32 Pollution – Conformité aux règlements canadiens

Nous attirons l'attention des capitaines sur ce qui suit :

Le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques angereux;*

Le Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast;

Le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires;

Le *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures.*

Le *Règlement sur les ententes en matière d'intervention environnementale*

Le Canada est responsable du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux,* et les *capitaines* devraient prendre note que ce Règlement renferme des dispositions précises sur les hydrocarbures, les substances liquides nocives et les produits chimiques dangereux, les substances polluantes, les eaux usées, les ordures, l'atmosphère et les systèmes antisalissure. Le Règlement incorpore les dispositions de la Convention MARPOL et de la Convention visant les systèmes antisalissure. Le Canada a adhéré à ces deux conventions, y compris toutes les annexes de la Convention MARPOL. Cependant, des dispositions sur les rejets plus rigoureuses s'appliquent aux eaux intérieures. Le gouvernement du Canada s'engage à protéger sa faune marine et son milieu océanique, et ne tolérera aucun rejet illégal d'hydrocarbures, de substances huileuses ou d'autres substances toxiques dans les eaux canadiennes.

La zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord est en place et vise les eaux de compétence canadienne situées au sud du 60e parallèle de latitude nord, y compris les eaux de la zone économique exclusive canadienne de 200 milles. Cette mesure s'applique également aux eaux du territoire français Saint-Pierre-et-Miquelon et des États-Unis. À compter du 1er janvier 2015, tous les bâtiments qui naviguent dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord doivent utiliser un carburant ayant une teneur en souffre d'au plus 0,10 %.

Tous les membres d'équipage doivent être mis au courant des conséquences d'un rejet illégal d'hydrocarbures ou d'autres substances toxiques dans les eaux canadiennes, y compris les effets dévastateurs sur la faune marine, la possibilité d'être condamnés à une amende sévère et à une peine d'emprisonnement, et la publication du nom des navires et des membres d'équipage qui ont été poursuivis avec succès.

Les navires qui entrent dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive de 200 milles, font l'objet d'une surveillance étroite par des aéronefs de surveillance, des patrouilleurs ainsi qu'au moyen d'images transmises par satellite et d'inspections de contrôle par l'État du port.

Les bâtiments soupçonnés d'avoir rejeter des hydrocarbures ou d'autres substances toxiques illégalement en milieu marin peuvent être détenus en vue d'une enquête et être poursuivis en vertu des lois canadiennes. Les propriétaires, les exploitants et les membres d'équipage déclarés coupables en vertu des lois canadiennes sont passibles d'une amende pouvant atteindre un million de dollars.

Tout rejet, ou risque de rejet de n'importe quel polluant doit être signalé par le biais du moyen le plus rapide disponible et de la façon prescrite par le document *Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins*, TP 9834, ou dans la résolution A851(20) de l'Organisation maritime internationale, tel que modifié. Dans l'éventualité où un bâtiment n'aurait pas pu obtenir le carburant conforme pour naviguer dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord, il doit signaler sa situation conformément aux procédures énoncées dans le bulletin de la sécurité des navires 04/2013 (Rapports à présenter lorsque le carburant conforme n'est pas disponible).

Les capitaines de pétrolier devraient noter que les navires-citernes visés doivent avoir à leur bord un certificat canadien de prévention de la pollution par les hydrocarbures ou un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, comme le prescrit la règlementation, ainsi qu'un certificat d'assurance ou tout autre document concernant la responsabilité financière émis conformément aux dispositions de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992.

Les capitaines de navire qui transportent des produits chimiques ou des hydrocarbures dans les zones de contrôle des glaces de l'Est du Canada doivent consulter la publication de Transports Canada intitulée *Lignes directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'est du Canada (TP 15163)* pour obtenir des directives quant à la façon d'exploiter leur bâtiment dans les zones de contrôle des glaces. Un exemplaire de ces lignes directrices doit se trouver à bord de tous les navires visés.

Les capitaines de bâtiments qui entrent dans la zone économique exclusive du Canada depuis la mer sont avisés de consulter le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* (le Règlement) et la publication TP 13617 intitulée *Guide d'application du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast du Canada* pour s'assurer qu'ils sont conformes. À l'exception des bâtiments exemptés de la disposition de la règlementation, tous les bâtiments doivent échanger ou traiter leurs eaux de ballast avant de les rejeter dans les eaux de compétence canadienne. Cette exigence s'applique aussi aux bâtiments qui transportent seulement des quantités résiduelles d'eau de ballast si de l'eau locale doit être ajoutée dans les réservoirs et déchargée avant de quitter les eaux de compétence canadienne. Le capitaine d'un bâtiment, qu'il transporte ou non des ballasts à bord, doit s'assurer que son bâtiment est conforme à la règlementation et présenter un formulaire de rapport sur l'eau de ballast dûment rempli, comme le prévoit la TP13617. Dans les cas où Transports Canada détermine qu'un bâtiment ne respecte pas la règlementation, celui-ci pourrait être soumis à une inspection et à une détention conformément au paragraphe 222(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.*

