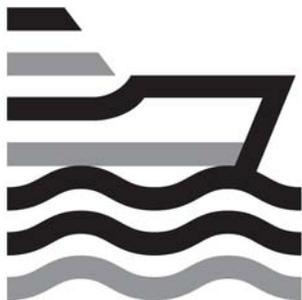




PLAN D'URGENCE NATIONAL SUR LES LIEUX DE REFUGE (PUNLR)

Première édition
3 JUILLET 2007



TC-1002333



<p>Autorité responsable</p> <p>Le Directeur, Exploitation et programmes environnementaux est responsable de ce document, y compris ses modifications, corrections et mises à jour.</p>	<p>Approbation</p> <hr/> <p>Richard Day Directeur, Exploitation et programmes environnementaux Sécurité maritime</p>
---	---

Date de diffusion originale : 2007-07-03

Date de Révision :

Veillez acheminer vos commentaires, vos commandes ou vos questions à :

Le Bureau de commandes
Services des publications multimédias
Transports Canada (AARA-MPS)
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Téléphone : 1 888 830-4911 (Amérique du Nord) 613 991-4071 (autres pays)
Télécopieur : 613 991-1653
Courriel : MPS@tc.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2007.

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
(07/2007)

TC-1002333

Plan d'urgence national sur les lieux de refuge

But

Le but du présent Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) est d'établir un cadre et une approche d'envergure nationale qui, accompagnés de mesures régionales, fourniront une réponse efficace et effective aux demandes des navires ayant besoin d'aide pour trouver un lieu de refuge.

Le PUNLR contribuera à assurer l'adoption d'une approche uniforme dans tout le pays visant à mettre en place un plan d'intervention efficace qui respectera les responsabilités nationales et internationales du Canada.

Le PUNLR vise à aider les directeurs régionaux de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) non seulement à évaluer le risque d'une manière approfondie et équilibrée, mais aussi à choisir et à appliquer la meilleure stratégie de contrôle du risque avec rapidité et sécurité.

Le PUNLR 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

Il y a eu un certain nombre d'incidents dans lesquels il est question de lieux de refuge qui se sont produits au Canada comme : Kurdistan – 1979; Dodsland – 1987; Trave Ore – 1989; Glenville – 1990; Eastern Power – 2000; 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 en provoquant une pollution catastrophique, ou en évitant de justesse un tel désastre, parce que les navires s'étaient vus 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)

Transports Canada est le principal organisme responsable des décisions relatives aux navires ayant besoin d'assistance et qui demandent un lieu de refuge. En tant que tel, 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 PUNLR 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. Lorsqu'une demande entraînant la nécessité d'effectuer un sauvetage ou d'évacuer immédiatement l'équipage ou d'autres personnes d'un navire, le Service d'assistance maritime (SAM) doit transmettre cette demande au Centre de coordination des opérations de sauvetage (MRCC) le plus rapidement possible. Le PUNLR peut être mis en œuvre lorsque le sauvetage est terminé et qu'il n'y a plus de danger pour la vie.

Lorsque des avaries au navire ont causé un rejet de polluant, ou qu'il y a menace imminente de rejet d'un polluant, le PUNLR 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, la Garde côtière canadienne, sous l'autorité du ministre de Pêches et Océans Canada, ont la responsabilité d'intervenir en cas de déversements causés par les navires et assumeront les rôles de surveillance fédérale et de commandement sur place au nom du gouvernement du Canada.

Dans des situations d'urgence, le PUNLR doit être exécuté dans la mesure où le permet le temps disponible pour prendre les décisions.

Lors de la mise en œuvre du PUNLR, 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 PUNLR 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 navire, à l'endommagement de la structure ou de systèmes du navire, à la pollution causée par le navire, 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.

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)

Lieu de refuge :

- Un lieu où un navire 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)

Navire ayant besoin d'assistance :

- Un navire 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)

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 associés une fréquence et des conséquences. (CAN/CSA-Q850-97)

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 navire 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 communications et de trafic maritimes (SCTM).

Pouvoir d'orienter un navireTransports Canada :

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

Le pouvoir de diriger un navire dans les eaux canadiennes et les eaux de la ZEE du Canada est énoncé à l'alinéa 662(1)f) de la LMMC. Cette section autorise les fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution (FCPP) désignés par le ministre des Transports de diriger un navire lorsqu'il est raisonnable de croire que cette directive est justifiée pour prévenir un déversement de matières polluantes en raison, entre autres, de l'état du navire ou d'une partie de son équipement, de l'insuffisance de son équipage de l'état de sa cargaison, de la nature de sa cargaison. Le FCPP peut enjoindre à un navire de se diriger vers le lieu qu'il précise, de s'amarrer à quai, de mouiller ou de rester à cet endroit, de quitter ou de rester à l'extérieur des eaux canadiennes et des eaux de la ZEE.

