

Systemes de pointe pour les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures dans les ports

Implications pour le Canada





À Propos De Nous

Clear Seas centre pour le transport maritime responsable est un centre de recherche indépendant à but non lucratif qui fournit des renseignements impartiaux fondés sur des faits au sujet du transport maritime au Canada.

Le travail de Clear Seas, dirigé par un conseil d'administration et conseillé par un comité consultatif sur la recherche, se concentre sur la détermination et le partage des meilleures pratiques pour le transport sûr et durable au Canada, englobant l'incidence économique, environnementale et humaine de l'industrie du transport maritime.

Tous les rapports de Clear Seas sont rendus publics et disponibles à **clearseas.org**

Conseil d'administration du Clear Seas centre pour le transport maritime responsable

Kate Moran, présidente

Présidente-directrice générale, Ocean Networks Canada, et professeure, faculté des sciences, Université de Victoria (Victoria, C.-B.)

Kim Baird, O.C., vice-présidente

Propriétaire d'entreprise, Kim Baird Strategic Consulting et ancienne négociatrice en chef, Première Nation de Tsawwassen (Tsawwassen, C.-B.)

Christopher Causton

Porte-parole, capitaine de Victoria Harbour Ferries et ancien maire d'Oak Bay (Victoria, C.-B.)

Lindsay Gordon

Chancelière, Université de la Colombie-Britannique, et ancienne présidente-directrice générale, Banque HSBC Canada (Vancouver, C.-B.)

John W. Hepburn, FRSC

Vice-président, recherche, ICRA (Toronto, ON)

Bud Streeter

Président, Lloyd's Register Canada (Halifax, N.-É.)

Roger Thomas

Ancien vice-président directeur, Amérique du Nord, Nexen Inc. (Calgary, AB)

Duncan Wilson

Vice-président, responsabilité sociale d'entreprise, Port de Vancouver (Vancouver, C.-B.)

John Woodward

Partenaire/propriétaire d'entreprise, Woodcorp Investments Ltd. (Vancouver, C.-B.)

À propos du présent rapport

Clear Seas a demandé la réalisation d'une étude des systèmes de gouvernance et des pratiques en cas de déversement d'hydrocarbures dans les principaux ports d'autres pays afin de repérer des possibilités d'amélioration des régimes en place dans les ports canadiens. L'examen de ces autres systèmes a permis de repérer des renseignements qui devraient être pris en compte à mesure que le Canada continue à améliorer son système d'intervention en cas de déversement. Bien que le présent rapport porte principalement sur les expériences récentes sur la côte du Pacifique, il met en évidence des enjeux qui sont pertinents pour l'ensemble des ports canadiens, tout en reconnaissant que les conditions locales nécessitent des solutions particularisées, un point qui est répété ci-après. Il convient de souligner que le présent rapport met en avant des éléments qui doivent être pris en compte dans le but d'améliorer l'état de préparation du Canada pour répondre de manière efficace aux déversements. Le but ne consiste pas à proposer des solutions définitives, mais plutôt à repérer des domaines d'amélioration potentiels et de suggérer des solutions possibles. Les « implications » déterminées dans le présent rapport offrent des pistes de solutions qui nécessitent d'être développées et analysées plus en détail afin d'appuyer les décisions en matière de politique. Enfin, il est reconnu que la Garde côtière canadienne et d'autres entités sont déjà en train de donner suite à plusieurs des implications.

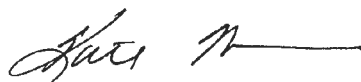
L'équipe chargée de l'étude était dirigée par Trevor Heaver, professeur émérite au Centre for Transportation Studies de l'Université de la Colombie-Britannique. Une liste complète des membres de l'équipe ainsi que leurs contributions respectives se trouve à l'annexe B, et une liste des personnes interrogées est fournie à l'annexe C.

Le présent rapport reflète l'essentiel des conclusions de M. Heaver. Clear Seas est seul responsable des changements apportés uniquement à des fins éditoriales ou stylistiques.

Message de la présidente

Le climat subit des changements rapides en raison de la combustion de combustibles fossiles, et la communauté scientifique mondiale s'entend pour dire que nous devons bientôt opter pour un monde neutre en carbone, et peut-être même pour un bilan carbone négatif, afin d'éviter les pires effets des dérèglements climatiques. Nous continuons cependant d'utiliser des combustibles fossiles, et jusqu'à ce que nous amorçons un virage rapide – espérons-le – vers d'autres sources d'énergie, il est important de réduire le risque d'accidents mettant en cause des navires, alimentés au mazout, qui transportent des conteneurs ou du vrac, et ceux qui transportent du carburant liquide vers des marchés extérieurs. Dans le cas du transport maritime, le public est principalement préoccupé à raison par le déversement potentiel de la cargaison d'un pétrolier en cas de collision ou d'échouage, mais les déversements de mazout ou de carburant ne sont pas limités aux pétroliers; tout navire commercial alimenté au mazout risque de polluer les eaux canadiennes en cas d'accident ou d'erreur humaine.

Le présent rapport s'inscrit dans le cadre des efforts de Clear Seas visant à fournir de l'information claire et factuelle pour permettre de limiter les risques et les conséquences négatives des déversements d'hydrocarbures liés aux navires. Il innove par la présentation d'observations et d'implications qui n'ont pas été abordées dans les études précédentes de ce genre. Le rapport comprend des renseignements à propos des régimes d'intervention en cas de déversement dans de grands ports mondiaux, ainsi que de l'information sur des solutions potentielles à mettre en œuvre au Canada. Par conséquent, le présent rapport offre une importante perspective sur ce sujet complexe et apporte une contribution significative à la recherche du meilleur moyen d'intervenir en cas de déversements d'hydrocarbures provenant de navires.



Dr. Kate Moran, Chair

Clear Seas Centre for Responsible Marine Shipping

Table des matières

| | |
|---|----|
| À propos du présent rapport | 2 |
| Message de la présidente | 2 |
| Préface | 4 |
| Sommaire exécutif | 5 |
| 1.0 Introduction | 6 |
| 2.0 Les conditions dans les ports | 8 |
| 3.0 Le régime international d'intervention en cas de déversement | 10 |
| 4.0 Compétence et régime d'intervention canadien | 12 |
| 4.1 Compétence liée aux déversements d'hydrocarbures près des côtes | 12 |
| 4.2 Le régime d'intervention fédéral | 13 |
| 5.0 Thème 1 : L'importance d'une politique nationale | 16 |
| 5.1 Le cadre stratégique en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne | 16 |
| 5.2 Le cadre stratégique au Royaume-Uni | 16 |
| 5.3 Le cadre stratégique aux États-Unis | 18 |
| 5.4 Implications pour le Canada | 19 |
| 6.0 Thème 2 : La nature holistique et les objectifs des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures | 24 |
| 7.0 Thème 3 : Une intervention intégrée en cas de déversement dans les ports | 25 |
| 8.0 Thème 4 : Atteindre l'état de préparation aux interventions en cas de déversement | 28 |
| 9.0 Thème 5 : Acquérir la flexibilité nécessaire dans les interventions en cas de déversement | 32 |
| 10.0 Thème 6 : La nécessité d'une amélioration continue | 33 |
| 11.0 Conclusions | 34 |
| Références | 37 |
| Annexe A | 39 |
| Annexe B | 42 |
| Annexe C | 42 |

Préface

La protection des eaux intérieures et adjacentes des ports contre la pollution liée à la navigation maritime constitue une infime partie d'un défi mondial : comment regrouper les connaissances et organiser les responsabilités et les réglementations de manière à ce que le transport maritime soit effectué de manière efficiente et toujours plus durable? Des initiatives peuvent être prises par l'industrie, les gouvernements ou les organisations gouvernementales internationales. Toutefois, certaines questions fondamentales demeurent : Qui doit faire quoi? Comment peut-on améliorer les régimes de gouvernance et de quelle façon ces changements auront-ils une incidence sur le rendement des interventions en cas de déversement?

Du point de vue canadien, les événements entourant le déversement d'hydrocarbures dans la Baie English, en Colombie-Britannique, provenant du vraquier *M/V Marathassa* en 2015 ont permis de recueillir des données locales à propos des enjeux liés aux interventions en cas de déversements d'hydrocarbures. Ces événements ont soulevé les questions suivantes : De quelle manière le régime de gouvernance associé à l'intervention sur les lieux de déversements d'hydrocarbures à Vancouver se compare-t-il à celui d'autres principaux ports du monde? Quelles leçons pouvons-nous tirer des pratiques suivies dans les autres ports?