Transports Canada est le principal organisme responsable du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Le régime a été créé en 1995 afin de permettre à l'industrie d'intervenir face à ses propres déversements d'hydrocarbures jusqu'à un maximum de 10 000 tonnes dans le respect des délais prescrits et des conditions d'exploitation, dans les eaux canadiennes au sud du 60e parallèle de latitude Nord. Le régime repose sur un partenariat entre le gouvernement et l'industrie. Il impose des normes rigoureuses aux organismes d'intervention et aux installations de manutention d'hydrocarbures, et il établit les exigences au chapitre de la capacité nationale en matière de préparation. Veuillez consulter la fin de cet avis pour connaître le nom de la personne-ressource à Transports Canada.

La Garde côtière canadienne est le principal organisme fédéral chargé d'assurer une intervention adéquate pour tout déversement provenant de navires et tiendra le pollueur responsable de cette intervention. Elle surveille l'intervention globale afin de s'assurer qu'elle est efficace, rapide et adaptée à l'incident. Puisque la Garde côtière canadienne est informée de tout déversement provenant de navires, les pollueurs sont encouragés à discuter de leurs intentions avec le représentant concerné de la Garde côtière canadienne. Veuillez consulter la fin de cet avis pour connaître le nom de la personne-ressource à la Garde côtière canadienne.

En vertu de la partie 8 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes, tous les autres bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes ayant à leur bord des hydrocarbures (cargaison ou combustible) et les groupes de bâtiments qui sont poussés ou remorqués, qui ont une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes et qui transportent des hydrocarbures en tant que cargaison dans les eaux canadiennes au sud du 60e parallèle sont tenus de conclure une entente avec un organisme d'intervention certifié par Transport Canada.

Cette exigence ne s'applique pas aux bâtiments non canadiens qui ne font que passer dans la mer territoriale du Canada et qui ne se livrent pas à des activités de chargement ou de déchargement d'hydrocarbures pendant leur passage.

Liste des organismes d'intervention certifiés par Transports Canada et leurs zones géographiques de responsabilités :

La zone géographique d'intervention de la *Western Canada Marine Response Corporation* (WCMRC) couvre les eaux longeant la Colombie-Britannique (y compris leurs rivages) ainsi celles qui s'entendent dans l'ensemble de la zone économique exclusive (200 milles marins au large des côtes), y compris, sans toutefois s'y limiter, les eaux intérieures de la province.

La zone géographique d'intervention de la Société d'intervention maritime, Est du Canada ltée. (SIMEC) couvre toutes les eaux canadiennes situées au sud du 60e parallèle de latitude nord dans les provinces de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, à l'exception des eaux situées dans les zones primaires d'intervention associées aux ports désignés de Saint John, au Nouveau-Brunswick, et de Point Tupper, en Nouvelle-Écosse.

La zone géographique d'intervention de *Point Tupper Marine Services Ltd*. comprend toutes les eaux situées entre un arc ayant un rayon de 50 milles marins et centré sur phare de Bear Head (45º33'N 61º17'W), mais ne s'étendant pas au nord de la levée empierrée Canso dans la baie St. Georges et de la masse terrestre contiguë et, pour plus de certitude, ne comprenant pas les eaux des lacs Bras d'Or, du canal St. Andrews, du canal St. Patricks, du lac Great Bras d'Or et des autres plans d'eau situés à l'intérieur de l'île du Cap-Breton.

La zone géographique d'intervention de *Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc.* couvre toutes les eaux canadiennes situées entre la limite ouest formée par un arc ayant un rayon de 50 milles marins dont le centre est situé aux cordonnées 45º08'03"N 66º17'12"W et la limite est formée par un arc ayant un rayon de 50 milles marins autour d'un point centré sur le phare du cap Spencer.

Veuillez consulter la fin de cet avis pour connaître le nom de la personne-ressource des divers organismes d'intervention.

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE (surintendant, intervention environnementale) Région de l'Ouest 604-270-3273 Région du Centre et de l'Arctique 519-383-1954 418-648-4557 Région de l'Atlantique 902-426-3699	**ORGANISMES D'INTERVENTION** Western Canada Marine Response Corporation 604-294-6001 604-294-9116 (24 heures) Société d'intervention maritime, Est du Canada ltée. 613-230-7369 Division du Québec 418-692-8989 Division de l'Atlantique 902-461-9170 Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc. 506-632-4499 Point Tupper Marine Services Ltd. 902-625-1711
TRANSPORTS CANADA Transports Canada, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux, 330, rue Sparks, 10e étage (K1A 0N5), 613-990-3131	