L'article 189 de la LMMC 2001 comprend des dispositions semblables de ce qui est précédemment mentionné. Cet article autorise le ministre des Transports à diriger un navire dans le cas où il y a des motifs raisonnables de croire qu'un bâtiment pourrait rejeter ou pourrait avoir rejeté un polluant précisé par les règlements. Le pouvoir d'orienter un navire comprend notamment, indiquer à un navire 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 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 2001.

Un inspecteur de la sécurité maritime peut aussi diriger un navire en vertu du paragraphe 211(3) de la LMMC 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 navire de se diriger vers un endroit si l'on juge que ce navire présente une menace à la sûreté selon le paragraphe 16(1) de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.

Pêches et Océans Canada :

Bien que les décisions concernant le lieu de refuge relèvent de Transports Canada, la Garde côtière canadienne, sous l'autorité du ministre des Pêches et des Océans Canada, a la responsabilité d'intervenir en cas de déversements causés par les navires et assumeront les rôles 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 navire, le ministre des Pêches et des Océans Canada a le pouvoir, en vertu de l'article 678 de la LMMC et de l'article 180 de la LMMC 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, d'après la LMMC 2001, à l'égard des rejets ou risques de rejet, le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution peut diriger un navire en vertu du paragraphe 175.1(2).

Par conséquent, pour un incident où il est question de lieu de refuge et également de pollution causée par un navire ou de 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. 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 dans lequel il est question de 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 :

Il importe de noter que l'article 58 de la *Loi maritime du Canada* confère aux administrations portuaires le pouvoir d'ordonner à un navire de se diriger vers un endroit lorsque ce navire s'apprête à entrer dans un port ou se trouve dans le port ou dans un des secteurs du port dans des circonstances particulières.

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

Responsabilité des décisions :

Le directeur régional de la Sécurité maritime, TC, en collaboration avec le directeur des Services maritimes, GCC, de la région concernée, 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 (voir la section intitulée « Avis et rapports »; en ce qui concerne les niveaux de risque, voir l'**annexe 5**), 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 (telle, une administration portuaire, une autorité municipale locale) doit être approuvée par ces autres autorités.

Responsabilité du PUNLR

Le directeur, Exploitation et Programmes environnementaux, Sécurité maritime, TC, à Ottawa, est responsable de la mise à jour et de la tenue et du PUNLR.

Chaque directeur régional de la Sécurité maritime, TC, a la responsabilité de mettre en œuvre les procédures et les dispositions régionales en tenant compte du PUNLR.

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 navire ayant besoin d'assistance et l'État côtier. Toutes les communications échangées avec le navire doivent se faire par l'entremise du centre de SCTM concerné de la GCC. S'il est considéré nécessaire de faciliter l'échange d'information, des communications directes provisoires peuvent être établies entre le navire et l'équipe d'évaluation des risques, à condition que les deux parties y consentent et que le centre de 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 de SCTM.

Les avis à faire 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 doivent être considérées 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 régional de la Sécurité maritime de TC 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. Chaque bureau régional de la Sécurité maritime de TC doit prendre des dispositions pour aviser et

consulter les autorités américaines, danoises et françaises 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, le Groenland ou les îles de St-Pierre et Miquelon. 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

Les procédures et les dispositions régionales de la Sécurité maritime de TC relatives aux lieux de refuge doivent être mises en œuvre en conformité avec le PUNLR. Elles devraient tenir compte des procédures et des plans actuels et, si applicable, les mettre à profit. Il faudrait songer à identifier les besoins, problèmes et préoccupations particuliers des intervenants à prendre en considération lors de la prise des décisions au sujet d'un lieu de refuge.

Chaque bureau régional de la Sécurité maritime de TC doit porter le PUNLR 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.

Les plans d'urgence devraient tenir compte des scénarios d'accidents prévisibles pouvant survenir après l'assignation d'un lieu de refuge et ils devraient prévoir 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 intitulée « 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. 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, et des circonstances entourant les incidents, qui sont vraiment semblables, 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 spécialistes appropriés.

