Transports Canada Transport Canada

TP 14707F
(01/2013)

Plan d'urgence sur les lieux de refuge Région des Prairies et du Nord (PULR-RPN)

Première édition
25 janvier 2013

TC-1004954

Canada

Autorité responsable	**Approbation**
Le directeur régional, Sécurité et sûreté maritimes (RPN), est responsable de ce document, y compris de ses modifications, corrections et mises à jour.	**« L'original signé par Desmond Raymond »** Desmond Raymond Directeur régional Sécurité et sûreté maritimes (RPN)

Date de publication initiale : le 25 janvier 2013

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2013.

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 (01/2013)

TC-1004954

INFORMATIONS SUR LE DOCUMENT

Titre	**Plan d'urgence sur les lieux de refuge, Région des Prairies et du Nord (PULR-RPN)**		
N° de TP	**14707F**	**Édition**	**1re SGDDI No. 8145756**
N° de catalogue	**T29-68/3-2013F-PDF**	**ISBN**	**978-0-662-78200-1** **No de dossier : 2204-14707-5**
Auteur	Directeur général, Sécurité et sûreté maritimes Transports Canada	**Téléphone**	204-984-1624
		Télécopieur	204-984-8417
		Courriel	securitemaritime-marinesafety@tc.gc.ca
		URL	http://www.tc.gc.ca/securitemaritime

TABLEAU DES MODIFICATIONS

Dernière révision

Prochaine révision

Révision n°	Date de publication	Pages modifiées	Auteurs	Brève description de la modification

TABLE DES MATIÈRES

SECTION 1 – PLAN D'URGENCE NATIONAL SUR LES LIEUX DE REFUGE (TP 14707F)..... 3

SECTION 2 – PLAN D'URGENCE SUR LES LIEUX DE REFUGE– RPN (PULR-RPN)..... 4

Objet 4
Contexte..... 5
Application et portée 6
Pouvoir d'orienter un navire 6
Responsabilité à l'égard des décisions 8
Responsabilité à l'égard du PULR-RPN 8
Avis et rapports 8
Liaison internationale..... 9
Évaluation de la côte arctique et des eaux intérieures..... 10
Processus décisionnel..... 10

SECTION 3 – COMMENT RÉPONDRE À UNE DEMANDE DE LIEU DE REFUGE..... 12

Partie 1 – Un navire demande un lieu de refuge..... 12
Étape 1 – Obtenir l'information nécessaire sur le navire..... 12
Étape 2 – Désigner les membres de l'équipe régionale d'évaluation des risques. 13
Étape 3 – Identifier les intervenants susceptibles d'être touchés par la décision..... 14

Partie 2 – Évaluation des risques de la situation et des options..... 15
Étape 4 : Effectuer l'évaluation des risques 15
4.0 – Faire l'analyse préliminaire de la situation actuelle du navire..... 15
4.1 - Décrire ce qui peut se produire 15
4.2 Décider s'il faut prendre une mesure immédiate, quelle qu'elle soit 15
4.3 Décider si une équipe d'inspection doit être déployée 15
Étape 5 : Déterminer les options 16
5.1 – Déterminer les lieux de refuge possibles..... 16
5.2 – Revoir la composition de l'équipe régionale d'évaluation des risques et la liste des intervenants 16
Étape 6 – Estimer le niveau de risque associé à chaque option 17
6.1 - Décrire ce qui peut se produire 17
6.2 - Estimer le niveau de risque 17
6.3 - Définir les mesures de maîtrise des risques et leurs conséquences 17
Étape 7 – Évaluer et comparer les options 18

Partie 3 – Mise en œuvre et surveillance du plan d'action..... 19
Étape 8 – Prendre la décision au sujet du lieu de refuge 19
Étape 9 – Examiner et surveiller le plan d'action 19
Étape 10 – Obtenir de la rétroaction sur l'efficacité du processus 19
Étape 11 – Rapport final 20

SECTION 4 – RÉVISION DU PLAN, EXERCICES ET TROUSSE DE FORMATION 20

ANNEXE 1 – FORMULAIRES ET LISTES DE CONTRÔLE 21
Aperçu du processus décisionnel au sujet des lieux de refuge 23
PULR-RPN – Étapes générales Liste de contrôle de la RPN 24
FORMULAIRE A - Information sur le navire et son état actuel *(Étape 1)* 25
FORMULAIRE B – Information additionnelle sur le navire *(Étape 1)* 26
Liste d'intervenants et de membres possibles d'une équipe d'évaluation des risques... 28
FORMULAIRE C – Critères de sélection d'un lieu de refuge convenable
(Étapes 5, 6 et 7) 29
FORMULAIRE D – Éléments pouvant être compromis lors d'un sinistre 30
Grille d'évaluation des risques *(Étape 6)* 31
FORMULAIRE E – Détails de l'évaluation du lieu de refuge *(Étapes 5, 6 et 7)* 32

ANNEXE 2 – ORGANIGRAMME DES COMMUNICATIONS ET LISTE DES CONTACTS 33
Organigramme des communications – Global 34
Organigramme des communications -- Entre TC et la GCC 35

ANNEXE 3 – RESSOURCES ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE 36

Section 1

PLAN D'URGENCE NATIONAL SUR LES LIEUX DE REFUGE (*TP14707F*)

Le *Plan d'urgence national sur les lieux de refuge* (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. Les procédures de recherche et de sauvetage établies doivent être suivies dans ces cas.

Pour obtenir un exemplaire du *Plan d'urgence national sur les lieux de refuge* (PUNLR), TP14707F, cliquez sur le lien suivant : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-menu-1683.htm

Le Plan d'urgence national sur les lieux de refuge tient compte des Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance[1] de l'Organisation maritime internationale (OMI).

[1] *Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance*, Organisation maritime internationale [résolution A.949(23)]

Section 2

PLAN D'URGENCE SUR LES LIEUX DE REFUGE – RÉGION DES PRAIRIES ET DU NORD *(PULR-RPN)*

Objet

Le *Plan d'urgence sur les lieux de refuge – Région des Prairies et du Nord (PULR-RPN)* comprend des directives pour prendre rapidement et efficacement des décisions concernant toutes les demandes de lieu de refuge en provenance de navires ayant besoin d'assistance. Ce plan régional s'harmonise avec le *Plan d'urgence national sur les lieux de refuge* (TP14707F) de Transports Canada.

Le PULR-RPN reconnaît que toutes les situations faisant appel à un lieu de refuge ont leurs particularités. Transports Canada évaluera toutes les demandes de lieu de refuge et déterminera l'assistance à fournir en fonction des besoins du navire.

Le PULR-RPN **ne détermine pas** à l'avance les lieux de refuge. La Direction générale de la Sûreté et de la Sécurité maritimes de Transports Canada est chargée de désigner un lieu de refuge en fonction de chaque incident, avec l'appui des ministères et organismes visés.

Le PULR-RPN **reconnaît** l'importance de pouvoir compter sur des documents pertinents (cartes marines, instructions nautiques, etc.) ainsi que sur les spécialistes disponibles en vue de prendre des décisions éclairées.

Contexte

Quelques incidents internationaux mettant en cause des navires en difficulté qui avaient demandé un lieu de refuge (par exemple, le Erika, en 1999, le Castor, en 2000 et le Prestige, en 2002) ont incité les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) à élaborer des procédures officielles en vue de faciliter la prise de décisions concernant les demandes de lieux de refuge.

En décembre 2003, l'OMI a adopté les *Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance* (résolution A.949(23) et les Services d'assistance maritime (SAM) (résolution A.950(23)). L'OMI a demandé aux pays membres de se doter eux aussi de plans d'urgence et de désigner une organisation responsable des SAM. La Garde côtière canadienne (GCC), Services de communications et de trafic maritimes assume la responsabilité des SAM au Canada.

Au Canada, c'est Transports Canada qui est responsable de toutes les demandes de lieu de refuge. C'est pourquoi le Ministère a élaboré un *Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (TP14707F)* qui fournit des directives en vue de répondre avec efficacité et efficience aux demandes des navires ayant besoin d'assistance.

Transports Canada a également mis au point un Plan d'urgence sur les lieux de refuge pour chaque région. La mise en place de ces plans fournira le moyen de prendre les décisions à ce sujet en temps opportun.

L'importance de doter la région des Prairies et du Nord d'un Plan d'urgence sur les lieux de refuge s'est imposée lors d'un incident survenu en 2010 dans la région.

