâtiment, s'il approche des eaux dans lesquelles la présente partie s'applique ou s'y trouve déjà, de lui fournir tout renseignement qu'il estime utile pour l'application de la présente partie;

- (a.1) ordonner à un bâtiment tenu d'avoir un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures au titre des règlements de lui fournir tout renseignement relatif à celui-ci et à sa mise à exécution;
- (b) ordonner à un bâtiment tenu d'avoir à bord la déclaration visée à l'alinéa 167(1)(b) de lui fournir tout renseignement relatif à celle-ci;
- (c) lorsqu'un bâtiment approche des eaux dans lesquelles s'applique la présente partie, ou s'y trouve déjà, lui ordonner de suivre, de la façon qu'il prévoit, la route qu'il spécifie;
- (d) ordonner au bâtiment de se rendre, de la façon et par la route qu'il spécifie, à l'endroit qu'il précise et, selon le cas :
- (i) d'y décharger le polluant,
 - (ii) de s'y amarrer à quai, de mouiller ou de rester à cet endroit pour la période raisonnable qu'il indique.

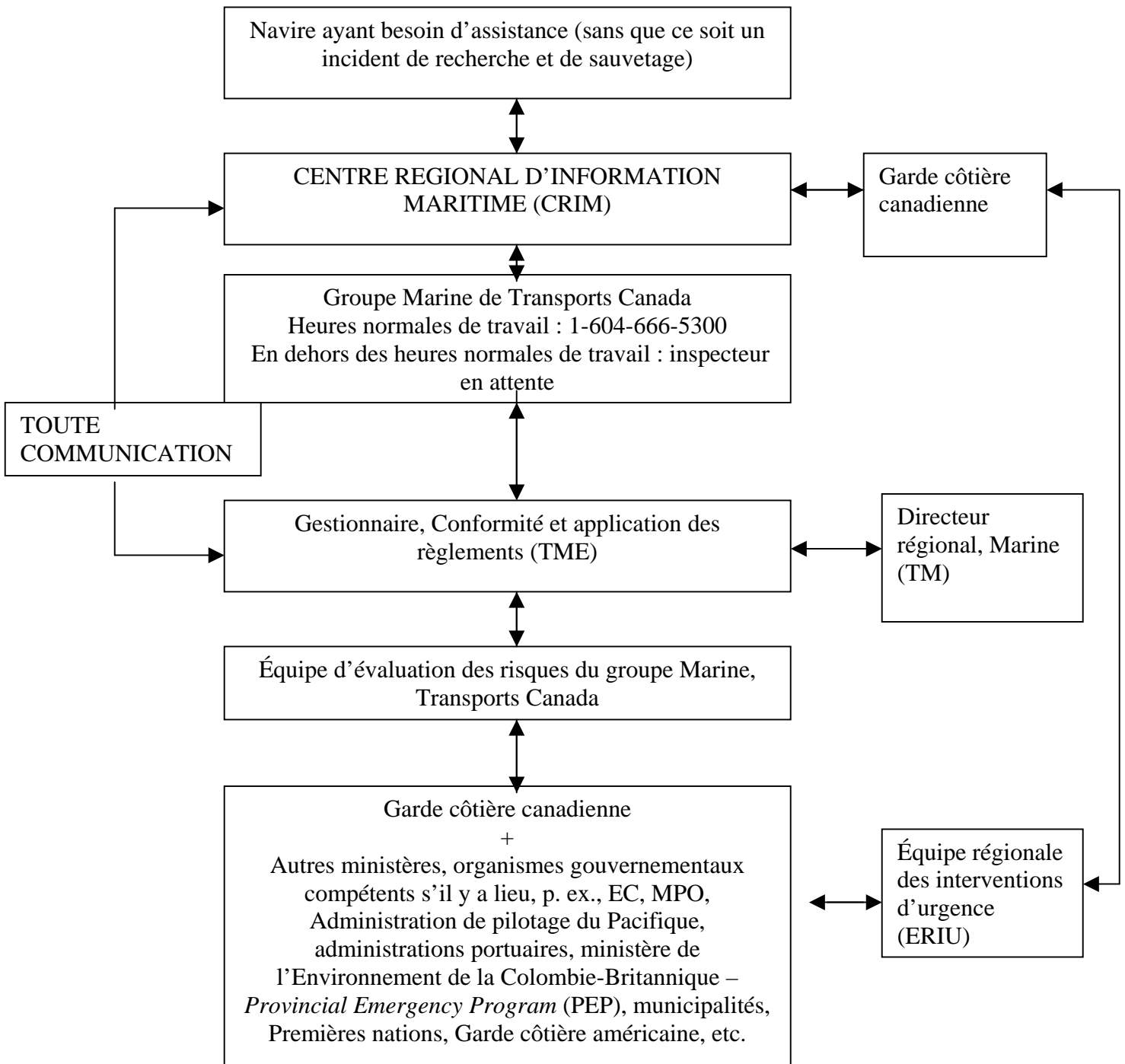
Inspections

Arraînement

211. (3) Aux fins d'inspection, 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.