Par conséquent, pour accélérer l'analyse d'un cas distinct et la prise des décisions durant cet incident, chaque bureau régional de la Sécurité maritime de TC devrait examiner son secteur côtier et rassembler de l'information pouvant aider à identifier et à comparer les lieux de refuge convenables, et devrait avoir ces renseignements à portée de la main en cas d'incident. L'**annexe 3** est 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 (pas exemple environnementaux, socio-économiques et liés à la sûreté) lors d'un sinistre.

La planification préliminaire et l'évaluation des lieux de refuge ci-dessus nécessitera la participation et l'expertise du MPO, d'EC et d'autres intervenants, le cas échéant.

Processus décisionnel

En général, le processus décisionnel lié à l'évaluation des risques est composé de trois éléments :

- 1) la demande du navire (propriétaire/affréteur/capitaine/assistant),
- 2) l'évaluation des risques de la situation en cours et les options, et
- 3) le plan d'action et la surveillance de son exécution.

La nécessité de consulter et de communiquer avec les intervenants 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 mesure des risques propres à chaque option.

Dans les circonstances, le processus décisionnel devrait être suivi dans la mesure du possible. Toutefois, il est entendu que chaque incident a ses propres caractéristiques, dynamiques, difficultés et circonstances. Le processus décisionnel est censé être suffisamment souple pour permettre une évaluation du "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.

Lorsqu'une situation en mer risque de s'aggraver rapidement avec le temps, il faudrait 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 tel rythme qu'il n'est pas possible d'établir un processus décisionnel concerté.

Le processus décisionnel doit permettre de déterminer si l'accès à un lieu de refuge est autorisé ou refusé. Lorsque l'accès est autorisé, il faut repérer le lieu de refuge le plus convenable et appliquer les meilleures mesures pour maîtriser le risque. Lorsque le risque est jugé trop grand et que l'accès à un lieu de refuge ne peut pas être autorisé, il faut

prendre une décision au sujet de la nature et du niveau d'assistance à apporter au navire au large et décider quelles recommandations opérationnelles sont à retenir. 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 nécessaire ne soit pas 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 les plus convenables à prendre :

<u>Processus décisionnel au sujet des lieux de refuge</u>		
Élément	Étape et description	Continu
Demande du navire	1 - Obtenir l'information nécessaire du navire. 2 - Décrire le problème et les questions connexes. 3 - Identifier l'équipe d'évaluation des risques et les intervenants qu'il faudra peut-être consulter ou tenir au courant.	Documenter
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. 5 - Déterminer des options. 5.1 Déterminer des lieux de refuge possibles. 5.2 Se demander s'il convient d'ajouter une personne ou plus à l'équipe d'évaluation ou à 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 (matrice d'évaluation des risques). 6.3 Déterminer les mesures de maîtrise des risques et évaluer leur incidence sur le niveau de risque. 7 - Évaluer et comparer les options.	Consulter
Mesure et surveillance	8 - Décider : <ul style="list-style-type: none"> ▪ d'autoriser l'accès à un lieu de refuge et de préciser les mesures de maîtrise qui doivent être prises; ou ▪ de refuser l'accès à un lieu de refuge en précisant les raisons du refus et d'indiquer l'assistance qui peut être fournie au navire et, le cas échéant, les mesures de maîtrise qui doivent être prises. 9 - Examiner et approuver le plan d'action proposé par le navire et surveiller l'exécution de ce plan d'action jusqu'à ce que la situation soit résolue. 10 - Obtenir de la rétroaction au sujet de l'efficacité du processus.	Communiquer

Processus décisionnel au sujet des lieux de refuge

La demande du navire

1 - Obtenir l'information nécessaire du navire.

Le bureau régional de la Sécurité maritime de TC s'assure, par l'entremise des SCTM de la GCC, que le navire et/ou le propriétaire/affréteur/assistant/propriétaire du fret a fourni toute l'information initiale nécessaire pour évaluer la demande initiale, cette information étant exigée selon les directives de l'Organisation maritime internationale (OMI).

L'information que le navire doit fournir est décrite à la **partie 1** de l'**annexe 1**. Par exemple, le capitaine et l'assistant doivent :

- 1) décrire l'assistance requise;
- 2) indiquer les raisons de la demande d'assistance;
- 3) estimer les conséquences d'un sinistre possible si le navire
 - a) reste à la même position,
 - b) poursuit le voyage,
 - c) gagne un lieu de refuge,
 - d) est amené vers le large.