En août 2010, le *MV Clipper Adventurer*, un navire de croisière transportant près de 200 passagers et membres d'équipage à son bord, s'est échoué pendant qu'il naviguait dans le passage du Nord-Ouest. Le brise-glace *Amundsen* de la Garde côtière canadienne était le navire se trouvant le plus près du paquebot à ce moment-là, et il a franchi une distance de 500 kilomètres à partir de la mer de Beaufort pour venir lui prêter main forte. Une fois que les passagers et l'équipage furent en sécurité hors du paquebot, le capitaine demanda l'autorisation de joindre un lieu de refuge afin de protéger le navire contre le vent et les vagues. La coque du navire avait été sérieusement endommagée et nécessitait des travaux de réparation. Le *Clipper Adventurer* fut déplacé vers deux lieux de refuge au cours du mois suivant :

1. Dans une baie abritée où l'on put évaluer complètement les avaries subies;
2. Dans un lieu où des réparations temporaires furent effectuées avant que le navire ne reprenne la mer en direction d'un chantier maritime international pour y subir des réparations.

L'autorisation de déplacer le navire vers un lieu de refuge a permis de protéger ce dernier et l'a empêché de subir des dommages encore plus importants. Elle a aussi donné le temps à l'équipage et à l'entreprise de sauvetage d'échafauder un plan en vue de déplacer le navire en toute sécurité vers un chantier où l'on pourrait le réparer tout en entraînant le minimum de risques pour les collectivités environnantes, le navire et l'environnement.

APPLICATION ET PORTÉE

Le Plan régional de la RPN s'harmonise avec le *Plan d'urgence national sur les lieux de refuge* (PUNLR), et s'applique à toutes les situations susceptibles de survenir dans la région pendant lesquelles un navire pourrait avoir besoin d'assistance et demander un lieu de refuge dans les eaux canadiennes, y compris dans les eaux intérieures, la mer territoriale et la zone économique exclusive du Canada.

Le PULR-RPN s'applique aussi aux navires à destination du Canada qui signalent un problème (navire défectueux, non conforme ou sinistré).

POUVOIR D'ORIENTER UN NAVIRE

Nota : *Veuillez vous référer aux lois indiquées ainsi qu'au Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (TP14707F) de Transports Canada pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de ces pouvoirs. Les renseignements qui suivent sont fournis à titre de résumé seulement.*

Même si la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et son règlement s'appliquent dans toutes les eaux canadiennes, les navires qui naviguent dans les eaux arctiques canadiennes au nord du 60e parallèle, au-delà de la limite des 200 milles nautiques de la Zone économique exclusive du Canada, sont eux aussi visés par la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux de la zone arctique* et son règlement. Les navires sont aussi assujettis à la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, à son règlement et aux autres lois applicables.

Transports Canada (TC)

La ***Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*** (LMMC 2001) confère à TC le pouvoir de prendre des décisions et les mesures qui s'imposent en ce qui concerne les incidents liés à une demande de lieu de refuge. Voici un résumé de ces pouvoirs.

Paragraphe 211(3) de la LMMC 2001
Un inspecteur de la sécurité maritime de Transports Canada, en vertu du pouvoir qui lui est délégué par le ministre des Transports, peut :

- orienter un navire vers le lieu choisi pour effectuer l'inspection visant à assurer la conformité;
- ordonner au capitaine :
  - d'immobiliser son navire;
  - 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.

Article 189 de la LMMC 2001
Dans les cas où il a des motifs raisonnables de croire qu'un navire pourrait rejeter ou pourrait avoir rejeté un polluant, le ministre peut :

- indiquer à un navire de traverser les eaux canadiennes et la ZEE;
- lui indiquer de se rendre à l'endroit qu'il précise, par la route qu'il spécifie;
- lui indiquer de s'y amarrer à quai, de mouiller ou de rester à cet endroit;

- lui expliquer comment décharger le polluant de manière à réduire les risques d'un autre déversement.

Paragraphe 15(4) de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA)
La LPPEA confère au fonctionnaire compétent, délégué par le ministre des Transports, le pouvoir :

- D'ordonner à un navire se trouvant dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation ou à proximité d'une telle zone d'en sortir en suivant ses instructions ou de mouiller pour des raisons de sécurité ou pour protéger l'environnement contre un risque réel ou potentiel de pollution à partir du navire.
- De monter à bord d'un navire se trouvant dans une zone de contrôle de sécurité de la navigation et d'y effectuer une inspection en vue de s'assurer de sa conformité à tous les règlements qui s'appliquent dans cette zone.
- D'ordonner à tous les navires se trouvant dans une zone précise de lui signaler leur position s'il a été informé ou s'il a des motifs raisonnables de penser qu'une quantité importante de déchets a été ou est sur le point d'être déposée dans les eaux arctiques.

Paragraphe 16(1) de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*
Le ministre peut, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'un navire constitue une menace pour la sécurité en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime,* lui enjoindre d'exécuter diverses manœuvres. Il peut aussi déléguer ses pouvoirs aux inspecteurs de la sécurité et de la sûreté maritimes.

Ministère des Pêches et des Océans (MPO)

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, ont la responsabilité d'intervenir en cas de déversements causés par les navires.

Le MPO assume les rôles de surveillance fédérale et de commandement sur place au nom du gouvernement du Canada lors de tous les incidents de déversement de polluants par des navires.

Article 180 de la LMMC 2001

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 de prendre les mesures qu'il estime nécessaires pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution.

Paragraphe 175.1(2) de la LMMC 2001

À l'égard des rejets ou risques de rejet, les fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution nommés par le ministre des Pêches et des Océans peuvent ordonner à un capitaine de prendre des mesures précises en vue d'atténuer d'autres risques éventuels pour l'environnement.

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 les mesures à prendre devront être prises en concertation entre Transports Canada et Pêches et Océans Canada.

Dans le cas d'un incident où il est question de lieu de refuge, les rôles et les responsabilités à l'égard des décisions sont répartis comme suit entre Transports Canada et Pêches et Océans Canada :

- Les centres des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la GCC sont les centres de communications reconnus. Les SCTM assument la responsabilité d'accorder les autorisations nécessaires à tous les navires qui transitent ou ont l'intention de transiter par les eaux canadiennes.

Nota : 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 d'un navire risquent d'entraîner la perte de vies humaines ou de la pollution, la demande d'autorisation est examinée par les chefs régionaux de la Garde côtière canadienne et de Sécurité et Sûreté maritimes, à Transports Canada.
- Transports Canada et Pêches et Océans Canada approuvent conjointement les opérations de récupération de navires, d'allégement d'urgence ou de déchargement d'urgence de cargaison.

RESPONSABILITÉ À L'ÉGARD DES DÉCISIONS

Le directeur régional de Sécurité et Sûreté maritimes, de Transports Canada et le directeur des Services maritimes, de la GCC, dans la région du Centre et de l'Arctique sont responsables :

- d'autoriser l'accès à un lieu de refuge;
- de déterminer l'emplacement du lieu de refuge;
- de toutes les instructions opérationnelles et conditions associées à cette décision et adressées au capitaine ou aux sauveteurs.

Dans les cas où le Centre d'intervention de Transports Canada est activé, notamment quand le niveau de risque global est considéré élevé, 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 ou une autorité municipale locale) doit être approuvée par ces autres autorités.

RESPONSABILITÉ À L'ÉGARD DU PULR-RPN

Le directeur régional, Sécurité et Sûreté maritimes, de Transports Canada (RPN) assume la responsabilité de mettre en œuvre les procédures et les dispositions régionales.

AVIS ET RAPPORTS

La Garde côtière canadienne (GCC) assume la responsabilité du Service d'assistance maritime (SAM) au Canada. 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 des SCTM concerné de la GCC.

Le centre des SCTM administre aussi les services de trafic maritimes du Nord canadien (NORDREG), lesquels ont été créés en vue de promouvoir la navigation sécuritaire et efficace ainsi que la protection de l'environnement dans l'Arctique canadien.

La zone NORDREG inclut les eaux couvertes par les zones de contrôle de la sécurité de la navigation, ainsi que les eaux suivantes :

- les eaux de la baie d'Ungava, de la baie d'Hudson et de la baie Kugmallit qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation;
- les eaux de la baie James;
- les eaux de la rivière Koksoak entre la baie d'Ungava et Kuujjuaq;
- les eaux de la rivière aux Feuilles entre la baie d'Ungava et Tasiujaq;
- les eaux du bras Chesterfield qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation;
- les eaux du lac Baker, au Nunavut;
- les eaux de la rivière Moose entre la baie James et Moosonee.