SECTION 5

ÉCHANGE DES COMMUNICATIONS ENTRE LE GROUPE MARINE DE TRANSPORTS CANADA ET LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE



SECTION 6

PROCÉDURE D'APPEL DURANT LES HEURES NORMALES DE TRAVAIL (DE 8 H À 16 H)

Transport Canada, Marine, Région du Pacifique, Division de la conformité et de l'application des règlements Centre régional d'information maritime (CRIM) / Transports Canada, Marine (TCM)

1. Le **CRIM** (centre SCTM ou STM) appelle le réceptionniste de TCM au **1-604-666-5300** pour lui communiquer tout rapport d'incident, rapport d'anomalie ou demande de lieu de refuge durant les heures normales de travail (de 8 h à 16 h).
2. Le **réceptionniste de TCM** appelle immédiatement l'inspecteur indiqué au tableau ci-dessous de la Sécurité maritime au bureau TME. Par exemple, en janvier, le réceptionniste de TCM appellerait en premier l'inspecteur « A » au numéro de téléphone cellulaire indiqué. S'il n'y a aucune réponse, le **réceptionniste de TCM** ne doit lui laisser aucun message oral ni courriel l'invitant à rappeler le réceptionniste. Le **réceptionniste de TCM** passe ensuite à l'ISM suivant indiqué au tableau, soit « B », « C », « D », etc., dans cet ordre. Si aucun inspecteur de la sécurité maritime ne prend l'appel, le **réceptionniste de TCM** appelle TME ou TM. Le **réceptionniste de TCM** tient au bureau le registre des heures d'appel du CRIM / inspecteurs de la sécurité maritime.
3. L'**inspecteur de la sécurité maritime** qui prend l'appel doit rappeler le CRIM au **1-604-666-6012** pour se renseigner immédiatement sur les détails du rapport.
4. L'**inspecteur de la sécurité maritime** doit s'occuper immédiatement du rapport si ce rapport relève de la responsabilité de TME, ou, si cela convient, il communique l'information du rapport au gestionnaire de programme / district pour que celui-ci assure le suivi immédiatement. L'**inspecteur de la sécurité maritime** doit consigner ce qu'il fait dans un registre du temps.

SECTION 7

GUIDE DES MESURES DE SÉCURITÉ PRÉVUES POUR LES BÂTIMENTS ENTRANTS/SORTANTS AYANT UNE DÉFAILLANCE

Objectif

Guider les officiers du Contrôle des navires par l'État du port, à la Division de la conformité et de l'application des règlements (TME), ainsi que les inspecteurs de la sécurité maritime en service d'attente au bureau de Vancouver, pour les renseigner sur les mesures de sécurité à prendre à l'égard des navires arrivants/sortants ayant une défaillance/anomalie qui sont en transit dans des eaux canadiennes, en particulier dans le détroit Juan de Fuca, le détroit Haro, le passage Boundary, le détroit de Georgia et les eaux adjacentes.

GÉNÉRALITÉS

Lorsque le centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) produit un rapport d'anomalie au sujet d'un bâtiment entrant/sortant, l'officier du Contrôle des navires par l'État du port (OCNEP) ou l'inspecteur de la sécurité maritime doit immédiatement donner une directive au capitaine de ce bâtiment par l'entremise des SCTM.

Pour donner la bonne directive au bâtiment entrant/sortant ayant une défaillance, l'OCNEP ou l'inspecteur de la sécurité maritime doit tenir compte des facteurs suivants :

1. la nature de la défektivité, de l'anomalie, des dommages, de la défaillance ou de la panne du bâtiment, des machines ou de l'équipement de navigation/radiocommunication;
2. le type de bâtiment, sa cargaison et son combustible;
3. l'efficacité des communications radio (langue anglaise);
4. la position du bâtiment et sa proximité de la terre ou d'autres dangers pour la navigation;
5. le tirant d'eau du bâtiment par rapport à la profondeur d'eau;
6. les conditions du temps, la visibilité, la marée, les courants, les vents et l'état de la mer;
7. l'heure, c'est-à-dire de jour ou de nuit;
8. la densité du trafic;
9. la manoeuvrabilité du bâtiment.