En plus de l'information indiquée dans la demande initiale faite par le navire pour la désignation d'un lieu de refuge, il faut obtenir d'autre information pour appliquer le processus décisionnel, notamment les coordonnées de communication du navire, les particularités du navire et une description de sa situation actuelle – état physique du navire, capacités du navire, détails sur la cargaison, etc. Une liste d'éléments d'information qui pourraient être utiles et qui devraient être obtenus du navire au besoin est exposée à la **partie 2** de l'**annexe 1**.

Les directeurs régionaux de la Sécurité maritime de TC devraient être prêts à valider toute information, par les moyens disponibles, en utilisant les ressources des 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, les aéronefs et petites embarcations de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC). Avec la participation des provinces et des territoires, on peut s'attendre à ce que nous puissions utiliser leur équipement et infrastructure.

Il se peut que cette information ait déjà été fournie en grande partie par le navire 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 applicables :

- L'article 8 et le Protocole I de la Convention MARPOL énonce 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 fournit des lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins.
- Le *Règlement sur les rapports relatifs au rejet de polluants* (1995) de la LMMC exige que le capitaine du navire fasse rapport de tout rejet ou probabilité de rejet d'un polluant par le navire et qu'il fournisse des renseignements additionnels sur demande. Ce règlement incorpore la résolution A.851(20) et le 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* de la LMMC et le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* de la LMMC exigent des navires sur le point d'entrer dans une zone de services de trafic maritime en provenance du large, et lorsque le navire est dans une telle zone, de fournir entre autres, l'information concernant le navire et sa route, les dommages au navire, les déficiences et tout rejet ou risque de rejet d'un polluant.
- La *Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG)* – participation volontaire selon la publication de la GCC Aides radio à la navigation maritime – partie 3.

2 - Décrire le problème et les questions connexes.

Compte tenu de la demande du navire 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** pourrait 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 au besoin et en fonction de la nature de l'incident. Dans tous les cas, on informera le directeur régional de la GCC qui, à son tour, affectera un membre de la GCC à l'équipe d'évaluation des risques, le cas échéant. Dans le cas des événements potentiellement graves, une *équipe d'évaluation rapide des navires* 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 navire après avarie et de la résistance longitudinale. Lors d'urgences environnementales, l'équipe régionale d'interventions

d'urgence (ERIU) 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.

Chaque bureau régional de la Sécurité maritime de TC prendra des dispositions pour qu'une équipe d'évaluation des risques soit avisée et réunie en cas de demande d'accès à un lieu de refuge. L'analyse, les évaluations et les décisions devront être documentées.

Intervenants

Il faudrait identifier les intervenants qui pourraient être touchés par la décision et qu'il faudrait peut-être consulter ou tenir au courant.

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

L'**annexe 2** est une liste d'intervenants et de membres possibles d'une équipe d'évaluation des risques. Il se peut que ces personnes aient une incidence sur la demande d'accès à un lieu de refuge ou que cette demande les concerne. Pour faciliter leur identification et la communication avec les membres d'une équipe d'évaluation des risques et les intervenants, chaque bureau régional de la Sécurité maritime de TC doit tenir à jour une liste de personnes-ressources – autorités et experts gouvernementaux, organismes, experts et intervenants – qui pourraient devoir être jointes ou 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 navire 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 présents en mer. 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 en mer étant donné la situation. 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 actuels, envoyer un Avis à la navigation, fournir des instructions immédiates au navire en difficulté pour maîtriser les risques urgents, ou prendre des mesures destinées à compléter les efforts déjà entrepris par le navire en difficulté.

4.3 - Décider si une équipe d'inspection doit être déployée.

Une équipe d'inspection devrait monter à bord du navire, quand cela convient 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 navire 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 navire ou l'assistant et aider à surveiller l'état du navire.

Chaque bureau régional de la Sécurité maritime de TC doit se doter de dispositions en vue de réunir une équipe d'inspection et de la placer à bord du navire. Il faut tenir à jour une liste d'employés qualifiés appelés à exécuter cette fonction d'inspection spécialisée à bord et il faut garder à l'esprit 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 convient d'ajouter une personne ou plus à l'équipe d'évaluation ou à la liste des intervenants.

5.1 - Déterminer des lieux de refuge possibles.

Il faut prendre en considération des lieux de refuge où le navire 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 du navire,

- réparer des avaries,
- mettre le navire 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.

Une liste de critères à utiliser pour déterminer un lieu de refuge convenable pour un navire est exposée à l'**annexe 3**.