Toutefois, tous les avis de rapport officiel et toute autre communication exigés par les instruments nationaux et internationaux doivent continuer de passer par le centre des SCTM.

Transports Canada a élaboré les *Procédures de notification d'incidents afin d'informer la haute direction de TC et Sécurité publique Canada* en vue de créer une méthode uniforme pour informer rapidement la haute direction de ces organismes au sujet des incidents graves à mesure qu'ils se produisent.

Sécurité et Sûreté maritimes de TC assume la responsabilité de la cueillette et de la distribution des renseignements pertinents, tels qu'ils sont décrits dans ces procédures.

Vous trouverez les critères servant à déterminer si un **événement est grave** dans les *Procédures de notification d'incidents afin d'informer la haute direction de TC et Sécurité publique Canada, Annexe A.*

Les documents de référence pour faciliter le processus d'avis et de production de rapports sont :

- Procédures de notification d'incidents afin d'informer la haute direction de TC et Sécurité publique Canada
- Matrice de notification générale en cas d'incidents maritimes graves de Transports Canada.

LIAISON INTERNATIONALE

Les navires qui naviguent dans l'Arctique peuvent passer par les eaux canadiennes, les eaux américaines et les eaux danoises. Tout incident mettant en cause un navire se trouvant à proximité des eaux limitrophes dans :

- l'Arctique de l'Est nécessitera la coordination avec le Danemark.
- l'Arctique de l'Ouest nécessitera la coordination avec les États-Unis.

Sécurité et Sûreté maritimes de Transports Canada (RPN) collaborera avec les autorités internationales lors d'incidents qui se produisent dans les eaux limitrophes ou dans les cas où les résultats sont susceptibles d'influer sur les États-Unis ou le Groenland. Dans ces situations,

Sécurité et Sûreté maritimes (RPN) collaborera avec ses homologues de l'administration centrale et du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada (MAECI).

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.

ÉVALUATION DES EAUX DE LA CÔTE ARCTIQUE ET DES EAUX INTÉRIEURES

La Région des Prairies et du Nord de Transports Canada a mis au point un outil d'évaluation des lieux en recueillant des renseignements au sujet des eaux de la côte arctique et des eaux intérieures. Ces renseignements comprennent notamment de l'information de base sur la navigation dans cette zone; les dangers, les conditions de glace, les marées, la possibilité d'avoir accès à des appareils d'allégement ainsi que des données ayant de l'importance sur le plan environnemental, historique ou culturel.

Le fait d'avoir ces renseignements sous la main aide TC à se préparer dans l'éventualité ou un navire présenterait une demande de lieu de refuge.

Ces outils d'évaluation des lieux ne font pas partie du plan, mais ils fournissent des renseignements de base pour aider les membres de l'équipe à prendre une décision concernant une demande de lieu de refuge. Ces renseignements seront mis à la disposition des membres de l'équipe d'évaluation du lieu de refuge.

Processus décisionnel

Étant donné qu'en mer, toute situation est susceptible d'évoluer rapidement, TC et la GCC doivent prendre leurs décisions le plus rapidement possible. Cela ne signifie pas, toutefois, qu'ils peuvent prendre une décision sans avoir constitué une équipe d'évaluation. *(Vous trouverez de plus amples renseignements au sujet de la composition de l'équipe aux pages 12 et 13 de ce plan.)*

L'équipe en question suit un processus décisionnel assez souple qui repose sur les éléments suivants :

- Évaluer chaque situation au cas par cas;
- Tenir compte du degré de complexité et de risque lié à chaque incident.

Le processus décisionnel relatif à un lieu de refuge est composé de trois éléments :

1. La demande du navire (propriétaire/affréteur/capitaine/sauveteur);
2. L'évaluation des risques et des options par l'équipe d'évaluation;
3. L'élaboration et la mise en œuvre du plan d'action par TC et la GCC.

Pendant toute la durée du processus décisionnel, il est important de :

- **Documenter comment et pourquoi les décisions ont été prises**;

- Demander à l'équipe d'évaluation de procéder à l'évaluation des risques et de prendre les décisions concernant le lieu de refuge;
- Communiquer avec des spécialistes et des conseillers, au besoin, afin d'obtenir des renseignements à jour;
  (P. ex., Environnement Canada pour connaître les conditions météorologiques actuelles et prévues dans la région où l'incident s'est produit);
- Surveiller l'état des glaces dans le secteur.
- Tenir compte de toutes les possibilités de difficultés sur le plan logistique attribuables à l'éloignement de la région;
- Communiquer avec les intervenants.

Lorsque que l'équipe aura achevé l'évaluation des risques, TC prendra l'une des mesures suivantes :

- autoriser l'accès au lieu de refuge que le navire a demandé;
- autoriser l'accès à un autre lieu de refuge que l'équipe juge plus approprié compte tenu des circonstances de l'incident et des risques connexes; **ou**
- refuser l'accès à un lieu de refuge;
  Si le risque est trop grand pour autoriser l'accès à un lieu de refuge, TC doit :
  - décider de la nature et du degré de l'assistance à fournir au navire;
  - communiquer clairement et documenter complètement les recommandations opérationnelles formulées par l'équipe d'évaluation.

Après avoir pris une décision, Transports Canada doit surveiller de près la situation jusqu'à ce qu'elle soit correctement maîtrisée. Le Ministère doit documenter complètement le processus de surveillance aussi.

L'équipe d'évaluation des risques ainsi que toutes les parties prenantes s'efforceront de prendre la meilleure décision possible sur le plan opérationnel, tout en sachant très bien qu'il demeure possible :

- qu'aucune des solutions proposées ne fasse l'affaire de tous;
- que toute l'information requise ne sera pas disponible ou ne sera pas entièrement digne de foi.

Il est important de tenir des dossiers concernant l'ensemble de ce processus.

Section 3

COMMENT RÉPONDRE À UNE DEMANDE DE LIEU DE REFUGE

PARTIE 1 – UN NAVIRE DEMANDE UN LIEU DE REFUGE

Le capitaine, un agent ou le propriétaire d'un navire communiquera avec le centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) pour signaler un problème et demander un lieu de refuge.

Dès que les SCTM reçoivent une demande de lieu de refuge, ils transmettent la demande et les circonstances connues de l'incident aux ministères et organismes concernés, notamment à Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN). Les SCTM communiqueront avec Sécurité et Sûreté maritimes (RPN) par les voies de communication existantes. Veuillez consulter *L'organigramme des communications entre TC et la GCC* à l'annexe 2, page 35.

Lorsque l'agent en service de Sécurité et Sûreté maritimes de TC reçoit le rapport, il doit en informer sur-le-champ le responsable du respect et de la mise en application des dispositions qui, à son tour :

- informera le gestionnaire, Services techniques (RPN);
- informera le directeur régional, Sécurité et Sûreté maritimes de TC au sujet de la demande de lieu de refuge.

Le directeur régional, Sécurité et Sûreté maritimes de TC informera le directeur régional, Région du Centre et de l'Arctique de la GCC de la demande de lieu de refuge. Le DR GCC verra ensuite à nommer un responsable chargé de travailler avec TC au sein de l'équipe d'évaluation des risques de la demande de lieu de refuge.

Le gestionnaire, Respect et Mise en application des dispositions (RPN) se chargera de constituer l'équipe régionale d'évaluation des risques. Pour d'autres précisions, voir Étape 2, page 13.

Étape 1 - Obtenir l'information nécessaire sur le navire

Imprimer et remplir les formulaires suivants :

- Annexe 1 – Page 25 – *INFORMATION SUR LE NAVIRE ET SUR SON ÉTAT ACTUEL* – Formulaire A
- Annexe 1 – Page 26 – *INFORMATION ADDITIONNELLE SUR LE NAVIRE* – Formulaire B

Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN), de concert avec les SCTM, déterminera de quelle manière le propriétaire du navire, l'affréteur, le sauveteur ou le propriétaire du fret devra procéder pour fournir toute l'information requise en vue d'évaluer la demande initiale. Vous trouverez la liste des renseignements requis à l'annexe 1 – Formulaire A.