En plus d'utiliser ce guide, l'OCNEP ou l'inspecteur de la sécurité maritime peut, dans des circonstances spéciales, imposer à sa discrétion d'autres mesures de sécurité appropriées au bâtiment ayant une défaillance. En cas de doute, il peut consulter immédiatement le gestionnaire compétent.

Dans tous les cas, l'OCNEP ou l'inspecteur de la sécurité maritime doit donner l'avis suivant au capitaine du bâtiment entrant/sortant ayant une défaillance, par l'entremise des SCTM : « Le capitaine est entièrement responsable de la sécurité du bâtiment et ce bâtiment peut procéder uniquement si le capitaine est d'avis qu'il peut le faire en sécurité. »

Pouvoir : Les inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada sont autorisés par le ministre des Transports à effectuer des inspections relatives à la protection du milieu marin aux fins de la partie 9 (Prévention de la pollution – ministère des Transports) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. « Le capitaine est entièrement responsable de la sécurité du bâtiment et ce bâtiment peut procéder uniquement si le capitaine est d'avis qu'il peut le faire en sécurité. »

Bâtiments entrants ayant une défaillance

Défaillances/anomalies	Mesures de sécurité
1. Avarie – intégrité de la coque	<ul style="list-style-type: none"> • En aviser TEM. • Ordonner au capitaine de garder le bâtiment à plus de 200/100/50/25/12 milles de la côte la plus proche, ou lui attribuer un lieu de refuge. • Ordonner à l'agent de demander à un expert maritime de la société de classification ou à une autre personne compétente d'évaluer l'avarie et de produire un rapport. • Organiser une téléconférence pour TCM, la GCC et la USCG. • Préparer une note de greffage.
2. Panne de propulsion ou de gouverne	<ul style="list-style-type: none"> • Ordonner au capitaine d'utiliser les services du (des) remorqueur(s) convenable(s) le(s) plus proche(s) et ayant la taille et la puissance nécessaires pour répondre efficacement à ses besoins. • Ordonner au capitaine de prendre des mesures de précaution, par exemple, ancres prêts à mouiller, câbles de remorquage installés à l'avant et à l'arrière, etc. • S'il y a lieu, ordonner au capitaine de mouiller l'ancre à l'un des six lieux indiqués de A à F sur la carte marine n° 3440 du SCH, dans la zone de mouillage Royal Rodas (48° 25' Nord 123° 28' Ouest, au large de Esquimalt / Victoria) pour corriger la défaillance. • Aviser le gestionnaire du Bureau de district de Victoria d'inspecter le bâtiment avant de l'autoriser à poursuivre sa route vers l'intérieur.
3. Bâtiment à deux hélices – une hélice défectueuse	<ul style="list-style-type: none"> • Le capitaine doit indiquer si le bâtiment peut naviguer et est encore manœuvrable – si c'est le cas : pas de restriction.