Cet examen des interventions en cas de déversement menées ailleurs a été entrepris lorsque l'on a pris connaissance du besoin de modifier le régime canadien. Les modifications seront présentées à l'avenir dans le cadre du [Plan de protection des océans](#), annoncé le 7 novembre 2016 par le premier ministre Trudeau.

Les leçons retenues et les implications constatées au terme de l'examen des conditions dans les autres ports ont en grande partie conforté les recommandations de changement dans deux examens officiels des pratiques canadiennes, le [rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes \(2013\)](#) et le [rapport Butler \(2015\)](#).

Cependant, les recherches menées à propos des conditions dans les autres ports permettent de présenter des variations des recommandations contenues dans ces rapports, ainsi que des modifications qui n'y sont pas mentionnées. Nous espérons que les implications soulevées dans la présente étude permettront de contribuer aux délibérations sur le contenu du Plan de protection des océans.

Sommaire exécutif

La présente recherche s'est intéressée aux politiques et pratiques d'intervention en cas de déversement dans sept ports situés dans cinq pays. Il s'agit des ports de Seattle, Los Angeles et Houston aux États-Unis, et des ports de Southampton, Anvers, Rotterdam et Hambourg en Europe. Ces pays et ces ports présentent une large gamme de politiques nationales et de conditions et pratiques portuaires avec lesquelles il est intéressant de comparer les politiques et pratiques canadiennes.

Les pratiques suivies pour les interventions en cas d'urgence ont généralement évolué en fonction de l'expérience. Le Canada a la chance d'avoir principalement tiré les leçons de déversements survenus ailleurs, mais il s'est pendant trop longtemps concentré sur les préoccupations à l'égard des déversements catastrophiques.

Les recherches présentées dans cet examen s'appuient également sur les récents rapports canadiens portant sur les interventions en cas de déversement. Il s'agit des documents suivants : [trois rapports menés par Nuka Research & Planning Group pour le compte de la Colombie-Britannique](#); le premier rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes; et le rapport Butler – [Examen indépendant du déversement d'hydrocarbures du M/V Marathassa – Opération d'intervention environnementale](#).

Le présent rapport s'ajoute aux éléments pertinents dans le cadre de l'élaboration du Plan de protection des océans.

Les conséquences pour le Canada des pratiques d'intervention en cas de déversement observées dans les ports et les pays faisant l'objet de l'étude ont pu être tirées en gardant trois conditions à l'esprit. Les voici :

- Les caractéristiques souhaitables des systèmes d'intervention en cas d'urgence sont bien connues; le Canada ne les a pas intégrées de manière adéquate dans son système d'intervention en cas de déversement.
- Les études concernant la province de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral ont indiqué l'orientation générale des changements à apporter et ont formulé des recommandations précises. Le besoin d'une planification d'intervention ciblée et fondée sur les risques a été déterminé dès 2013.
- L'élaboration d'un nouveau Plan de protection des océans témoigne de la nécessité de procéder à des changements importants dans le [Plan d'urgence pour les déversements en mer – Chapitre national](#).

Les quinze implications abordées dans le présent rapport, tirées des conditions dans les sept ports étudiés, sont envisagées selon six thèmes : l'importance d'une politique nationale; la nature holistique et les objectifs de la prévention des déversements d'hydrocarbures et de l'intervention en cas de déversement; une réponse intégrée aux déversements se produisant dans les ports; l'atteinte de l'état de préparation aux interventions en cas de déversement; l'acquisition de la flexibilité nécessaire dans les interventions en cas de déversement; le besoin d'amélioration continue.

Les implications du présent rapport prennent également en compte quatre facteurs de changement qui ne sont pas présentés dans les autres études. Les voici :

1. Définir clairement le rôle des organismes d'intervention en ce qui concerne la formation et l'éducation en plus des capacités techniques, tout en précisant qu'elles ne remplacent pas l'organisation responsable de l'efficacité de l'intervention en cas de déversement.
2. Envisager de transférer la responsabilité de la planification et de la gestion des interventions en cas de déversement dans les ports fédéraux de la Garde côtière canadienne aux administrations portuaires.
3. Rendre obligatoires la mise à la disposition du public et la transparence des données liées aux déversements ainsi que des plans d'intervention des organismes et sociétés relevant de la compétence fédérale (à l'exception des coordonnées personnelles), et encourager les autres ordres de gouvernement à procéder de même.
4. S'assurer de la disponibilité et de l'intégration des connaissances autochtones et scientifiques locales auprès des équipes d'intervention en cas de déversement.

1.0 Introduction

Les conditions pour assurer des mécanismes efficaces d'intervention en cas d'urgence sont bien connues. Bien qu'aucune définition ne permette de réunir tous les éléments pertinents dans l'ensemble des environnements, la description suivante s'en approche :

Les catastrophes... nécessitent des interventions qui sollicitent plusieurs organismes gouvernementaux et intervenants du secteur privé, y compris les médias. Pour assurer une gestion efficace des catastrophes et en raison de l'aspect imprévisible de ces événements, ces facteurs exigent la mise en place à l'avance de structures d'intervention, prêtes à être utilisées à court préavis, les lignes de responsabilité étant clairement définies et les mécanismes de coordination des efforts, déjà établis. ... [Selon les comparaisons] ... une planification minutieuse au préalable, une délimitation nette des champs de responsabilité et des rôles lors de l'intervention, des mécanismes efficaces pour la communication à tous les niveaux, et des dispositions pour une communication adéquate avec le public [constituent] des éléments clés de mécanismes d'intervention efficaces.¹

Les résultats du rapport s'appuient sur un examen détaillé des régimes d'intervention en cas de déversement au Canada et ailleurs, ainsi que sur des études de cas empiriques comprenant des entrevues menées avec des responsables des interventions en cas de déversement dans sept grands ports situés dans cinq pays. Ces entrevues ont été menées entre juin et octobre 2016 aux États-Unis (Seattle, Los Angeles et Houston), en Allemagne (Hambourg), en Belgique (Anvers), aux Pays-Bas (Rotterdam) et au Royaume-Uni (Southampton).

¹ Kahn, Laura H et J. A. Barondess, 'Preparing for Disaster: Response matrices in the USA and UK', *Journal of Urban Health*, 2008, 85.6. 910-922, Abstract, Document consulté le 1er novembre 2016 à l'adresse suivante : <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2587650/>

Les trois ports américains ont été choisis en premier. Seattle, Los Angeles et Houston présentent des conditions différentes en ce qui concerne l'environnement portuaire, la composition du trafic du port et les communautés portuaires, et ils suivent le même régime national d'intervention en cas d'urgence. Les ports européens ont été choisis en raison de leur importance en tant que ports internationaux, avec des chiffres similaires à ceux des ports nord-américains. Les ports d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg ont été sélectionnés en tant que ports majeurs, situés à proximité les uns des autres, mais suivant des régimes nationaux différents. Le port de Southampton a été choisi en raison de son emplacement dans une zone environnementale extrêmement sensible, alors qu'il compte la principale raffinerie de pétrole britannique ainsi qu'un important terminal à conteneurs sur sa voie navigable. Le Royaume-Uni présente également des dispositions institutionnelles distinctives, y compris la propriété privée de ses ports.

Le fait d'étudier les politiques et les pratiques de ces ports peut fournir des renseignements précieux pour les ports canadiens.

Le processus d'intervention en cas de déversement sur l'eau est complexe et compliqué en tant que tel, mais il ne s'agit que d'un élément dans la vaste démarche visant à assurer la sécurité de l'activité maritime. Les interventions en cas de déversement concernent tous les intervenants portuaires et tous les ordres de gouvernement. Elles ont fait l'objet d'études internationales et ont profité des avancements dans les interventions d'urgence au-delà du secteur du transport maritime, où les situations d'urgence de différents types sont malheureusement de plus en plus courantes.

Le résultat de cette expérience en matière d'intervention d'urgence en général, et particulièrement en ce qui concerne les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures, est que les lignes directrices d'une « pratique exemplaire » sont bien connues.

Les publications de quatre organisations méritent d'être citées.