L'équipe d'évaluation des risques aura besoin d'autres renseignements au cours du processus décisionnel entourant la demande de lieu de refuge. Ces renseignements sont les coordonnées de communication du navire et de son propriétaire, la société de classification, les particularités du navire (jauge, longueur, tirant d'eau, etc.) ainsi que des renseignements sur l'état actuel du navire. (Voir l'annexe 1 – Formulaire B)

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)).

Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) vérifiera toute l'information reçue, par tous les moyens possibles. Ces moyens peuvent inclure les ressources d'autres ministères fédéraux, provinciaux et territoriaux. Par exemple, on pourrait avoir recours à des aéronefs, des navires ou de petites embarcations appartenant au ministère de la Défense nationale (MDN), à la GCC ou à la GRC.

Information additionnelle pour remplir le formulaire A

À la section intitulée « ***Décrire le problème et les questions connexes »***, résumez brièvement le problème ou les principales préoccupations qui en découlent, en vous fondant sur les renseignements qui vous ont été fournis au sujet de l'incident. Énumérez toutes les autres questions connexes. Assurez-vous de prendre en considération le fait que le Canada est l'État côtier ou l'État du port en remplissant cette section du formulaire A.

Cette information servira de base aux étapes suivantes et aidera à déterminer quelles personnes peuvent prêter une assistance et celles qui pourraient être concernées par l'incident lié au lieu de refuge.

Étape 2 – Désigner les membres de l'équipe d'évaluation des risques

Équipe régionale d'évaluation des risques

Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) se chargera :

- de sélectionner les membres de l'équipe régionale d'évaluation des risques (ERER) en fonction de la nature de l'incident;
- d'informer le directeur régional de la GCC qui, à son tour, affectera un membre de son organisation à l'ERER.

L'ERER devrait être constituée comme suit :

- gestionnaire, Respect et mise en application des dispositions;
- gestionnaire, Services techniques maritimes de TC (RPN);
- un membre désigné par la GCC;
- un inspecteur technique (nautique);
- un inspecteur technique (machinerie);
- un inspecteur technique (coque), et, si nécessaire,
- un gestionnaire, Sûreté maritime de TC.

Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) peut ajouter des membres à l'équipe à mesure que progressent l'analyse et le processus décisionnel. Ces membres peuvent être des spécialistes et des conseillers d'autres ministères fédéraux (Environnement Canada/MPO), des gouvernements provinciaux et territoriaux, de l'industrie et d'autres instances ayant des responsabilités dans les secteurs concernés.

Dans le cas des incidents potentiellement graves, Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) mettra sur pied une équipe d'évaluation rapide des navires chargée :

- de faire la corrélation et l'évaluation des données et des plans de bord;
- de donner rapidement des conseils techniques au sujet de la stabilité d'un navire et de la résistance longitudinale après une avarie risquant d'avoir causé des dommages structuraux.

Lors d'urgences environnementales, l'***équipe régionale d'interventions d'urgence*** *(ERIU)* peut fournir :

- des renseignements de nature environnementale, son expertise;
- des conseils sur les répercussions des différentes mesures.

Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) tient une liste de personnes-ressources – autorités et experts gouvernementaux, organismes et spécialistes, que l'on peut contacter afin de faciliter la constitution de l'équipe d'évaluation des risques et de communiquer avec les membres éventuels de cette équipe. Vous trouverez cette liste à l'annexe 1.

Les membres de l'ERER ont les responsabilités suivantes :

- fournir une expertise technique, des conseils et effectuer des recherches pour l'équipe;
- utiliser les renseignements pertinents recueillis pour effectuer l'analyse des risques et l'évaluation des sites potentiels pour le lieu de refuge;
- conseiller Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) concernant les résultats de l'évaluation des risques, et lui recommander un plan d'action en vue de corriger la situation.

Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) avisera et convoquera l'ERER dès réception d'une demande de lieu de refuge. L'ERER doit documenter l'ensemble de ses analyses, de ses évaluations et de ses décisions.

Étape 3 – Identifier les intervenants susceptibles d'être touchés par la décision

Dans le cadre du processus décisionnel relatif au lieu de refuge, Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) :

- doit identifier tous les intervenants susceptibles d'être touchés par l'incident et par les décisions qui en résulteront;
- pourrait devoir tenir ces intervenants au courant de l'évolution de la situation.

Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) tient une liste des intervenants à contacter lorsqu'il doit intervenir au sujet d'un incident lié à une demande de lieu de refuge. Cette liste figure à l'annexe 1, page 28.

PARTIE 2 – ÉVALUATION DES RISQUES DE LA SITUATION ET DES OPTIONS

Étape 4 : Effectuer l'évaluation des risques

Imprimer et remplir le formulaire suivant :
- Annexe 1 – Page 25 – *INFORMATION SUR LE NAVIRE ET SON ÉTAT ACTUEL* – Formulaire A

4.0 - Faire l'analyse préliminaire de la situation actuelle

L'équipe régionale d'évaluation des risques effectue rapidement une analyse préliminaire de la situation actuelle du navire en se fondant sur l'information reçue. Cette analyse consiste à :
- cerner le risque que le problème présente;
- se faire une idée des risques potentiels qu'encourt le navire en mer.

L'analyse préliminaire devrait traiter brièvement des points suivants.

4.1 – Décrire ce qui peut se produire.

Envisager ce qui pourrait se produire pendant qu'il est en mer, compte tenu de la situation actuelle. De tels scénarios de risque peuvent être utiles à l'ERER :
- pour déterminer les dangers et les risques potentiels;
- afin d'estimer les conséquences négatives et la probabilité que ces prévisions se réalisent;
- pour évaluer l'urgence de la situation et les délais impartis pour prendre les décisions.

Se référer au *Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR)*, TP14707F, pour consulter les définitions et des exemples de dangers et de risques.

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 essentielle et de tous les résultats d'analyse. Cela peut sous-tendre ce qui suit :
- prendre les mesures d'urgence décrites dans les plans d'urgence existants;
- aviser d'autres navires dans le secteur;
- fournir immédiatement des instructions au navire pour s'occuper des risques urgents;
- prendre des mesures pour compléter les efforts déjà entrepris par le navire.

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

Dans la mesure où c'est sans danger, approprié, et où l'on dispose du temps nécessaire, une équipe d'inspection devrait monter à bord du navire afin de réunir des renseignements additionnels qui permettront de mieux évaluer la situation et faciliteront la prise de décision.

À partir de l'évaluation faite par l'équipe d'inspection, vous pourriez devoir mettre à jour les renseignements qui avaient été consignés sur le formulaire « *Information sur le navire et son état actuel – Formulaire A* ».

Remarques

- Il se peut que vous deviez remplir à plusieurs reprises le formulaire A au cours d'un incident, à mesure que la situation évolue.
- Assurez-vous d'indiquer la date et l'heure chaque fois que vous mettez à jour le formulaire A.

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.

Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) aura pris des dispositions en vue de réunir une équipe d'inspection et de la faire monter à bord du navire. Elle tient à jour une liste du personnel qualifié susceptible d'être appelé pour remplir cette fonction d'inspection à bord par des experts.

ÉTAPE 5 : DÉTERMINER LES OPTIONS

Imprimer les formulaires suivants, et les remplir :

- Annexe 1 – Page 29 – *CRITÈRES DE SÉLECTION D'UN LIEU DE REFUGE CONVENABLE – Formulaire C (ÉTAPES 5, 6, 7)*
- Annexe 1 – Page 30 – *Éléments pouvant être compromis lors d'un sinistre – Formulaire D (ÉTAPES 5, 6, 7)*
- Annexe 1 – Page 32 – Critères d'évaluation du lieu de refuge – *Formulaire E (ÉTAPES 5, 6, 7)*

5.1 Déterminer des lieux de refuge possibles

Il faut prendre en considération tous les lieux de refuge où le navire est susceptible de trouver ce dont il a besoin pour résoudre le problème et limiter les risques d'avaries supplémentaires.

Un lieu de refuge sera convenable dans la mesure où interviennent certains facteurs opérationnels propres à la situation. Ces facteurs sont notamment la profondeur, la distance, les approches, les installations d'accostage, l'aire de mouillage, les appareils d'allègement, l'accès à des trousses de prévention de la pollution, etc.

Poursuivre l'évaluation des autres lieux de refuge les plus susceptibles de convenir avant d'arrêter le choix final.