4. Navire de croisière – un des deux systèmes de propulsion Anzio ne fonctionne plus	<ul style="list-style-type: none"> Le navire ne doit pas naviguer dans le passage Inside. Si c'est nécessaire, le navire doit changer d'itinéraire pour éviter les eaux confinées, les chenaux étroits, les dangers pour la navigation, etc.
5. Une seule pompe de l'appareil à gouverner fonctionne ou une génératrice essentielle du bâtiment ne fonctionne plus	<ul style="list-style-type: none"> Exiger que le bâtiment soit escorté dans les eaux canadiennes par le (les) remorqueur(s) convenable(s) le(s) plus proche(s) et ayant la taille et la puissance nécessaires. Faire corriger la défaillance avant de départ du port.
6. Une seule ancre peut être utilisée	<ul style="list-style-type: none"> Le capitaine doit indiquer si le guindeau et l'ancre disponibles peuvent être utilisés. Corriger la défaillance avant le départ du port. (En cas de doute au sujet de la disponibilité d'une ancre, exiger que le bâtiment soit escorté dans les eaux canadiennes par le (les) remorqueur(s) convenable(s) le(s) plus proche(s) et ayant la taille et la puissance nécessaires, et que la défaillance soit corrigée avant le départ du port.)
7. Aucun radar ne peut être utilisé	<ul style="list-style-type: none"> Quand la visibilité est inférieure à trois milles, ordonner au capitaine de se diriger vers le premier lieu de mouillage accessible. Naviguer de jour et seulement quand la visibilité est d'au moins trois milles. Poster un officier de navigation supplémentaire à la passerelle. Corriger la défaillance avant le départ du port.
8. Défaillance de l'aide au pointage radar automatique (APRA)	<ul style="list-style-type: none"> Poster un officier de navigation supplémentaire sur la passerelle pour qu'il aide au pointage radar manuel Corriger la défaillance avant le départ du port.
9. Défaillance du compas gyroskopique	<ul style="list-style-type: none"> S'assurer que le capitaine peut confirmer que le compas magnétique fonctionne d'une façon satisfaisante. S'assurer que le capitaine peut confirmer que le bâtiment peut naviguer vers l'intérieur en utilisant seulement le compas magnétique. Poster un officier de navigation supplémentaire à la passerelle. Corriger la défaillance avant le départ du port.
10. VHF / INMARSAT / AIS / enregistreur de données de voyage / loch / écho-sondeur / aides à la navigation	<ul style="list-style-type: none"> Corriger la défaillance avant le départ du port.
11. Cartes marines manquantes à bord	<ul style="list-style-type: none"> Communiquer avec l'agent pour qu'il fasse apporter les cartes marines à l'entrée du détroit de Juan de Fuca ou à la station des pilotes de Victoria, selon ce qui convient.
12. Difficulté de bien s'exprimer en anglais	<ul style="list-style-type: none"> À l'arrivée du bâtiment au port, exiger que les membres d'équipage connaissant la langue anglaise subissent une épreuve de radiocommunication avec les SCTM. Le capitaine doit s'engager à ce qu'au moins un membre d'équipage connaissant la langue anglaise soit à la passerelle en tout temps quand le bâtiment navigue dans les eaux canadiennes. Sinon, le capitaine doit engager un (des) interprète(s).

Navires sortants ayant une défaillance

Défaillances/anomalies	Mesures de sécurité
1. Panne de propulsion	<ul style="list-style-type: none"> • Ordonner au bâtiment de mouiller l'ancre, si cela convient. • Corriger la défaillance et soumettre les machines à des tests de fonctionnement avant le départ du port.
2. Pannes de propulsion à répétition	<ul style="list-style-type: none"> • Ordonner au bâtiment de mouiller l'ancre, si cela convient. • Corriger l'anomalie et soumettre les machines à des tests de fonctionnement avant le départ du port. • Exiger que le bâtiment soit escorté dans les eaux canadiennes par le (les) remorqueur(s) convenable(s) le(s) plus proche(s) et ayant la taille et la puissance nécessaires.
3. Défaillance du compas gyroscopique / du radar / d'aides à la navigation	<ul style="list-style-type: none"> • Il peut être nécessaire d'exiger la correction des défaillances au cas par cas avant le départ du port.

Remarques :

La convention SOLAS – chapitre V Sécurité de la navigation, règle 16 Entretien du matériel, paragraphe 16.2 – précise ce qui suit : « Sous réserve des prescriptions des règles I/7 (b) (ii), I/8 et I/9, bien que toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir en bon état de fonctionnement le matériel prescrit par le présent chapitre, les défauts de fonctionnement de ce matériel ne doivent pas être considérés comme rendant le navire inapte à prendre la mer ou comme une raison suffisante pour le retenir dans un port où il n'est guère facile de procéder à la réparation, à condition que le capitaine prenne les dispositions appropriées pour tenir compte du fait que le matériel est hors de fonctionnement ou que les renseignements requis ne peuvent être obtenus, lors de la planification et de l'exécution d'un voyage sûr à destination d'un port où des réparations peuvent être effectuées. »

En résumé, selon la convention SOLAS, l'OCNEP ou l'ISM ne doit ni détenir ni retarder d'une manière déraisonnable un bâtiment dont le matériel de navigation de bord présente certains défauts de fonctionnement. Toutefois, elle n'empêche pas l'OCNEP ou l'inspecteur de la sécurité maritime d'imposer des mesures de sécurité appropriées à ce bâtiment qui désire quitter un port, par exemple, le service d'un (de) remorqueur(s) ayant la taille et la puissance nécessaires pour l'escorter efficacement, et/ou l'obligation de naviguer de jour. La navigation de jour peut être imposée pour une partie ou la totalité des eaux canadiennes franchies.