- [L'Organisation maritime internationale \(OMI\)](#) appuie un programme exhaustif qui comprend des manuels, des lignes directrices et des cours portant sur la prévention et les interventions en cas de pollution par les hydrocarbures (OMI, 2015).
- [L'ARPEL \(Regional Association of Oil, Gas and Biofuels Sector Companies in Latin America and the Caribbean\)](#) a mis au point un outil d'évaluation des interventions en cas de déversements d'hydrocarbures (RETOS). RETOS fournit une série de listes de vérification simples d'utilisation comprenant des critères de l'état de préparation en cas de déversement d'hydrocarbures (ARPEL, 2014).
- [IPIECA-OPG](#) a un certain nombre de [publications](#) dans le cadre de la série des guides des pratiques exemplaires qui résument les perceptions actuelles des pratiques exemplaires pour divers sujets liés à l'état de préparation et à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures² (IPIECA-OPG).
- [L'International Tanker Owners Pollution Federation \(ITOPF\)](#) compte 17 documents d'information technique concernant la pollution par les hydrocarbures, y compris un document traitant de l'élaboration d'un plan d'urgence pour les déversements d'hydrocarbures en milieu marin (ITOPF).

2 Lorsque l'IPIECA a été fondée en 1974, l'acronyme représentait l'Association internationale de l'industrie pétrolière pour la sauvegarde de l'environnement (International Petroleum Industry Environmental Conservation Association). Depuis 2002, l'association est désormais connue sous le nom d'IPIECA, l'association internationale de l'industrie pétrolière et gazière pour les questions environnementales et sociales. L'IOGP représente l'industrie du pétrole et du gaz naturel d'amont devant les organisations internationales, et, de manière importante, s'engage activement à faire connaître les pratiques exemplaires.

Les questions servant à évaluer la pertinence d'un plan d'urgence dans le document de l'ITOPF ont été utilisées dans le cadre d'un rapport réalisé par Nuka Research and Planning Group (Nuka) pour la province de la C.-B. Dans ce rapport intitulé « [West Coast Spill Response Study](#) », volume 3, Nuka met en évidence les caractéristiques clés d'un système qu'il qualifie de « de classe mondiale » pour la prévention des déversements en milieu marin et l'intervention lors de tels déversements (Nuka, 2013). Dans un rapport subséquent, Nuka a également relevé certaines pratiques provenant de différents pays, et a suggéré une façon dont leur application pourrait être envisagée en C.-B. (Nuka, 2015).

Étant donné que les caractéristiques souhaitables des pratiques d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures sont connues, pourquoi, à certains endroits, semble-t-on mieux atteindre les objectifs qu'ailleurs? Que leurs objectifs soient de portée mondiale ou non, comment les ports et les villes font-ils pour les atteindre? Les réponses à ces questions peuvent fournir une base qui permettra de comprendre pourquoi certains aspects de l'intervention menée à Vancouver se sont avérés inefficaces. Quelles sont les implications des situations des autres ports pour Vancouver? Heureusement, certaines réponses à ces questions sont déjà connues, et on y donne suite. Cependant, les ramifications complètes des initiatives de la Garde côtière canadienne n'ont pas encore été définies.

Les six thèmes et les quinze implications déterminées dans le présent rapport mettent en avant les éléments des systèmes d'intervention étudiés qui méritent d'être examinés, alors que le Canada élabore son nouveau Plan de protection des océans. La plupart de ces éléments sont fondés sur les changements actuellement mis en œuvre par la Garde côtière canadienne et sont conformes à leur orientation.

2.0 Les conditions dans les ports

La question des interventions en cas de déversement dans les ports canadiens a été mise en avant dans cette étude pour trois raisons :

- Tout d'abord, en raison des préoccupations liées à l'intervention menée lors du déversement du *M/V Marathassa* dans la Baie English, en C.-B.
- Ensuite, parce que le volume du trafic et les conditions de navigation plus restreintes dans les ports et à proximité de ceux-ci exigent de prêter une plus grande attention aux mesures de prévention et d'intervention.
- Enfin, parce que les ports se situent dans des zones urbaines, à proximité d'une population importante, ce qui accentue les préoccupations d'ordre environnemental, économique, social et culturel.

La nature même des ports nécessite de prêter une attention particulière à la prévention des déversements. Cet aspect transparaît dans les systèmes de contrôle et de séparation du trafic maritime, ainsi que dans le recours à des pilotes et des remorqueurs pour assurer le déplacement et l'accostage sécuritaires des navires. Les activités considérées comme présentant des risques particuliers peuvent faire l'objet d'une réglementation spécifique, par exemple l'installation de barrages flottants pendant les opérations de mazoutage (chargement de carburant) ou l'imposition de restrictions au mouvement des navires lors de conditions dangereuses. Le déplacement des pétroliers dans le secteur Second Narrows dans le port de Vancouver en est un exemple. Grâce à la mise en place de telles mesures de précaution, lorsque des déversements se produisent dans ces conditions, ils sont principalement de faible ampleur et liés aux opérations, comme ceux associés au mazoutage.

Les déversements dans les ports peuvent généralement être gérés par le pollueur seul, ou avec l'aide de ressources supplémentaires se trouvant à proximité³. Selon la terminologie technique des interventions en cas de déversement, il s'agit pour la plupart de déversements de niveau 1, voire de niveau 2⁴. D'une façon générale, bien qu'il puisse exister des différences de classification des niveaux en fonction des pays, ces niveaux sont liés à la taille du déversement. Un déversement de niveau 1 est plus petit qu'un déversement de niveau 2, qui est lui-même inférieur à un déversement de niveau 3.

Le tableau suivant indique la portée des capacités d'atténuation des incidents en fonction du niveau du déversement.

Portée géographique des capacités en fonction de chaque niveau

| Capacités | Portée géographique |
|-----------|------------------------|
| Niveau 1 | Locale |
| Niveau 2 | Régionale ou nationale |
| Niveau 3 | Internationale |

IPIECA-OPG définit les niveaux comme suit⁵ : Les capacités de niveau 1 désignent les ressources locales de l'opérateur utilisées pour atténuer les déversements qui sont généralement de nature opérationnelle et se situent aux installations de l'opérateur ou à proximité de ces dernières. Dans certaines situations, des ressources supplémentaires pourraient être requises de la part des fournisseurs nationaux ou régionaux de niveau 2 afin d'augmenter la capacité d'intervention ou de faire appel à l'expertise technique de spécialistes. Les capacités de niveau 3 correspondent à des ressources disponibles mondialement qui renforcent les capacités de niveau 1 et de niveau 2. Les ressources des trois niveaux permettent de consolider et d'améliorer la capacité générale en permettant une intensification harmonieuse des moyens de lutte contre les déversements en fonction des conditions de l'incident. La nature cumulative des interventions par niveau constitue un concept important. Les éléments d'une intervention de niveau 1 sont appuyés par la capacité de niveau supérieur, et non remplacés par celle-ci.

Peu importe leur ampleur, les déversements dans les ports, de par leur emplacement, peuvent devenir des événements à grande incidence lorsqu'ils ne sont pas correctement gérés. Ce fut le cas avec l'incident du *M/V Marathassa*. Heureusement, le nettoyage physique de ce déversement a été mieux réalisé que l'établissement des communications. De tels déversements mettent en évidence le fait que des communications efficaces avec toutes les parties concernées sont essentielles, y compris avec les autorités en charge : les peuples autochtones, le gouvernement fédéral, la province, ainsi que les gouvernements locaux et leurs organismes. Des incidents le long des côtes ont posé des problèmes semblables, comme l'échouage du navire *Nathan E. Stewart*, un remorqueur de chaland pétrolier, à Seaforth Channel, en C.-B. (le 14 octobre 2016).

³ Dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire d'Anvers, la gestion de tout déversement relève de la responsabilité de l'organisation chargée par l'administration portuaire d'assurer l'intervention.

⁴ Un déversement de niveau 3 a une portée nationale et nécessite des ressources nationales et internationales. Les interventions à ce niveau sont présentées à la section 10.

⁵ <http://www.oilspillresponseproject.org/wp-content/uploads/2016/02/GPG-Tiered-Preparedness-and-Response.pdf> page 7

Le régime canadien d'intervention ne permettait pas de gérer efficacement ces déversements d'hydrocarbures de taille relativement réduite, en raison du manque d'attention accordée aux détails et aux relations à l'échelle locale, peut-être parce que le régime a été mis au point pour des déversements de grande taille qui se produisent rarement. Le Canada a heureusement connu peu de déversements de très grande ampleur, mais cela a fait en sorte que les déficiences du système sont demeurées en quelque sorte « cachées » pendant longtemps. Ces lacunes sont actuellement examinées. Cependant, compte tenu de l'augmentation potentielle du trafic de pétroliers en C.-B., des préoccupations sont soulevées quant à la possibilité de devoir intervenir en cas de déversement important. Il faut donc se pencher sur les deux types d'intervention selon l'ampleur du déversement.

3.0 Le régime international d'intervention en cas de déversement

Les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures dans les ports du monde entier sont menées en vertu de politiques nationales qui ont été grandement influencées par les conventions et les événements internationaux. Les pays ont tiré des leçons des déversements qui ont pu se produire ailleurs, mais des lacunes ont été relevées au sein de leurs propres régimes locaux d'intervention.