5.2 – Revoir la composition de l'équipe régionale d'évaluation des risques et la liste des intervenants

Une fois que les options possibles concernant le lieu de refuge sont connues, examiner la composition de l'équipe régionale d'évaluation des risques et la liste des intervenants afin de déterminer s'il convient d'ajouter une personne ou plus à titre d'expert ou d'intervenant. C'est le moment d'ajouter des personnes, s'il y a lieu.

Rappel : *Le type d'expertise dont on aura besoin peut varier d'un incident à l'autre, puisque chaque situation est unique.*

Étape 6 – Estimer le niveau de risque associé à chaque option

Se référer au document suivant :

Grille d'évaluation des risques et des probabilités à l'Annexe 1 – Page 31 pour remplir cette section

Cette grille est conçue pour faciliter la détermination du niveau de risque pour un danger particulier en établissant des critères objectifs liés à la probabilité et à la gravité.

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

Pour chaque lieu de refuge retenu en option, l'équipe régionale d'évaluation des risques devrait préparer un scénario de risque et décrire les accidents pouvant survenir ou ce qui pourrait mal tourner. Ces scénarios de risque :

- devraient faire connaître les dangers sous-jacents et les risques associés;
- devraient inclure le parcours du navire depuis sa position actuelle jusqu'au lieu de refuge.

L'équipe devrait aussi élaborer des scénarios de risque dans l'éventualité où le navire :

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

L'équipe peut être amenée à préparer plus qu'un scénario de risque lors de l'examen d'une option en particulier dans les situations où :

- des incidents très différents peuvent se produire;
- une séquence différente d'événements entraîne des risques différents.

Ainsi, un scénario peut décrire le pire incident qui est prévisible, ou un accident moins grave mais plus susceptible de survenir. L'équipe d'évaluation peut examiner de plus près les risques propres à certains scénarios parmi d'autres en tenant compte de la gravité et de la probabilité de concrétisation des divers scénarios préparés à l'égard d'une option.

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

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

Une *Grille d'évaluation des risques et des probabilités* (Annexe 1, page 31) peut être utilisée pour attribuer un niveau de risque global à chaque option. L'estimation du niveau de risque aidera :

- à déterminer des mesures de maîtrise des risques convenables;
- à comparer les risques associés à chaque option.

6.3 Définir les mesures de maîtrise des risques et leurs conséquences.

Une fois que l'équipe a estimé le risque global propre à chaque scénario, elle devrait prendre en considération les mesures de maîtrise des risques à prendre pour réduire les risques jusqu'à un niveau acceptable. Ces mesures de maîtrise des risques visent à :

- prévenir le risque ou à réduire la probabilité qu'il se produise,
- diminuer le risque ou à atténuer son impact dans l'éventualité où il se produirait.

Quelques exemples de mesures de maîtrise des risques :

- remorqueurs;
- pilotes;
- routes de rechange;
- réparations temporaires;
- transbordement de la cargaison ou allégement du navire;
- matériel d'intervention contre la pollution;
- restrictions d'accès et secteurs maritimes;
- plans d'urgence;
- conditions spéciales;
- procédures opérationnelles.

Il se peut que des mesures de maîtrise entraînent de nouveaux risques et de nouveaux coûts dont il faut tenir compte lors de l'estimation du niveau de risque global.

Assurances et garanties financières

Les coûts des mesures visant à prévenir ou atténuer les dommages causés par la pollution et ceux qui sont liés aux dommages ayant été causés lors d'un déversement réel peuvent être neutralisés par des assurances ou d'autres garanties financières *(caution, garantie bancaire, fonds d'indemnisation, club P et I, etc.)*, le droit national (p. ex. *Loi sur la responsabilité en matière maritime*) et les conventions internationales dont le propriétaire du navire doit s'être prémuni.

Étape 7 - Évaluer et comparer les options.

Évaluer et comparer le niveau de risque global des divers scénarios. Il faut mesurer soigneusement les avantages et les inconvénients de chacune des options, en tenant compte des facteurs suivants :

- l'efficacité avec laquelle l'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 bilatérales et internationales;
- les risques pour la sûreté portuaire.

PARTIE 3 – MISE EN ŒUVRE ET SURVEILLANCE DU PLAN D'ACTION

Étape 8 – Prendre la décision au sujet du lieu de refuge

À cette étape, l'équipe régionale d'évaluation des risques sera en mesure de décider d'autoriser ou de refuser l'accès à un lieu de refuge**.** L'équipe devrait autoriser l'accès à un lieu de refuge :

- lorsque le niveau de risque estimé est jugé bas grâce aux mesures de maîtrise appropriées (niveau de risque 1 à 3);
- 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 elle autorise l'accès, l'équipe régionale d'évaluation des risques doit décrire avec précision le lieu de refuge et les mesures de maîtrise requises au capitaine, au sauveteur ou au propriétaire.

Dans les cas où elle refuse l'accès à un lieu de refuge, l'équipe régionale d'évaluation des risques doit préciser les raisons du refus au navire. Si elle a refusé l'accès à un lieu de refuge parce que le risque était trop grand, Transports Canada et la Garde côtière canadienne doivent offrir toute l'assistance possible au navire en mer de manière à prévenir et à maîtriser tout dommage potentiel à l'environnement.

L'équipe régionale d'évaluation des risques doit aussi informer le navire :

- de l'assistance qui est disponible;
- des mesures de maîtrise qui doivent être prises, le cas échéant.

Étape 9 – Examiner et surveiller le plan d'action proposé par le navire jusqu'à ce que la situation soit maîtrisée

Le navire doit élaborer un plan d'action, en tenant compte de la décision prise par l'équipe régionale d'évaluation des risques et de toute mesure de maîtrise lui ayant été imposée.

Dès que l'on a convenu d'un plan d'action, l'équipe régionale d'évaluation des risques doit en informer toutes les autorités et les intervenants.

L'équipe régionale d'évaluation des risques doit surveiller étroitement la situation et le plan d'action de manière à pouvoir s'adapter à tout changement susceptible d'accroître les risques. Tout changement à survenir dans la situation pourrait amener l'équipe à :

- réévaluer la situation;
- mettre en œuvre un plan d'action différent, assorti des mesures de maîtrise appropriées;
- continuer à surveiller la situation jusqu'à ce qu'elle soit maîtrisée.

Étape 10 - Obtenir de la rétroaction sur l'efficacité du processus

Une fois le processus du PULR-RPN achevé, Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) :

- demandera à toutes les parties visées par l'incident de formuler leurs commentaires à ce sujet;
- enregistrera les commentaires;
- utilisera les commentaires en vue de formuler des recommandations à la direction de Sécurité et Sûreté maritimes afin de modifier les présentes lignes directrices.

Étape 11 – Rapport final

L'inspecteur principal de TC s'assurera que tous les formulaires et les rapports concernant le processus décisionnel entourant le lieu de refuge sont consignés dans le dossier d'incident pour référence future.

Section 4

RÉVISION DU PLAN, EXERCICES ET TROUSSE DE FORMATION

Processus de révision et de mise à jour du PULR-RPN

Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) :

- travaillera avec la GCC et les autres intervenants à la révision annuelle du PULR-RPN et apportera les corrections nécessaires.

Cette révision tiendra compte de tous les commentaires formulés par :

- TC, la GCC, l'ERER et les divers intervenants après un incident réel de lieu de refuge;
- TC, la GCC, l'ERER et les divers intervenants après les exercices menés à l'échelle régionale concernant les lieux de refuge. Ces exercices pourraient aussi mettre à contribution des représentants d'autres instances internationales, selon la portée qui leur a été attribuée.

Exercices

Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) verra à la planification et à l'organisation de ces exercices annuels. Ces derniers alterneront entre des exercices grandeur nature et des exercices sur maquette. Ces exercices ont pour but :

- de mettre à l'épreuve le PULR-RPN :
  - afin de s'assurer qu'il est clair, concis et facile à suivre et à utiliser;
  - pour repérer tout aspect susceptible d'être mis à jour en vue d'en améliorer l'efficacité;
- de fournir de la formation sur la manière de se servir du PULR-RPN;
- de recueillir des commentaires de TC, de la GCC, de l'ERER et de divers intervenants et d'instances internationales, le cas échéant.

Formation

Sécurité et Sûreté maritimes de TC (RPN) a mis au point une trousse de formation sur le PULR-RPN qui sera mise à la disposition de TC, de la GCC et des membres de l'ERER.