SECTION 8

LISTE DES ÉTAPES DU PROCESSUS DÉCISIONNEL

Commencé le (date/heure) :

Terminé le (date/heure) :

Nom du navire :

N° OMI :

Indicatif d'appel :

Pavillon :

Étape	Description de l'étape	Oui	Non
1	Obtenir l'information nécessaire du navire (annexe 1)		
2	Décrire le problème et les questions connexes (annexe 1)		
3	• Identifier l'équipe d'évaluation des risques (TC, GCC, EC, USCG, etc.) (annexes 1 et 2)		
	• Identifier les intervenants intéressés (APP, MPO, Parcs Canada, <i>Provincial Emergency Program-PEP</i> , etc.) (annexes 1 et 2)		
4	Faire l'analyse préliminaire de la situation actuelle (annexe 1)	- - -	
	• Risques		
	• Décider s'il faut prendre une mesure immédiate		
	• Décider si une équipe d'inspection doit être déployée		
5	• Déterminer des options (annexe 6)		
	• Déterminer des lieux de refuge possibles (annexe 3)		
	• Revoir la composition de l'équipe d'évaluation des risques et le groupe des intervenants intéressés		
6	Estimer les risques propres à chaque option (annexe 6)	- - -	
	• Décrire les scénarios de risque (annexe 4)		
	• Déterminer le niveau de risque (matrice d'évaluation des risques) (annexe 5)		
	• Déterminer les mesures de maîtrise des risques et évaluer leur incidence sur le niveau de risque		
7	Évaluer et comparer les options		
8	Décider d'autoriser ou de refuser l'accès à un lieu de refuge et préciser les mesures à prendre pour maîtriser les risques		
9	• Examiner et approuver le plan d'action proposé par le navire		
	• Surveiller l'exécution de ce plan d'action		
10	Obtenir une rétroaction et un compte rendu		

Remarques :

Rempli par :

Revu par :

 (Nom en lettres moulées)
 Inspecteur maritime principal

 (Nom en lettres moulées)
 Gestionnaire, Conformité et application
 des règlements

SECTION 9

LIEUX DE REFUGE – LISTE DES PERSONNES-RESSOURCES

Personnes-ressources de Transports Canada

Poste	Nom	N° de téléphone au travail	N° de téléphone cellulaire
Directeur général régional	Mike Henderson	1-604-666-5849	1-604-862-9240
Directeur régional, Marine	James Lawson	1-604-666-5470	1-604-323-6408
Gestionnaire, Conformité et application des règlements	John Yeung	1-604-666-9179	1-604-312-0497
Gestionnaire, Services de marchandises	Mike Ghoshal	1-604-666-4277	1-604-312-0492
Gestionnaire, Services techniques	Mak Chowdrey	1-604-666-5450	1-604-202-5320
Gestionnaire, Services d'inspection	Aloak Tewari	1-604-666-4684	1-604-809-2379
Gestionnaire, CTC de Victoria	George Karras	1-250-363-0271	1-250-208-4454
Gestionnaire, CTC de Prince Rupert	Russ Dillon	1-250-627-3050	1-250-600-1110
Gestionnaire, CTC de Nanaimo	Sultan Virani	1-250-754-0244	1-250-741-4614
Gestionnaire, Opérations de sûreté	Will Keenlyside	1-604-666-6850	1-604-315-3817
Gestionnaire intérimaire, Opérations de sûreté	David Lee	1-604-666-1518	1-604-817-5929
Inspecteur de la sûreté maritime	24/7	1-604-666-4765	
COSM Esquimalt	24/7	1-250-363-7567	

Autres personnes-ressources fédérales et provinciales canadiennes

Poste	Nom	N° de téléphone au travail	N° de téléphone cellulaire
Vancouver Traffic (CRIM)	MCTS Vancouver	1-604-666-6012	
GCC, Commissaire adjoint	Via Pourks	1-604-775-8810	
GCC, directeur, Programmes maritimes	Susan Steel	1-604-775-8852	
GCC, surintendant, Intervention environnementale	Don Rodden	1-604-270-3273	1-604-250-2296
Pêches et Océans Canada, local des radiocommunications (Recherche et sauvetage)	Officier de service (24/7)	1-800-567-5111	
MPO, directeur	Chris Dragseth	1-604-666-4313	
Environnement Canada	Officier de service (24/7)	1-604-666-6100	