L'OMI a joué un rôle important dans l'établissement d'approches en matière d'intervention en cas de déversement et l'élaboration de conventions internationales pour l'industrie mondiale. Les conventions internationales reflètent les idées de l'époque et elles établissent le contexte des actions nationales.

Le premier déversement catastrophique mettant en cause la nouvelle génération de superpétroliers s'est produit en 1967, lorsque le navire *Torrey Canyon* s'est échoué au sud-ouest de Land's End, en Angleterre, où il a déversé quelque 119 000 tonnes de pétrole. Il s'en est suivi une prise de conscience internationale. Cependant, on a par la suite surtout prêté attention aux dispositions visant l'indemnisation des personnes affectées par la pollution, ainsi qu'aux mesures de contrôle des rejets d'hydrocarbures liés aux opérations⁶. Seuls certains plans d'intervention nationaux et régionaux ont été élaborés⁷.

C'est plutôt le naufrage de l'Exxon Valdez en 1989 dans le golfe du Prince William, en Alaska, ayant causé le déversement de quelque 35 000 tonnes d'hydrocarbures, qui a finalement donné lieu à l'adoption de mesures internationales à l'égard des déversements. L'exigence liée aux pétroliers à double-coque a été la plus importante mesure préventive introduite (pour le commerce américain à venir) en vertu de la [Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures \(OPA 90\)](#) et, à l'échelle internationale, des modifications apportées à la [Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires \(MARPOL\)](#) en 1992.

La mesure la plus notable en ce qui concerne les interventions en cas de déversement a été l'adoption, par l'OMI, de la [Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures \(Convention OPRC\)](#). Elle est entrée en vigueur en 1995.

6 La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

7 Le premier plan national d'urgence a été publié aux États-Unis en 1968. Il comprenait un système exhaustif de signalement des incidents, de confinement des déversements et de nettoyage. Le plan prévoyait également la mise en place d'un quartier général de l'intervention, d'une équipe nationale d'intervention et d'équipes régionales d'intervention (EPA, 2016).
Des ententes régionales et internationales ont été conclues en Europe : l'Accord de Bonn de 1969 (pays de la mer du Nord), la Convention d'Helsinki de 1974 (pays de la mer Baltique) et la Convention de Barcelone de 1976 (pays de la mer Méditerranée) (IOSC, 1999).

La Convention OPRC est axée sur un « incident de pollution par les hydrocarbures », qui est défini dans la convention comme un événement qui donne lieu ou peut donner lieu à un déversement d'hydrocarbures et qui présente ou qui peut présenter un risque pour le milieu marin, le littoral ou les intérêts connexes, et qui nécessite des mesures d'urgence ou une intervention immédiate⁸. Les déversements importants ont constitué le fondement de cette entente. La Convention OPRC définit un cadre exhaustif et mondial pour les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures en mer. Ses dispositions sont reprises dans le régime canadien. Certains articles de la Convention OPRC sont présentés à l'annexe A.

Les pétroliers de plus de 150 tonnes brutes et tous les autres navires de plus de 400 tonnes brutes doivent disposer d'un [Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures](#). L'article 6 de la Convention OPRC énumère les exigences des plans nationaux, des ports et des terminaux dans les termes suivants :

- Chaque pays met en place un système national pour lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution par les hydrocarbures. Ce système comporte au minimum la désignation :
 - de l'autorité ou des autorités nationales compétentes chargées de la préparation et de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures;
 - de l'autorité nationale chargée de recevoir les rapports de pollution par les hydrocarbures;
 - d'une autorité nationale qui peut demander ou fournir une aide internationale.
- Chaque pays doit disposer d'un plan d'urgence national pour la préparation et la lutte qui comporte le schéma des relations entre les divers organismes concernés du pays.
- Chaque pays, en coopération avec les industries pétrolière et maritime, les autorités portuaires et les autres entités appropriées, met en place :
 - une quantité minimale de matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures disposée préalablement et appropriée au risque encouru et des programmes relatifs à l'emploi de ce matériel;
 - un programme d'exercices à l'intention des organisations de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et de formation du personnel concerné;
 - des plans détaillés et des moyens de communications, disponibles en permanence, pour lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures;
 - un mécanisme ou un arrangement pour coordonner l'intervention et mobiliser les ressources nécessaires.
- Chaque pays doit fournir à l'OMI des informations concernant l'emplacement et les données de communication de son organisme dirigeant responsable des déversements d'hydrocarbures, ainsi que des renseignements sur le matériel de lutte contre la pollution, les services d'experts et son plan d'urgence national.

8 L'autorité d'agir à la suite d'un incident pouvant entraîner un déversement est importante pour garantir une action en temps voulu en vertu des obligations de la partie responsable des coûts.

4.0 Compétence et régime d'intervention canadien

La compétence détermine les domaines pour lesquels les ordres de gouvernement sont responsables en ce qui concerne une intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

4.1 Compétence liée aux déversements d'hydrocarbures près des côtes

Au Canada, le gouvernement fédéral a l'autorité en ce qui concerne la mer territoriale et les eaux de la zone économique côtière. En termes simples, les eaux côtières, y compris celles des ports fédéraux, relèvent de la responsabilité du gouvernement fédéral.

Les provinces sont chargées de la gestion des terres publiques, ce qui comprend les terres situées au-dessus du niveau de basse mer.

La Colombie-Britannique dispose d'une autorité plus vaste. En vertu d'une décision de justice rendue par la Cour d'appel de C.-B. en 1976, et confirmée par la Cour suprême du Canada en 1984, la province est également responsable des fonds marins des détroits de Georgia, de Juan de Fuca, de Johnstone et de la Reine-Charlotte, ainsi que de la zone côtière des fonds marins entre les principaux promontoires, à moins que cette responsabilité n'ait été transférée spécifiquement au gouvernement fédéral ou qu'il s'agisse d'une propriété privée⁹. Les ressources se trouvant sur ces estrans et fonds marins relèvent de l'autorité provinciale.

Par conséquent, puisque le gouvernement fédéral est responsable de la navigation maritime et de certaines autres ressources marines, la responsabilité visant à protéger et gérer les ressources marines relève d'un commun effort entre les organismes fédéraux et provinciaux.

Cette répartition des compétences soulève un certain nombre de questions en ce qui a trait à l'efficacité de l'intervention en cas de déversement dans les provinces¹⁰. Ces questions sont les suivantes, en particulier dans le cas de la Colombie-Britannique :

- Quelles sont les ententes en vigueur en ce qui a trait aux responsabilités entre le niveau de basse mer et le niveau de haute mer étant donné le recouvrement périodique des eaux dans la zone intertidale¹¹?
- Quelles sont les ententes en vigueur entre la province et les gouvernements locaux en ce qui a trait à la responsabilité et à la gestion des interventions en cas de déversement au sein des différents territoires de compétence des gouvernements locaux, y compris les Premières Nations? Les services d'incendie et de santé locaux et les services de police locale ou de la GRC peuvent être mobilisés. Qui gère les équipes de nettoyage de la zone intertidale?
- Quelles sont les ententes et les relations de travail entre la province et la GCC en ce qui concerne la planification et la gestion des interventions?

Bien que ces questions ne soient pas abordées dans le présent rapport, elles ont tout de même leur importance. Étant donné les récentes initiatives lancées en C.-B. dans le but de se préparer à des déversements terrestres et maritimes, il se peut que des réglementations entrent en conflit avec des règlements fédéraux. Il est à souhaiter que les initiatives fédérales en cours qui visent à ramener la planification et la gestion des interventions en cas de déversement à l'échelon local permettent d'établir une collaboration efficace entre tous les ordres de gouvernement, y compris les peuples autochtones.

9 Les décisions de justice sont fondées sur la désignation du territoire de la province par le Parlement britannique en 1866. À l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération canadienne en 1871, la province était constituée de tous les territoires britanniques, y compris la terre ferme, les détroits côtiers et les terres submergées à l'est de l'île de Vancouver et les îles de la Reine-Charlotte (désormais dénommées Haida Gwaii).

10 Le présent rapport ne traite pas des répercussions des ententes entre les gouvernements fédéral et provinciaux concernant les exploitations pétrolières extracôtières pour ce qui est du champ de responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures.

11 En ce qui concerne le chenal Solent au Royaume-Uni, le port est responsable jusqu'au niveau de haute mer et les gouvernements locaux, jusqu'au niveau de basse mer. En vertu d'un accord, les gouvernements locaux assument la responsabilité au-delà du niveau de haute mer.