ANNEXES

ANNEXE 1

Formulaires et listes de contrôle

Annexe 1 – APERÇU DU PROCESSUS DÉCISIONNEL AU SUJET DES LIEUX DE REFUGE

Processus décisionnel au sujet des lieux de refuge	
Élément	**Étape et description**
Demande du navire	1- Obtenir l'information nécessaire du navire. (*Étape 1)* 2- Décrire le problème et les questions connexes. (*Étape 1)* 3- Identifier l'équipe d'évaluation des risques et les intervenants qu'il faudra peut-être consulter ou tenir au courant. (*Étape 2 et 3)*
Évaluation des risques	4 – Faire l'analyse préliminaire de la situation actuelle. (*Étape 4)* 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 s'il y a lieu de déployer ou non une équipe d'inspection. 5- Déterminer les options. (*Étape 5)* 5.1 Déterminer des lieux de refuge possibles. 5.2 Se demander s'il y a des personnes à ajouter à l'équipe d'évaluation des risques ou à la liste des intervenants. 6- Estimer les risques propres à chaque option. (*Étape 6)* 6.1 Décrire ce qui peut se produire (scénarios de risque, dangers, risques, conséquences, probabilité). 6.2 Estimer le niveau de risque (grille d'évaluation des risques). 6.3 Déterminer les mesures de maîtrise des risques et évaluer leur incidence sur le niveau de risque. 7 – Évaluer et comparer les options. (*Étape 7)*
MESURE ET SURVEILLANCE	8 – Prendre la décision au sujet du lieu de refuge (*Étape 8*) ▪ Autoriser l'accès à un lieu de refuge et préciser les mesures de maîtrise que le navire devra prendre; ▪ refuser l'accès à un lieu de refuge et expliquer : o les raisons du refus; o quelle assistance on pourra fournir au navire; o les mesures de maîtrise à prendre, le cas échéant. 9 – Examiner et surveiller le plan d'action proposé par le navire jusqu'à ce que la situation soit maîtrisée. (*Étape 9)* 10 - Obtenir de la rétroaction sur l'efficacité du processus. (*Étape 10*) 11 – Préparer le rapport final. *(Étape11)*

Annexe 1 – Étapes générales – Plan d'urgence sur les lieux de refuge – Liste de contrôle de la RPN

	ÉTAPES GÉNÉRALES – LISTE DE CONTRÔLE		
AAAA-MM-JJ		**AAAA-MM-JJ**	
Nom du navire et l'indicatif d'appel		**Type de navire**	
Numéro officiel/ numéro OMI		**Jauge brute**	
Pavillon		**Emplacement** *(Lat. + Long. Coordonnées)*	

N° de l'étape	**Mesure**	**Oui**	**Non**
1	Obtenir un rapport de situation ou de l'information du navire, des SCTM, de l'agent ou d'autres sources. Commencer l'étape 1 – Formulaires A et B.		
2	Résumer les préoccupations des SCTM sur les dangers et les questions connexes. Remplir le formulaire A.		
3	Identifier l'équipe d'évaluation des risques. (TC, GCC, EC, USCG, etc.) Identifier d'autres intervenants touchés. Passer en revue la liste des membres de l'équipe d'évaluation et des intervenants possibles figurant à l'annexe 1, page 28.		
4	Effectuer l'analyse préliminaire de la situation actuelle avec l'équipe d'évaluation. Déterminer les risques, les dangers et les mesures immédiates relativement à la demande de lieu de refuge. Décider s'il y a lieu de déployer une équipe d'inspection. Achever l'étape 4.		
5	Évaluer chacun des lieux de refuge proposés et déterminer dans quelle mesure ils peuvent être utilisés en fonction de l'information disponible. Achever l'étape 5. Réviser la liste des membres de l'équipe d'évaluation des risques et des intervenants touchés.		
6	Estimer les risques et les dangers pour chaque option de lieu de refuge. (Étape 6) Estimer le niveau de risque. (*Utiliser la grille d'évaluation des risques, annexe 1, page 31 pour faciliter le processus.)* Définir les mesures de maîtrise des risques et leurs conséquences.		
7	Évaluer et comparer les options de lieu de refuge. Remplir le formulaire E de l'annexe 1.		
8	Décision – autoriser ou refuser l'accès à un lieu de refuge, avec des mesures de maîtrise des risques.		
9	Examiner le plan d'action proposé pour le navire et s'entendre à son sujet. Surveiller l'exécution du plan d'action.		
10	Effectuer un débreffage sur le processus de lieu de refuge avec l'équipe d'évaluation et les intervenants. Obtenir la rétroaction de l'équipe d'évaluation sur le processus.		
	S'assurer de documenter entièrement l'ensemble du processus décisionnel sur le lieu de refuge.		

	Rempli par	**Signé par :**
Signature		
(Nom en caractères d'imprimerie)		
Titre		
Date:		

Annexe 1 – Étapes 1 et 2 – Information sur le navire et son état actuel – Formulaire A

Information à préciser dans la demande du navire *[selon la résolution A.949(23) de l'OMI]* ***FORMULAIRE A***	
Information fournie par le NAVIRE	**Commentaires de la Sécurité maritime**
Quelle assistance est demandée au Canada? *(Allègement, mesures de lutte contre la pollution, remorquage, arrimage, assistance, stockage, réparations, etc.)*	
Énoncer les raisons pour lesquelles ne navire a besoin d'assistance, y compris la cause et l'importance des avaries ou du problème. *(Incendie, explosion, avaries au navire, par exemple défaillances mécaniques ou structurales, abordage, pollution, stabilité réduite, échouement, etc.)*	
Quels sont les dangers, risques associés et conséquences possibles dans l'éventualité d'un sinistre si le navire **garde sa position,** **poursuit le voyage,** **gagne un lieu de refuge.** **est amené vers le large.**	
Décrire sommairement le problème et les questions connexes en adoptant le point de vue du Canada.	

Annexe 1 – Étape 1 - Information additionnelle sur le navire – Formulaire B

	COORDONNÉES DE COMMUNICATION DU NAVIRE **FORMULAIRE B** *Page 1 de 2*
L'identité du navire *(Nom, pavillon, no identification OMI/ISMM)*	
Nom et nationalité du capitaine	
Est-il encore à bord? *O/N*	
Nom de l'auteur de la demande, date et heure	
Commentaires généraux : Dernier port d'escale :	
Langue de travail à bord	
Sûreté (certificat, niveau)	
Représentant local de la compagnie • Nom • Adresse • Numéro de téléphone et courriel	
Propriétaire enregistré • Nom • Adresse • Numéro de téléphone et courriel	
Compagnie enregistrée • Nom • Adresse • Numéro de téléphone et courriel	
Affrètement coque nue • Nom • Adresse • Numéro de téléphone et courriel	
Représentant local de la société de classification • Nom • Adresse • Numéro de téléphone et courriel	
Le navire est-il assuré? Assureurs du navire : • Nom • Adresse • Numéro de téléphone et courriel	
Représentant local du club P et I • Nom • Adresse • Numéro de téléphone et courriel	
	Renseignements sur le navire
Type de navire	Année de construction
Dimensions	Jauge / Tirant d'eau Longueur / Tirant d'air Largeur
Propulsion, propulseurs	
Apparaux de mouillage	
Apparaux de remorquage	
Carburant – quantité	
Nature et état de la cargaison, des provisions de bord, du combustible de soute, en particulier les marchandises dangereuses : • type • quantité et • état	
Position du navire (et comment elle a été déterminée)	
le cap et la vitesse du navire; *(de l'erre, à la dérive ou au mouillage)*	
Renseignements sur le trajet	
Situation de l'équipage, assistants, autres *(nombre à bord et évaluation des facteurs humains, notamment la fatigue)*	

Annexe 1 – Étape1 - Information additionnelle sur le navire – Formulaire B

	Renseignements sur le navire ***FORMULAIRE B*** *Page 2 de 2*
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? Quelle est la probabilité d'un sinistre?	
Espace libre (profondeur, dérive, densité du trafic)	Profondeur | Drift | Fluctuations de la densité de circulation
La société de classification a-t-elle été informée? *O/N*	
	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 initial	
	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?	
Autres notes	