5.2 -Se demander s'il convient d'ajouter une personne ou plus à l'équipe d'évaluation 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 (matrice d'évaluation des risques).

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

L'**annexe 6** est 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 navire, 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 faire connaître les dangers sous-jacents et les risques associés susceptibles de survenir ou de contribuer aux conséquences de l'orientation d'un navire vers le lieu de refuge. Le parcours du navire 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 des « Définitions ».

Il faut également préparer des scénario de risque à l'égard des options prévoyant le maintien du navire en mer. Les points suivants devraient être pris en considération :

- 1) le navire reste à la même position,
- 2) le navire poursuit le voyage,
- 3) le navire est amené vers le large.

Dans certains cas, il faut préparer plus qu'un scénario de risque lors de l'examen d'une option. Cela peut être possible lorsque des accidents très différents peuvent avoir lieu ou

qu'une séquence différente d'événements entraîne des risques différents. Par exemple, un scénario d'accident peut décrire le pire accident qui est probable ou un accident moins grave qui est plus susceptible d'avoir lieu. L'équipe d'évaluation peut examiner de plus près les risques propres à certains scénarios parmi les 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 trois options en mer). Le degré d'exposition au(x) danger(s) 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 :

- 1) Santé, sécurité et sûreté,
- 2) Environnement, et
- 3) activité socio-économique.

La probabilité qu'un scénario de risque se concrétise est prise en considération et estimée. La probabilité sera mesurée en fonction de facteurs tels que l'état du navire, 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 (matrice d'évaluation des risques).

Le risque global associé à chaque option est estimé 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 matrice 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 prendre en considération les mesures de maîtrise à prendre pour réduire raisonnablement les risques.

Les mesures de maîtrise des risques sont, par exemple :

- remorqueurs,

- pilotes,
- routes de rechange,
- réparations temporaires,
- transbordement de la cargaison/allègement du navire
- matériel d'intervention contre la pollution,
- restrictions d'accès/secteur maritime,
- 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 risque global des divers scénarios doit être évalué et comparé; ensuite, il faut en mesurer 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 navire;
- l'annulation des risques associés aux autres options;
- le degré de difficulté de l'exécution de chaque option;
- l'acceptabilité des risques résiduels pour les intervenants et les mesures proposées à prendre, y compris les mesures de maîtrise des risques;
- les incidences internationales et bilatérales;
- les aspects juridiques (responsabilité civile);
- la sûreté.

Mesure et surveillance

8 - Décider :

- **d'autoriser l'accès à un lieu de refuge et de préciser les mesures de maîtrise qui doivent être prises;**
- ou**
- **de refuser l'accès à un lieu de refuge en précisant les raisons du refus et d'indiquer l'assistance qui peut être fournie au navire et, le cas échéant, les mesures de maîtrise qui doivent être prises.**

L'évaluation permet à l'équipe d'évaluation des risques d'orienter la décision d'autoriser ou de refuser l'accès à un lieu de refuge. Quand l'accès est autorisé, le lieu de refuge et les mesures de maîtrise des risques doivent être précisés. Quand l'accès à un lieu de refuge est refusé, les raisons devraient être précisées au navire, de même que l'assistance qui lui est disponible et, le cas échéant, les mesures de maîtrise à prendre.

L'accès à un lieu de refuge devrait être autorisé chaque fois qu'il est raisonnablement possible de le faire, selon le risque. L'accès devrait être autorisé dans les cas où le niveau de risque estimé est jugé bas grâce aux mesures de maîtrise appropriées (niveau de risque 1 à 3) et dans les cas où le risque est réduit le plus possible et serait nettement moins grand que si le navire demeurait en mer.

Dans les cas où le risque est trop grand et l'accès à un lieu de refuge doit être refusé, toute l'assistance possible doit être offerte au navire en mer de manière à prévenir et à maîtriser tout dommage qui peut être ou qui sera causé à l'environnement.

9 - Examiner et approuver le plan d'action proposé par le navire et surveiller l'exécution de ce plan d'action jusqu'à ce que la situation soit résolue.

Le navire 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 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 au sujet de 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.