4.2 Le régime d'intervention fédéral

Le gouvernement fédéral canadien a réagi au déversement de l'*Exxon-Valdez* en formant le Comité Brander-Smith en juin 1989. Ce dernier a remis son rapport final en 1990¹². Le Comité s'est intéressé à tous les accidents de pollution, mais en particulier aux déversements importants. Après de vastes consultations, des modifications ont été apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* en 1993, et une nouvelle réglementation est entrée en vigueur en 1995. La Loi a depuis été révisée à de nombreuses reprises, avant d'être refondue et mise à jour en 2001.

Tout comme le régime international, le Canada souscrit au « principe du pollueur-payeur ». Cependant, au terme de consultations avec l'industrie, le Canada est allé plus loin en octroyant à l'industrie la responsabilité principale du financement et de la gestion des éléments opérationnels du régime d'intervention. Le gouvernement est responsable du cadre législatif et réglementaire, y compris les normes, la supervision et le suivi des activités d'intervention, et la mise en application.

En cas de déversement, le Canada se tourne tout d'abord vers le pollueur, la partie responsable, pour le nettoyage, lorsque le pollueur est connu et qu'il dispose d'une capacité adéquate pour l'intervention.

La Garde côtière canadienne (GCC) constitue l'entité opérationnelle du gouvernement, et elle est chargée de veiller à ce que l'intervention en cas d'incidents de pollution réponde aux attentes. Depuis 2005, la GCC est un organisme de service spécial sous la gouverne d'un commissaire qui relève directement du sous-ministre de Pêches et Océans Canada (MPO). Transports Canada fixe les lignes directrices et établit le cadre réglementaire en ce qui concerne l'état de préparation et les interventions en cas de déversements provenant de navires et d'installations de manutention des hydrocarbures. Transports Canada est également chargé de la certification des organismes d'intervention du secteur privé. Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) représente l'autorité fédérale chargée de fournir des conseils environnementaux à la suite d'un déversement.

La réglementation de 1995 prévoit qu'une installation de manutention des hydrocarbures doit disposer d'un plan d'urgence sur place contre la pollution par les hydrocarbures qui est conforme aux conditions locales et adapté aux volumes d'hydrocarbures traités; il doit également y avoir une entente conclue avec un organisme d'intervention. Des normes nationales d'intervention sont définies pour les installations de manutention d'hydrocarbures et les organismes d'intervention. Les objectifs des normes visant les organismes d'intervention sont clairement définis dans le document de 1995, à savoir :

Ces normes signalent les modalités pour l'élaboration des plans d'intervention des organismes d'intervention (...). Les normes seront utilisées à l'étape de la planification de sorte à être préparé à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures. Chacun de ces plans sera unique et tiendra compte des particularités du secteur géographique. Étant donné que des facteurs environnementaux et autres dicteront dans une large mesure la réponse à un déversement, les normes ne pourront servir de barème pour évaluer le rendement. Les plans visent plutôt à assurer qu'une infrastructure d'intervention adéquate est en place et prête à l'intervention dans le cas d'un déversement, quelles qu'en soient l'ampleur ou les conditions. (Normes sur les organismes d'intervention, Transports Canada, Direction générale de la sécurité maritime, Ottawa, TP12401F 1995, p. 1)

12 Rapport final du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversement en milieu marin, accessible à l'adresse : <http://www.dfo-mpo.gc.ca/Library/117791.pdf>

Depuis 2010, le système fédéral a fait l'objet de plusieurs examens et a subi des modifications. Ces examens comprenaient les éléments suivants :

- Transports Canada, 2010, [Plan national de préparation en matière de prévention et d'intervention environnementale, TP 13585 F.](#)
- Vérificateur général, 2010, [Les déversements de pétrole provenant de navires – Rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable](#)
- Pêches et Océans Canada, 2011, [Intervention environnementale de la Garde côtière canadienne, Plan d'urgence pour les déversements en mer – Chapitre national.](#)
- Garde côtière canadienne, 2012, *Le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes*
- Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, 2013, *Un examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires – Mettre le cap sur l'avenir*
- Rapport Butler, 2015, *Examen indépendant du déversement d'hydrocarbures du M/V Marathassa – Opération d'intervention environnementale.*

Le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes de 2013 a formulé 45 recommandations concernant des modifications. Cela a permis de reconnaître le besoin de procéder à des changements fondamentaux en ce qui a trait aux pratiques de gestion des interventions en cas de déversement. Le rapport Butler contenait 25 recommandations. Les recommandations de ces deux rapports mettaient en avant les défaillances du système canadien. Des réponses à ces recommandations sont en cours d'élaboration, sans aucun résultat public pour le moment. À la suite de l'examen des systèmes d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures dans les principaux ports d'autres pays, les implications pour le Canada doivent être envisagées dans le contexte des modifications en cours de la politique canadienne.

Les événements récents qui se sont produits au Canada ont également joué un rôle important. Tel qu'il a été mentionné précédemment, dans les premières heures du 13 octobre 2016, le remorqueur Nathan E. Stewart s'est échoué à l'entrée du chenal Seaforth, au large de Bella Bella (C.-B.), et a causé un déversement estimé (en date du 1er novembre 2016) à 101 104 litres de diesel et 3 668 litres de lubrifiants (huile de lubrification, huile hydraulique, huile d'engrenages et huile de lubrification usagée)¹³. Cet incident a avivé les préoccupations et les intérêts liés à l'efficacité des interventions en cas de déversements au Canada.

L'objectif du nouveau Plan de protection des océans consiste à disposer d'un système de sécurité maritime de classe mondiale visant à la fois à prévenir les incidents de pollution marine et à améliorer la capacité d'intervention¹⁴. Une somme de plus de 1,5 milliard de dollars sera investie sur cinq ans dans de nouveaux navires et programmes, et dans de nouvelles infrastructures, afin de faire progresser la prévention des déversements grâce à une sécurité accrue des déplacements des navires. De nouveaux règlements et d'autres outils seront préparés en collaboration avec les intervenants et les peuples autochtones afin de gérer plus efficacement le trafic maritime local et les enjeux liés aux interventions. L'initiative comporte des répercussions importantes, mais pour l'instant inconnues, en ce qui a trait au Plan national d'urgence pour les déversements en mer existant.

13 Seaforth Channel, Centre d'information du commandement unifié en cas d'incident, accessible à l'adresse <http://spillresponsebc.ca/2016/11/01/1-pm-situation-report-nov-1/>

14 Le premier ministre du Canada annonce le Plan national de protection des océans. Document accessible à l'adresse : <https://pm.gc.ca/fra/nouvelles/2016/11/07/premier-ministre-du-canada-annonce-plan-national-de-protection-des-océans>

Le premier ministre, en présentant le Plan de protection des océans, a été très honnête quant au fait que le régime de prévention et d'intervention du Canada était obsolète et devait être remanié. L'ensemble des changements envisagés n'est pas encore connu; certains sont déjà en cours, et d'autres ont été recommandés par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes et le rapport Butler. Les recommandations de ces rapports mettent clairement en évidence les lacunes reconnues du système existant, lesquelles n'ont toujours pas été remplacées par de nouvelles pratiques établies en vertu d'une nouvelle législation ou réglementation. Ces lacunes comprennent les points suivants :

- i. Structure et processus de prise de décisions peu clairs lors d'une intervention en cas de déversement
- ii. Absence d'évaluation adéquate des risques
- iii. Reconnaissance insuffisante des conditions géographiques locales
- iv. Relations inadéquates avec les collectivités locales, y compris les peuples autochtones, dans le cadre de la planification et des opérations
- v. Manque de transparence dans l'information
- vi. Dispositions inadéquates pour le suivi
- vii. Portée inadéquate des activités dans les plans d'intervention
- viii. État de préparation inadéquat
- ix. Cloisonnement des fonctions gouvernementales
- x. Dispositions inadéquates pour l'approche en cascade
- xi. Financement incertain des coûts de planification pour les communautés
- xii. Conditions incertaines en matière de responsabilité¹⁵

Cette liste confirme que le système d'intervention a besoin d'être modifié en profondeur. Cependant, même si la liste comporte un large éventail de questions et revêt une importance capitale, elle ne détermine pas toutes les lacunes du système canadien du point de vue des conditions propres aux sept ports internationaux étudiés.