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

- Sécurité maritime de TC (équipe d’évaluation rapide des navires, expertise technique et opérationnelle des navires, organisation du trafic)
- MPO - GCC (expertise des interventions, des déversements et du nettoyage après déversement)
- MPO (expertise scientifique et opérationnelle des pêches, de l’océan et de l’habitat)
- Environnement Canada (contribution de l’équipe régionale d’interventions d’urgence, prévisions météorologiques)
- Équipe d’inspection du navire (Sécurité maritime de TC)
- Services juridiques de TC
- Sûreté maritime de TC
- Transports Canada – Communications
- Gouvernement provincial/territorial
- Autorités municipales
- Société de classification
- Services d’urgence (police, service d’incendie)
- Compagnies d’assistance
- Chantiers maritimes
- Experts maritimes
- Responsables de la santé
- Agence du revenu du Canada (ARC)
- Recherches et sauvetage (SAR)
- Ministère de la Défense nationale (MDN)
- Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI)
- Gendarmerie royale du Canada
- Gouvernement des États-Unis (État de l’Alaska)
- Gouvernement du Danemark (Groenland)
- État du pavillon
- Parcs Canada (parcs marins)
- Groupes autochtones
- Industrie du transport maritime
- Industrie de la pêche
- Industrie de la navigation de plaisance

Annexe 1 – Étapes 5, 6 et 7 – Critères de sélection d'un lieu de refuge convenable – Formulaire C

Besoins à combler pour résoudre le problème du navire?		Acceptabilité des options		***Formulaire C (Verso)***
Besoins possibles	Détails	**Refuge A**	**Refuge B**	**Refuge C**
Eaux abritées *(météo, mer, houle, glace)*				
Mouillage sécuritaire *(fond accrochant, profondeur)*				
Installations et 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 les incendies)*				
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	Détails	**Refuge A**	**Refuge B**	**Refuge C**
Navigation *(trafic, approche sans obstacle, pilotes, marées, 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 le nettoyage				
Capacité d'intervention d'urgence *(SAR, évacuation, services médicaux, HAZMAT)*				
Le navire en difficulté pourrait-il s'échouer à un endroit convenable si c'était nécessaire?				
Sûreté, capacité d'interdire l'accès, accès				
Conditions météorologiques et état de la mer *(vent dominant, marée, courant, glace, météo, mer)*				

Annexe 1 – Étapes 5, 6 et 7 – Éléments *pouvant être compromis lors d'un sinistre*

Prendre en considération chacun de ces facteurs pour chaque lieu de refuge envisagé. À noter que certains facteurs pourraient ne pas s'appliquer à toutes les options.

Santé, sécurité et sûreté			***FORMULAIRE D***
	Refuge A	**Refuge B**	**Refuge C**
Sûreté/sécurité publique (Prendre en considération la distance par rapport aux zones peuplées, les dimensions, etc.)			
Personnes à bord			
Intervenants			
Assistants			
Personnes à proximité du navire			
Autres navires dans le secteur			
Qualité de l'air, contamination			
Environnement			
Zones sensibles (habitat, espèces), réserve écologique ou secteur protégé			
Faune (marine, terrestre, aviaire)			
Eaux à proximité du navire			
Littoral adjacent			
Pays voisins *(États-Unis, Danemark)*			
Aspects socioéconomiques			
Communauté et intérêts commerciaux *(tenir compte de la distance des communautés et des secteurs industriels)*			
Incidence sur les pêches *(hauturière, approches, pêche des mollusques)*			
Biens immobiliers publics et privés			
Infrastructure *(ponts, chenaux maritimes, blocage du trafic, installations d'accostage, autres installations)*			
Ralentissement ou perturbation d'activités portuaires			
Coûts (assistance, assainissement de l'environnement, transports, manutention de cargaison, rapatriement de l'équipage/des passagers, services d'urgence, installations de réparation, enlèvement d'épave, etc.)			
Réseau de transport maritime			
Activités pétrolières et gazières extracôtières			
Le navire et sa cargaison			

Annexe 1 – Étape 6 – Grille d'évaluation des risques et des probabilités

Grille d'évaluation des risques

Cette grille d'évaluation peut vous aider à déterminer le niveau de risque pour un danger particulier à partir de critères objectifs liés à la probabilité et à la gravité.

Gravité des conséquences négatives	***Probabilité des conséquences négatives au fil du temps***			
	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

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 multiples, dommages extrêmes aux biens ou à l'environnement, incidence négative extrême sur l'économie, incidence nationale majeure ou incidence majeure à long terme.

Grave : décès, blessures graves, dommages graves aux biens ou à l'environnement, perte du navire, risque majeur pour la sécurité ou restrictions à la navigation, incidence régionale.

Importante : blessures nombreuses, dommages importants aux biens ou à l'environnement, conséquences à court terme, incidence locale.

Mineure : quelques blessures mineures, quelques dommages aux biens ou à l'environnement, conséquences mineures à court terme.

Estimer la probabilité des conséquences négatives

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 produise.

Improbable : Il est improbable que l'accident se produise.

Annexe 1 – Détails de l'évaluation du lieu de refuge - Formulaire E (Étapes 5, 6 et 7)

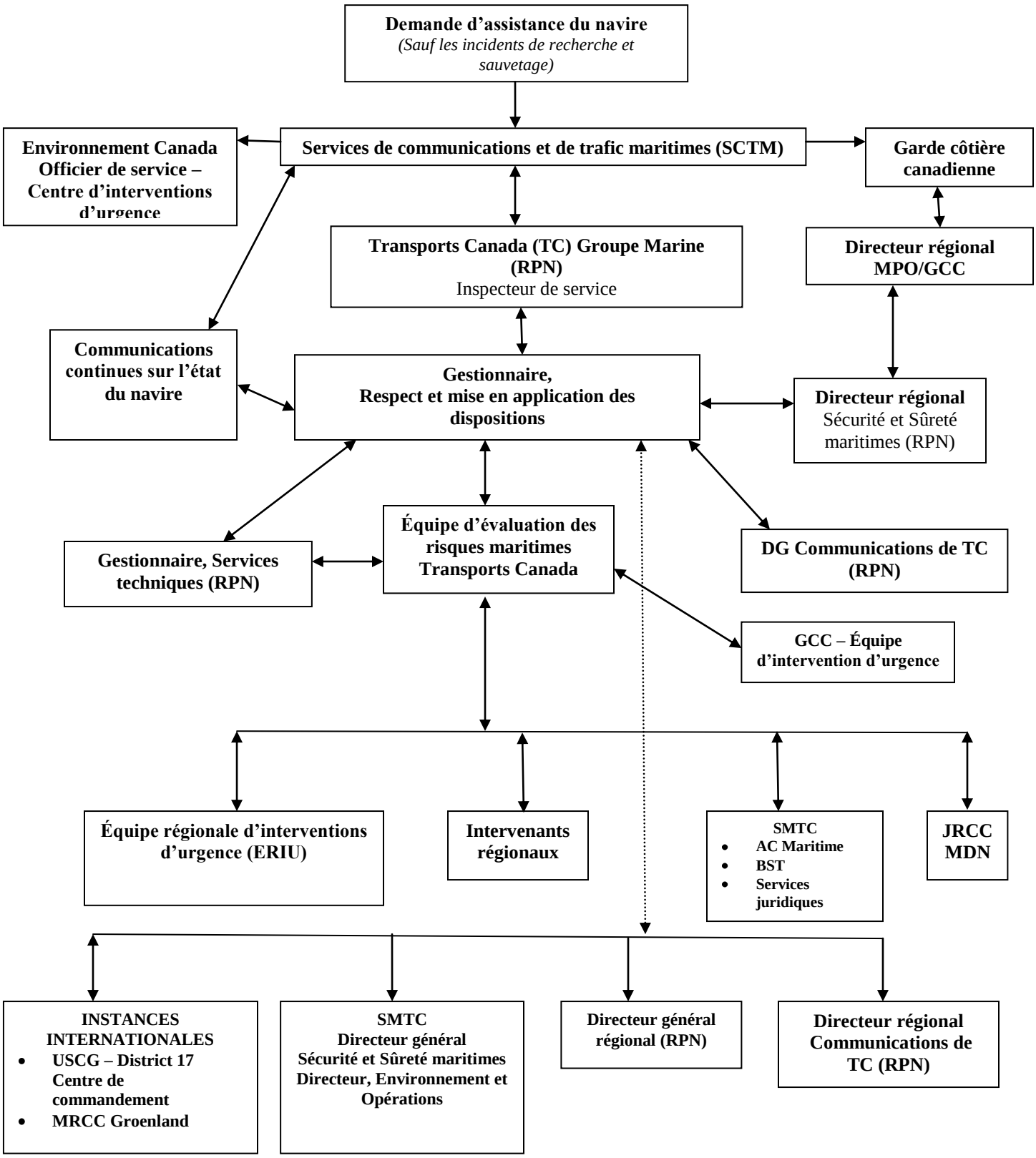
Détails de l'évaluation – (*Remplir un formulaire pour chacun des lieux de refuge envisagés.*)