EC, directeur, Application de la loi	Martin Pomeroy	1-604-666-0002	
EC, Direction des urgences environnementales	Fred Beech	1-604-666-0370	
EC, SCF, technicien de la faune	Dave Smith	1-604-940-4656	
EC, SCF, gestionnaire	Saul Schneider	1-604-940-4727	
EC, SCF, gestionnaire	Blair Hammond	1-604-940-4658	
Colombie-Britannique, <i>Provincial Emergency Program</i> (PEP)	Officier de service (24/7)	1-800-663-3456	
Colombie-Britannique, Environnement	Graham Knox	1-250-356-8383	
Défense nationale, Centre des opérations	MDN, Marpac	1-250-363-2425	
MDN Queens, directeur du port	MDN, Esquimalt	1-250-363-2165	
Affaires indiennes et Nord canadien, gestionnaire, Environnement	Bob Hart	1-604-666-9332	
Bureau régional du Pacifique, Programme de santé publique (Assainissement)	Agent de service	1-604-219-2224	
Gestionnaire, Santé publique	Kevin Carlisle	1-604-666-0263	1-604-318-8391
Parcs Canada, DG (Calgary)	Bill Fisher	1-403-292-6491	
Parc national Pacific Rim	Bureau des gardiens du parc (de jour seulement)	1-250-726-7721	
Personnes-ressources aux États-Unis			
USCG, secteur de Seattle	USCG (24/7)	1-206-217-6200 Direct 1-206-217-6050/6152	
Marine Safety, Juneau	USCG (24/7)	1-907-463-2000 1-907-463-2001	

Directeurs de port et gardiens de quai			
Directeur du port	Port Metro Vancouver (opérations et sûreté)	1-604-665-9086	À la fin des heures normales, les appels sont acheminés vers les STM, au directeur de port en service
Directeur du port	Port de Prince Rupert	1-250-627-8899	1-250-624-1258
Directeur du port	Victoria	1-250-363-3578	Après les heures normales de travail : 1-250-388-6275 (téléavertisseur 1312)
Directeur du port	Port de Nanaimo	1-250-755-3787	(Téléavertisseur)
Directeur du port, Port Alberni	Mark Braithwaite (24/7)	1-250-731-5437	Substituts 1-250-723-7922 1-250-723-7923
Gardien de quai	Kyuquot-Houpsitas	1-250-332-5259 (de jour seulement)	
Gardien de quai	Bamfield	1-250-728-3301	Five Western University Research Office
Gardien de quai	Port Hardy (24/7)	1-250-949-0336	1-250-949-6332
Gardien de quai	Ahousat (24/7)	1-604-666-4875	
Gardien de quai	Zaballos	1-250-761-4094	
Gardien de quai	Winter Harbour	1-250-969-4444	
Gardien de quai	Quatsino	1-250-949-6870	
Gardien de quai	Queen Charlotte City	1-250-559-4650	
www.haabc.bc.ca : numéros de téléphone des petits ports			

Personnes-ressources parmi les intervenants

Poste	Nom	N° de téléphone au travail	N° de téléphone cellulaire
Burrard Clean	Bureau (24/7)	1-604-294-9116	1-604-988-5138
Burrard Clean - Président	Kevin Gardner	1-604-294-6001, poste 204	1-604-868-9415
Administration de pilotage du Pacifique	Kevin Obermeyer	1-604-666-6771	
BC Coast Pilots	24-7	1-604-880-5083 (avec répondeur téléphonique)	
Chamber of Shipping	Stephen Brown	1-604-681-2351	1-604-603-4182
Marine Exchange of Puget Sound	24/7	1-206-443-3830	
Council of Marine Carriers	Phil Nelson	1-604-687-9677	
Remorqueurs Smit	Services de remorqueurs	1-604-255-1113	
Remorqueurs Seaspan	Services de remorqueurs	1-604-988-3111	
Island Tug and Barge	Services de remorqueurs (de jour)	1-604-873-4312	Après les heures normales de travail, la personne en service sera indiquée.
North Arm Transportation	Services de remorqueurs	1-604-321-9171	

SECTION 10

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

1. *Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR)* de Transports Canada, TP 14707F.
2. Procédures et arrangements de la Région du Pacifique – Plan d'urgence sur les lieux de refuge.
3. Résolution A.949(23) de l'OMI – *Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance.*
4. Résolution A.950(23) de l'OMI – *Service d'assistance maritime (SAM).*