La leçon primordiale à tirer de l'examen des systèmes d'intervention en cas de déversement dans les ports d'autres pays correspond à l'importance vitale de disposer d'une **politique nationale globale**. De premier abord, cet élément peut sembler contre-intuitif, mais il est justifié par de bonnes raisons. Les problèmes engendrés par les déversements sont universels. Un gouvernement national doit veiller à ce que les leçons retenues des interventions d'urgence à l'échelle mondiale soient appliquées localement. Cela élimine le risque que la participation de différentes autorités gouvernementales nationales et locales et de diverses sociétés entraîne un rendement irrégulier et souvent mauvais. Enfin, les gouvernements centraux assument des responsabilités à l'égard des eaux territoriales (côtières). Par conséquent, le premier thème de l'étude de cas des ports correspond à l'importance d'une politique nationale.

Cinq autres thèmes, qui correspondent aux grandes caractéristiques souhaitables d'une intervention en cas de déversement, constituent le cadre permettant de repérer les implications, pour les ports canadiens, des systèmes d'intervention en cas de déversement dans les ports à l'étude. Ces thèmes comprennent le fait que l'approche d'une intervention en cas de déversement soit holistique, intégrée, bien préparée, facilement adaptable et dynamique. L'analyse des pratiques en vigueur dans les sept ports, du point de vue de ces thèmes, a permis de déterminer des implications pour les ports canadiens qui correspondent en grande partie aux recommandations du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes et du rapport Butler, tout en allant plus loin.

15 Les questions de responsabilité mentionnées par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes ne sont pas prises en compte dans le présent rapport.

5.0 Thème 1 : L'importance d'une politique nationale

La politique nationale doit assurer un niveau élevé de responsabilité pour les interventions en cas de déversement **au niveau local**. Il existe différentes façons d'y arriver, mais dans chacun des ports étudiés, il s'agit du principal résultat du régime national. L'absence de cet élément au Canada est à l'origine de bon nombre des lacunes à l'étude.

Les pays et leurs régimes portuaires suivent trois modèles distincts de gouvernance. Il s'agit de structures politiques décentralisées en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne, de responsabilité déléguée au Royaume-Uni, et de responsabilité locale détenue par un organisme fédéral aux États-Unis.

5.1 Le cadre stratégique en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne

L'Administration portuaire de Hambourg (APH) et l'Administration portuaire d'Anvers (APA) sont des sociétés détenues en totalité par les villes dans lesquelles elles se situent¹⁶. L'Administration portuaire du Port de Rotterdam (APR) est détenue à 70 % par la ville et à 30 % par l'État.

À Hambourg, la responsabilité des interventions en cas de déversement relève du service de l'environnement de la ville; l'APH est seulement tenue informée puisque des enjeux concernant la navigation et le mouvement des navires pourraient survenir. En ce qui concerne Anvers et Rotterdam, les administrations portuaires sont responsables des déversements se produisant dans les voies d'eau situées dans leur territoire de compétence, et elles collaborent avec les gouvernements municipaux et provinciaux si les déversements s'étendent au-delà de leur territoire de compétence. Chaque administration portuaire entretient une relation de travail étroite avec le service de l'environnement de sa ville et région. Dans chaque port, les services d'une entreprise privée sont retenus pour agir en tant qu'organisme d'intervention.

5.2 Le cadre stratégique au Royaume-Uni

Bien que le cadre politique et donc le cadre stratégique au Royaume-Uni soient assez différents de ceux existant dans les structures fédérales au Canada et aux États-Unis, il s'agit d'un régime très révélateur en raison des caractéristiques et des moyens utilisés pour assurer la responsabilité locale.

L'augmentation des situations d'urgence civiles en termes de nombre et d'importance a donné lieu à la promulgation en 2004 de la *Civil Contingencies Act (CCA)*. Cette loi a été très importante puisqu'elle a mis en place un cadre unique pour la protection civile au Royaume-Uni, un cadre applicable à toutes les situations d'urgence, y compris les inondations, les incendies, les maladies infectieuses et les déversements d'hydrocarbures et de matières dangereuses sur terre et dans l'eau. Elle établit un cadre réglementaire qui confie autant que possible aux organismes locaux la responsabilité des interventions en cas d'urgence civile (CCA, 2004). Ces organismes locaux assurent une coopération entre plusieurs organisations par le biais de forums de résilience locaux qui réunissent les principaux représentants des services d'urgence, les autorités locales, les organismes communautaires et d'autres intervenants.

16 La Ville de Hambourg est également un état fédéral.

En ce qui concerne les déversements d'hydrocarbures, c'est le plan d'urgence national pour la pollution marine causée par la navigation et les installations en mer (NCP) qui est utilisé. En vertu du NCP, la Maritime and Coastguard Agency (MCA), une agence exécutive du ministère des Transports, est l'autorité britannique compétente pour les interventions en cas de pollution. Les responsabilités de la MCA en ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures comprennent la protection de la santé publique, de l'environnement terrestre et marin et des intérêts économiques du Royaume-Uni. Ses fonctions comportent les éléments suivants :

- Assurer les interventions en cas de déversements provenant d'installations en mer ou de navires se trouvant dans les eaux libres qui relèvent de la compétence britannique.
- Assumer le leadership des interventions en cas de déversements d'importance nationale dans les eaux locales.
- *Veiller à ce que les ports et les autorités locales disposent de plans et de pratiques conformes au NCP (c'est nous qui soulignons).*
- Veiller à disposer de la compétence requise pour répondre aux obligations de coopération internationale pour les interventions en cas de déversement.

En vertu du NCP, la MCA a publié des lignes directrices pour les ports (MCA, 2016). Il s'agit du schéma directeur pour le processus d'élaboration du contenu des plans des ports (et des collectivités locales). Voici ce que précisent les paragraphes 1.20 et 1.18 (c'est nous qui soulignons dans le texte) :

La MCA s'engage à approuver les plans de l'administration portuaire et des installations de manutention des hydrocarbures au nom du secrétaire d'État pour le ministère des Transports. Les plans doivent être compilés en consultation avec les ports adjacents, les autorités locales, les installations de manutention d'hydrocarbures, l'organisme de gestion maritime (MMO), l'agence environnementale, Natural England et les organismes équivalents des administrations décentralisées. ... Ces organisations doivent être en mesure de contribuer de manière considérable à l'évaluation des conséquences des polluants potentiels. Il est par conséquent utile de les impliquer dès le début de l'élaboration du plan du port : il n'est pas recommandé d'établir un premier contact une fois que l'on dispose d'une ébauche complète.

L'intégrité du plan d'une administration portuaire dépend de la clarification des rôles en matière de responsabilité. Le plan d'urgence national offre des directives en ce qui concerne les responsabilités qui ont été imposées ou acceptées relativement au nettoyage de la pollution dans le territoire de compétence d'une administration portuaire, comme suit :

| Emplacement de la pollution | Responsabilité du nettoyage |
|---|-------------------------------------|
| Sur l'eau | Administration portuaire |
| Jetées/quais/structures des administrations portuaires | Administration portuaire |
| Plage ou rivage dont l'administration portuaire est propriétaire | Administration portuaire |
| Zone intertidale détenue par une personne ou un groupe privé | Propriétaire de la zone intertidale |
| Rivage (y compris les terres exposées à marée descendante) et les autres structures | Autorités locales |

La structure peut être illustrée par les conditions dans le chenal Solent, y compris la rivière Solent et le détroit Solent, à savoir la voie d'eau de 20 milles qui mène à Southampton. Le plan d'urgence de l'administration portuaire, Associated British Ports Southampton, est relié formellement aux plans de quatre installations de manutention d'hydrocarbures¹⁷, cinq conseils et une administration portuaire pour les navires de plaisance (ABP, 2016)¹⁸. La mise au point de ces plans dans le chenal Solent est appuyée par des consultations avec le groupe environnemental Solent, l'un des 14 groupes couvrant l'Angleterre et le Pays de Galles, et qui sert également de conseiller pour les interventions en cas de déversement¹⁹. Tous les plans sont des documents publics, à l'exception des coordonnées du personnel. L'organisme d'intervention certifié est le même dans chaque plan d'urgence à Southampton, mais ce n'est pas le cas dans tous les ports britanniques.

5.3 Le cadre stratégique aux États-Unis

La loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (OPA 90) constitue la principale réglementation régissant les déversements d'hydrocarbures aux États-Unis. Elle a été promulguée à la suite du déversement de l'*Exxon Valdez*, et elle a été modifiée depuis.