Détails de l'évaluation – (*Remplir un formulaire pour chacun des lieux de refuge envisagés.*) **FORMULAIRE E** **Pour le lieu de refuge suivant :**			
Nature du problème et des questions connexes : (*Étape 1 et 2*)			
Option (port/lieu de refuge/même position/poursuivre le voyage) : (*Étape 5*)			
Décrire ce qui pourrait se produire) : (*Étape 6*)			
Conséquences possibles : (*Étape 6*)			
Estimation des risques	**Catégorie de conséquences** Préciser	**Catégorie de probabilité** Préciser	**Niveau de risque**
Mesures de maîtrise			
Évaluation du risque *(Étape 7)*	Avantages	Inconvénients	

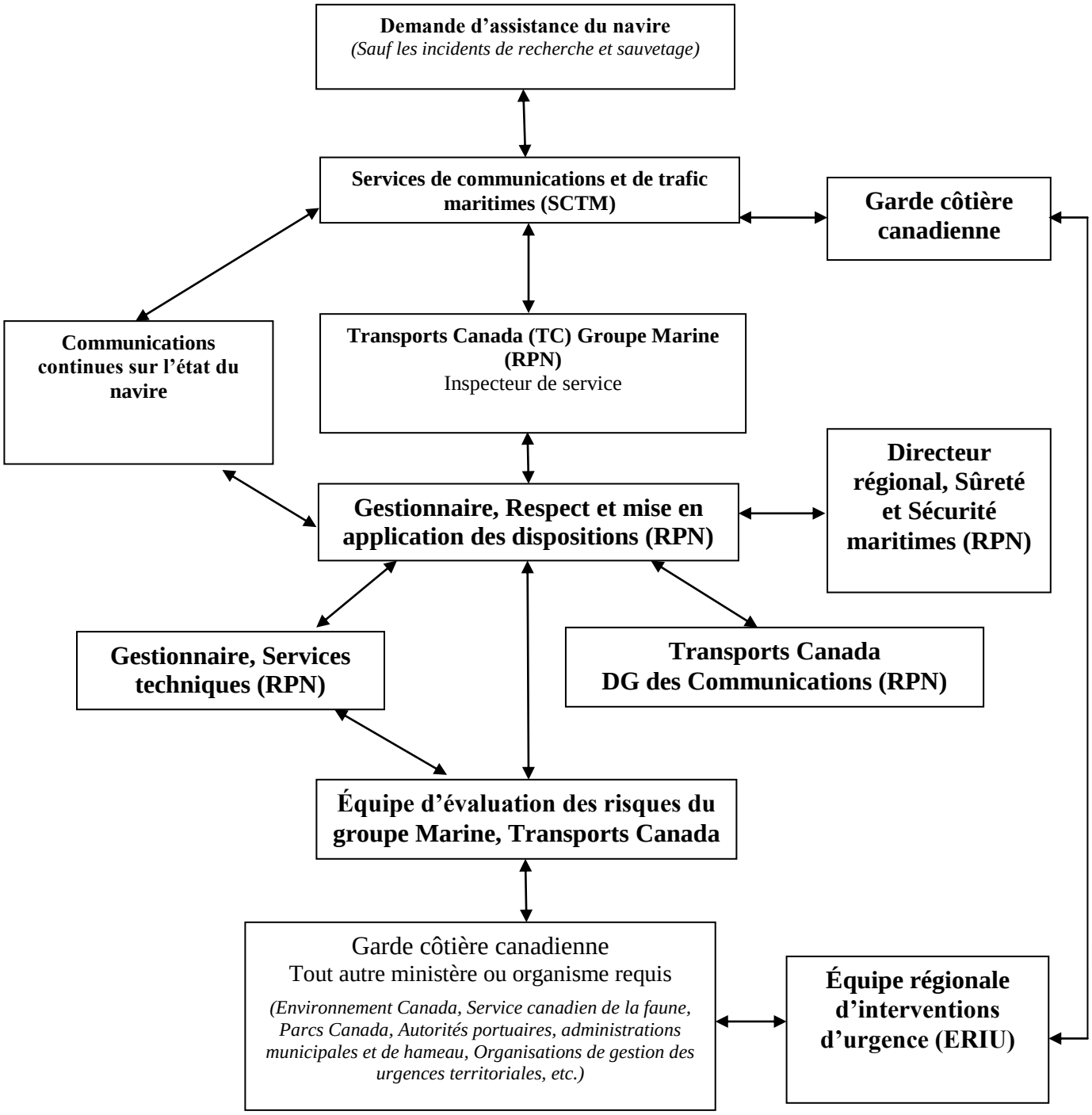
ANNEXE 2

Organigrammes des communications

ANNEXE 2 – ORGANIGRAMME DES COMMUNICATIONS – GLOBAL – RPN



ANNEXE 2 – PULR – ORGANIGRAMME DES COMMUNICATION S – ENTRE TRANSPORTS CANADA ET LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE



ANNEXE 3

RESSOURCES ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

ANNEXE *3 – RESSOURCES ET DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE*

Lois, règlements et normes

Internationaux

Organisation maritime internationale (OMI)

- Résolution A.949(23) de l'OMI - Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance.
  - http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=9042&filename=949.pdf
- Résolution A.950(23) de l'OMI - Services d'assistance maritime (SAM).
  - http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=9043&filename=950.pdf
- OMI Document d'information sur les lieux de refuge
  - http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=746

Canada

- *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*
  - http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-2002ch9-2.htm
- *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.*
  - http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-12/
- *Loi sur la sûreté du transport maritime*

  http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/

Documents de référence

- Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) de Transports Canada, TP 14707F.
  - http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-menu-1683.htm SECTION 2
- *Le Plan d'urgence conjoint du Canada et des États-Unis en cas de pollution (PUC CANUS)*
  - http://www.dfo-mpo.gc.ca/Library/343409.pdf
- Procédures de notification d'incidents afin d'informer la haute direction de TC et Sécurité publique Canada (SGDDI n° 3670719)
- Transports Canada, Matrice de notification générale en cas d'incidents maritimes graves.

Cartes marines

Le Service hydrographique du Canada produit toutes les cartes marines canadiennes. Pour voir la liste des cartes marines courantes, veuillez consulter :

- *Cartes marines et publications nautiques*, Catalogue 4, Arctique, 2008,
- *Cartes marines et publications nautiques*, Catalogue 3, Ontario/Manitoba incluant les Grands Lacs
- Site Web du Service hydrographique du Canada à : http://www.charts.gc.ca/index-fra.asp

PUBLICATIONS

- *Instructions nautiques*, ARC 400, Service hydrographique du Canada, ministère des Pêches et des Océans Canada, première édition, 2009.
- *Instructions nautiques, ARC 401, détroit d'Hudson, baie d'Hudson et eaux limitrophes*, Service hydrographique du Canada, ministère des Pêches et des Océans Canada, première édition, 2009.
- *Instructions nautiques, ARC 403, Arctique de l'Ouest*, Service hydrographique du Canada, ministère des Pêches et des Océans Canada, première édition, 2011.
- *Instructions nautiques, Arctique Canada*, Service hydrographique du Canada, ministère des Pêches et des Océans Canada, volume II, quatrième édition, 1985.
- *Instructions nautiques, Grand lac des Esclaves et fleuve Mackenzie*, Service hydrographique du Canada, ministère des Pêches et des Océans Canada, septième édition, 1989.
- *Table des marées et courants du Canada, l'Arctique et la baie d'Hudson*, ministère des Pêches et des Océans du Canada, volume 4, 2012.
- *Manuel sur le milieu marin, l'Arctique et le passage du Nord-Ouest*, ministère des Pêches et des Océans du Canada, première édition, 1999.
- *Eaux intérieures, liste des feux, des bouées et des signaux de brume*, Garde côtière canadienne, 2009.
- *Manuel canadien des marées*, ministère des Pêches et des Océans du Canada.
- *Navigation dans les glaces dans les eaux canadiennes,* Garde côtière canadienne, révisée en septembre 1999.