Annexe 1 partie 2 (étape 1)**Information sur le navire et son état actuel****Autre information sur le navire****Coordonnées de communication du navire**

- Identification du navire – nom, pavillon, numéro d'identification/OMI/ISMM
- 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 un 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 navire est-il assuré? Assureurs du navire 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 navire

- Type de navire
- Jauge (tonnage), longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air
- Année de construction
- Propulsion, propulseurs
- Appareils de mouillage
- Appareils de remorquage
- Combustible (type, quantité)
- Nature et état de la cargaison, provisions de bord, soutes, en particulier, marchandises dangereuses (type, quantité, condition)
- Ballast

Annexe 1 partie 2 (suite)**Information sur le navire et son état actuel**
Autre information sur le navire**Situation actuelle**

- Position du navire (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 de l'équipage/assistants/autres (nombre à bord et évaluation des facteurs humains, notamment la fatigue)
- Détails sur tout sinistre survenu à bord ou à proximité du navire
- Pollution réelle ou possible
- Quel est le degré d'urgence de la situation et la 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 navire (dommages/défauts/défectuosités)

- Navigabilité du navire (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 navire après l'incident

Information sur l'assistance

- Intentions du capitaine/assistant
- Noms des navires à proximité ou aidant à la situation
- Mesures d'intervention prises par le navire (c.-à-d., assistants 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 navire 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 Transports Canada (équipe d'évaluation rapide des navires, expertise technique et opérationnelle du navire, organisation du trafic)
- MPO – Garde côtière canadienne (GCC) (expertise des interventions, des déversements et de l'assainissement)
- 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 navires
- Services juridiques de TC
- TC – Sûreté
- TC – Communications
- Autorités provinciales
- Autorités municipales
- Administrations portuaires/directeur de port
- Société de classification
- Services d'urgence (policiers, service d'incendie)
- Organisme d'intervention
- Pilotes
- Compagnies d'assistance
- Chantiers maritimes
- Experts maritimes
- Installations de manutention de cargaisons
- Fonctionnaires de la santé
- Industrie des produits chimiques
- Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC)
- Associations de marins
- Recherche et sauvetage (SAR)
- Ministère de la Défense nationale (MDN)
- Affaires étrangères Canada (AEC)
- Autorités américaines/françaises/danoises
- 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

Besoins à combler pour résoudre le problème du navire?		Acceptabilité des options		
Besoins possibles	Détails	Refuge A	Refuge B	Refuge C
- 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'allégement				
- Installations de réparation – chantier maritime, grues, appareils de manutention de cargaison, personnel				
- Assistance 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				
Autres facteurs liés à la sélection d'un lieu de refuge				
- Navigation (trafic, approche sans obstacle, pilotes, courants, glace, mouillage)				
- Assistance à proximité, au besoin (intervention face aux hydrocarbures et aux produits chimiques, assistance, 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 l'assainissement				
- Capacité d'intervention d'urgence (c.-à-d., 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**

- Sécurité/sûreté publique – tenir compte de la distance des zones peuplées et de leur grandeur
- Personnes à bord
- Intervenants
- Assistants
- Personnes à proximité du navire
- Autres navires – abordage
- Qualité de l'air, contamination

Environnement

- Zones sensibles (habitat, espèces), réserve écologique ou secteur protégé
- Flore et faune (marine, terrestre, aviaire)
- Eaux à proximité du navire
- Rives adjacentes
- Pays voisins (États-Unis, Danemark, France)

Activité socio-économique

- Communautés et intérêts commerciaux – tenir compte de la distance des communautés 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/interruption d'activités portuaires
- Coûts – assistance, assainissement de l'environnement, transport, manutention de cargaison et allègement du navire, inspection, pilotage, remorquage, amarrage, droit de port, spécialistes, mesures spéciales, aliénation des déchets, dommage matériel, dommage aux personnes, rapatriement de l'équipage et des passagers, service d'urgence, réparation, chantier maritime, enlèvement d'épave
- Réseau de transport maritime
- Activités pétrolières et gazières extracôtières
- Le navire et sa cargaison

Annexe 5 (étape 6.2)**Probabilité et gravité des conséquences négatives 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 multiple, 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 navire, risque majeur pour la sécurité ou restrictions à la navigation, incidence régionale.
- Importante* : blessures nombreuses, dommage important 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

Voici les 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 produira.
- Improbable* : Il est très peu probable que l'accident se produira.

Estimer le niveau de risque global

La matrice 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.

<i>Gravité des conséquences négatives</i>	<i>Probabilité des conséquences négatives à long terme</i>			
	TRÈS PROBABLE	PROBABLE	PEU PROBABLE	IMPROBABLE
CATASTROPHIQUE	9	8	7	5
GRAVE	8	7	6	3
IMPORTANTE	7	6	4	2
MINEURE	5	3	2	1

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

Annexe 6 (étape 5 et 6)**Détails de l'évaluation**

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