En vertu de l'OPA 90, le gouvernement fédéral a compétence en ce qui concerne les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux navigables fédérales et des États. La Garde côtière américaine (USCG) est désignée comme l'organisme d'intervention principal chargé de la planification et de l'intervention. Cependant, en vertu de la législation, des comités régionaux servent de forum pour mettre au point les plans d'urgence locaux (EPA, 2013). Les comités régionaux permettent aux organisations d'établir des relations de travail constructives tout en repérant les enjeux et les problèmes et en élaborant des plans d'urgence régionaux. Ces comités sont composés de membres des gouvernements et organismes fédéraux, locaux et des États, ainsi que de représentants des communautés autochtones, de l'industrie, des ports, des organisations environnementales et autres. Ils sont chargés de mettre au point des plans d'urgence, d'évaluer leur mise en œuvre et de les tenir à jour par le biais d'un processus d'amélioration continue. Un comité régional peut considérer des subdivisions géographiques au sein d'un plan d'intervention géographique afin de fournir des renseignements sur l'environnement et l'habitat faunique propres au site, ce qui est essentiel pour mener à bien les activités d'intervention en cas de pollution dans le cadre du plan d'urgence régional.

Le régime américain présente une forte cohérence nationale en ce qui concerne les structures et processus (comme nous allons le voir ultérieurement), tout en permettant de se concentrer sur des secteurs géographiques particuliers qui présentent diverses conditions économiques et environnementales. Cela ne donne donc pas lieu à un plan opérationnel universel, mais chaque plan est établi conformément à un processus similaire. L'organisme d'intervention peut être engagé par l'USCG ou les parties responsables.

17 L'installation la plus importante est le terminal Fawley d'Esso, à savoir la plus grande raffinerie du Royaume-Uni qui est fréquentée par quelque 2 000 navires par an (https://en.wikipedia.org/wiki/Fawley_Refinery). Le plan d'urgence du terminal Fawley (en anglais) peut être consulté à l'adresse suivante : http://www.southamptonvts.co.uk/admin/content/files/PDF_Downloads/Oil%20Spill%20Plan/ESSO%20Fawley%20Site%20OSCP%202011.pdf

18 Les ports de plaisance, qui ne sont pas désignés comme des administrations portuaires, possèdent leurs propres plans et ententes en cas de déversement, ainsi que leur propre équipement d'intervention en cas de déversement.

19 Le plan d'urgence en cas de pollution marine du groupe environnemental Solent (en anglais seulement) peut être consulté à l'adresse suivante : https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/482092/Solent_Standing_Environment_Group_plan.pdf

5.4 Implications pour le Canada

La Garde côtière canadienne (GCC) suit actuellement une initiative de planification des interventions par secteur qui prévoit la création de plans d'intervention par secteur dans quatre zones désignées. Ces zones comprennent le sud de la Colombie-Britannique, le fleuve Saint-Laurent (de Montréal jusqu'à l'île d'Anticosti), Port Hawkesbury et le détroit de Canso, et Saint John et la baie de Fundy. Ces projets utilisent des méthodologies visant à mettre au point des plans d'intervention par secteur axés sur les risques.

La GCC dirige également l'élaboration d'un plan local d'intervention intégré pour la région métropolitaine de Vancouver afin d'assurer une approche collaborative de la planification qui fait participer les municipalités et les Premières Nations. Ces initiatives semblent s'inscrire dans le cadre du Plan de protection des océans du gouvernement fédéral, mais le contenu du plan n'a pas encore été dévoilé.

Ces développements correspondent aux implications notées dans notre étude sur les ports étrangers. Cependant, dans l'ensemble, les exigences du Plan de protection des océans visent des changements plus profonds, notamment en ce qui concerne la prévention des déversements. La présente section s'intéresse uniquement aux implications qui résultent directement de l'examen des politiques nationales régissant les pratiques d'intervention dans les ports.

IMPLICATION N° 1

Le rôle réduit des normes nationales

La pratique en vigueur dans le monde, que le Canada a maintenant adoptée, consiste à fonder les mesures de prévention et d'intervention en cas de déversement sur les conditions observées dans des lieux précis.

La politique nationale doit veiller à ce que les plans d'urgence tiennent compte des conditions locales. **Cela a comme implication qu'il y a moins de place pour des « normes nationales » et que les conditions locales constituent des facteurs clés pour déterminer les exigences en matière de capacité d'intervention. Par exemple, en cas de déversement de niveau 1, la norme nationale prévoit l'intervention de l'organisme responsable dans un délai de six heures, mais les conditions locales exigent généralement une intervention beaucoup plus rapide.** Les normes nationales *pourraient* demeurer utiles en ce qui concerne les activités non visées par les caractéristiques géographiques, par exemple les exigences de communication.

IMPLICATION N° 2

Réglementation nationale pour la gestion locale des interventions en cas de déversement fondées sur les risques

Comme il compte de multiples gouvernements régionaux et plusieurs ports importants, le Canada a, à l'instar du Royaume-Uni et des États-Unis, la possibilité d'établir une législation ou une réglementation nationale afin de veiller à ce que des structures et des processus administratifs normalisés guident continuellement l'élaboration de plans d'intervention en cas de déversement au sein d'une **structure communautaire fondée sur le savoir**. Le Royaume-Uni et les États-Unis sont parvenus à un résultat comparable en se servant de structures de gouvernance bien différentes, le cas des États-Unis étant plus approprié aux conditions canadiennes.

L'OPA 90 désigne l'USCG comme l'organisme d'intervention fédéral principal et le coordonnateur fédéral sur place (FOSC) pour les déversements se produisant dans les eaux côtières et dans les ports en eau profonde. La législation assure également que les plans et les décisions opérationnelles sont appliqués dans un « contexte communautaire ». Pour cela, différents niveaux de planification sont requis,

c'est-à-dire le plan d'urgence national, le plan d'urgence régional et le plan d'urgence sectoriel, mis au point respectivement par les équipes nationales et régionales et les comités régionaux²⁰. Le processus de planification du comité régional représente un effort proactif pour gérer les éventuels déversements d'hydrocarbures. Il est ouvert à tous les intervenants, y compris les organismes gouvernementaux fédéraux, des États et locaux, ainsi qu'aux peuples autochtones, à l'industrie et aux organisations environnementales.

Les conseils consultatifs régionaux canadiens n'ont pas joué le même rôle que les équipes d'intervention régionales ou les comités régionaux. Leur inefficacité à faire connaître au public le programme d'intervention a amené le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes à recommander leur suppression. De plus, l'implication n° 3 ci-dessous portant sur la responsabilité de la GCC permet vraisemblablement de conclure que les conseils n'auraient pas dû relever de Transports Canada.

Les activités de planification et d'intervention dans chacun des trois ports américains examinés s'appuient sur des plans d'intervention géographiques détaillés. Ces plans sont le fruit des efforts de l'ensemble de la communauté, ce qui comprend l'apport de participants à des ateliers publics, d'experts locaux en matière d'intervention d'urgence et en cas de déversement d'hydrocarbures, d'organismes fédéraux et des États, ainsi que de représentants des peuples autochtones, de l'industrie, des ports, des organisations environnementales et autres. Ce processus permet d'obtenir des connaissances détaillées qui sont essentielles à la planification de l'attribution des ressources, des méthodes de nettoyage et des priorités en matière de protection, selon une évaluation des avantages nets par rapport aux risques. Le plan d'intervention ainsi obtenu sert de guide pour les mesures prises par les premiers intervenants lors d'un déversement, et il permet d'éviter la confusion initiale souvent observée lors d'un déversement.

Des réglementations nationales comparables aux exigences américaines relatives aux structures et pratiques régionales et sectorielles permettraient d'assurer la contribution d'intervenants locaux dans le cadre de la planification des interventions fondées sur les risques.

En fonction des entrevues menées et des documents écrits consultés portant sur les ports visités, il n'est pas adéquat de présenter des conclusions définitives à propos des niveaux de préoccupation des communautés en ce qui concerne les déversements d'hydrocarbures dans leur port. Cependant, le niveau d'inquiétude quant aux déversements à Vancouver se trouve parmi les plus élevés. Bien évidemment, Vancouver a récemment connu le déversement du *M/V Marathassa* qui a mis en évidence les faiblesses du système canadien et accru la préoccupation du public. Il y est également question de plans d'agrandissement du port de grande ampleur.

Dans les ports visités, on a noté trois facteurs qui contribuent à l'acceptation, à l'échelle locale, des niveaux de risque et des processus existants. Il s'agit de la participation étroite du gouvernement local, de l'importance évidente des industries portuaires au sein de la communauté et des bons résultats démontrés en matière d'intervention.

²⁰ Dans la région du Nord-Ouest du Pacifique, comportant les États de l'Idaho, de l'Oregon et de Washington, le plan d'urgence sectoriel sert de plan d'urgence régional. Dans la région IX, composée des États de l'Arizona, de la Californie et du Nevada, on compte trois comités portuaires régionaux pour la planification des urgences : les secteurs portuaires de l'USCG de San Francisco, Los Angeles/Long Beach et San Diego.

La participation des groupes communautaires est renforcée aux États-Unis par le biais des comités régionaux; le rôle des groupes communautaires (différent de celui des groupes industriels) semble particulièrement important à Los Angeles et à Seattle. À Southampton, la responsabilité des gouvernements locaux d'établir leur propre plan d'urgence et d'être liés aux systèmes d'intervention du port rassure la communauté. Il est largement admis qu'en cas de déversement, il est nécessaire d'agir aussi rapidement que possible avec les ressources permettant de se surprotéger face au danger imminent.

Bien que cela soit important dans tous les cas, la nature et le niveau de participation communautaire semblent varier en fonction des ports et des pays. Une forte présence du gouvernement municipal, soit directement, soit par l'entremise de l'administration portuaire, semble être associée à l'assurance que les intérêts de la communauté sont bien protégés.

IMPLICATION N° 3

La Garde côtière canadienne devrait avoir plus de responsabilités

Au Royaume-Uni et aux États-Unis, des approches nationales en matière d'intervention d'urgence ont été mises au point, et les gardes côtières respectives se sont vu confier la responsabilité de leur mise en œuvre dans le cas de déversement maritime d'hydrocarbures. Au Canada, certaines responsabilités quasi opérationnelles, comme la certification des organismes d'intervention, incombent à Transports Canada, en plus des responsabilités liées aux politiques.

Selon le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, la séparation des responsabilités au Canada entraîne un effet de silo. Il indique ce qui suit :

La distribution des rôles entre Transports Canada et la Garde côtière canadienne a fait en sorte que de nombreuses activités sont réalisées en vase clos, ce qui limite la gestion cohérente, de la part du gouvernement fédéral, de la préparation et de l'intervention en cas de déversements. Nous proposons comme solution que la Garde côtière canadienne et Transports Canada participent tous les deux à l'ensemble des étapes du nouveau modèle. Cette approche permettra à ces deux organisations de très bien connaître les plans et les capacités de chaque organisme d'intervention. (Rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, pages 20-21)

Le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes n'a pas proposé de solution de rechange. Il pourrait être envisagé de suivre le modèle britannique et américain en attribuant une plus grande responsabilité à la GCC. Cette approche serait conforme à la nouvelle nécessité de mettre l'accent sur les connaissances et processus locaux. La GCC est un organisme fédéral, mais elle doit mener ses activités au niveau local. Cette autre approche permettrait d'améliorer l'expertise au sein de la GCC et d'en faire meilleur usage. **Il faut envisager, dans le cadre du nouveau Plan de protection des océans, de confier davantage de responsabilités à la Garde côtière canadienne.** Cela signifie une réduction du rôle de Transports Canada par rapport à ce qui est indiqué dans le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes. L'enquête menée sur les régimes d'intervention en cas de déversement dans le cadre de ce projet ne permet pas d'éclaircir la question du ministre duquel la GCC devrait relever.

IMPLICATION N° 4

Les organismes d'intervention jouent des rôles éducatifs et techniques

En l'absence de plans d'urgence publiés relativement aux déversements et à la lumière de l'initiative de la province de la Colombie-Britannique visant à faire évoluer le rôle des organismes d'intervention (également appelés organismes de préparation et d'intervention) dans la préparation de ces plans, il est approprié d'examiner la fonction de telles organisations ailleurs et de prendre en compte les implications pour le Canada²¹.

Dans les ports étudiés, l'organisme d'intervention en cas de déversement est une entreprise dont les services ont été retenus pour intervenir dans tous les cas de déversement à Anvers, et lorsque les ressources de la partie responsable sont insuffisantes dans les autres ports. À Hambourg, la ville est tenue, tous les cinq ans, d'effectuer un appel d'offres pour l'entente sur les services d'intervention. À Anvers, un nouvel organisme d'intervention a été choisi en 2015. À Rotterdam, non seulement on passe un contrat avec un organisme d'intervention, mais les compagnies pétrolières doivent conserver un stock important de barrages flottants supplémentaires. À Southampton, l'organisme d'intervention accroît le stock d'équipement disponible dans le secteur riverain. Dans les ports américains, on fait appel à des entrepreneurs, mais apparemment sans exiger l'engagement pluriannuel d'une seule entreprise, comme c'est le cas en Europe. Dans la plupart des cas, il existe plus d'un organisme d'intervention en cas de déversement au sein du port.

Dans tous les ports, les organismes d'intervention disposent de l'expertise technique et des ressources humaines et physiques pour offrir des conseils au cours de la planification et de l'exécution des plans d'intervention. Ils ne sont pas responsables de la prise de décisions qui comportent des jugements de valeur lors de la planification des mesures d'urgence ou des interventions en cas de déversement. Par exemple, ils n'établissent pas l'ordre de priorité selon lequel les secteurs doivent être protégés dans les cas où il est impossible d'assurer la pleine protection de l'ensemble des secteurs²². Cette décision est prise par le biais d'un processus prévoyant un important apport des milieux scientifique et communautaire.

Dans aucun port, y compris au Canada, l'organisme d'intervention n'a l'ultime responsabilité de veiller à ce que l'intervention en cours soit correctement réalisée. L'organisme d'intervention n'est pas non plus chargé de modifier le niveau de l'intervention, par exemple du niveau 2 au niveau 3, ou de lancer des plans d'intervention internationaux. Au Canada et aux États-Unis, cette responsabilité relève de la Garde côtière. Dans chacun des ports étudiés, les activités d'intervention sont à la charge de la partie responsable assumant la responsabilité finale de l'efficacité de l'intervention en cas de déversement.

Au Royaume-Uni, les plans d'urgence des ports relèvent de la responsabilité de sociétés privées, les administrations portuaires, tout comme le pilotage. Cependant, les plans sont élaborés et exécutés en fonction de processus qui exigent d'importantes contributions scientifiques et communautaires. Ils sont également contrôlés par la MCA (la Garde côtière).

Il convient de se poser la question « À qui appartient le plan? » afin de décider du rôle de l'organisme d'intervention dans la planification et la mise en œuvre de l'intervention en cas de déversement. Un organisme d'intervention est sollicité lorsqu'un déversement d'hydrocarbures s'est produit ou risque de se produire dans un endroit où il pourrait y avoir des conséquences néfastes pour la communauté. La société cherche à mettre en place, à l'aide de ses institutions, des plans permettant d'atténuer les risques de tels événements et de gérer efficacement tout déversement qui surviendrait. Dans ce sens, peu importe la manière selon laquelle les plans sont élaborés, il s'agit de plans de la société.

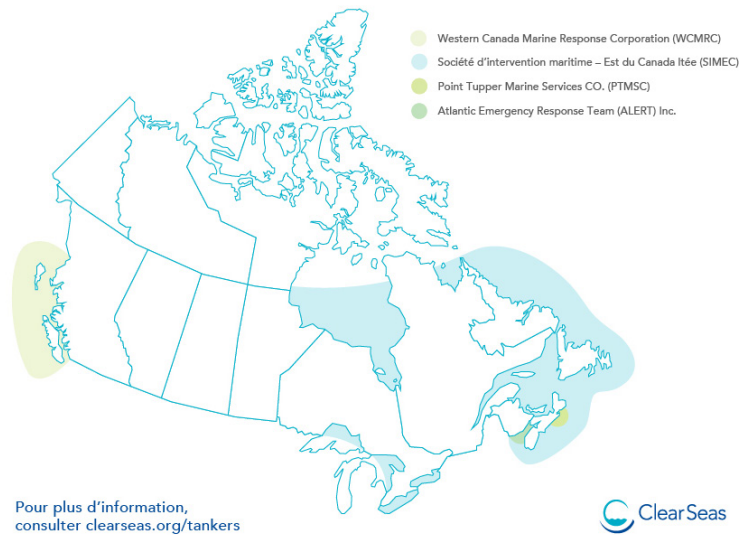
21 Le plan provincial concerne les déversements sur terre et dans l'eau.

22 Le plan d'urgence de l'administration portuaire de Southampton établit l'ordre de priorité des emplacements dans six catégories, sur la base de critères d'avantages nets, avec en premier les marais salés et les estrans d'importance nationale et internationale, et en dernier les plages publiques.

À qui s'adresse la société pour établir un plan et vérifier qu'il est correctement mis en œuvre? Dans tous les ports étudiés, il ne s'agit pas de l'organisme d'intervention. Au Canada, c'est la GCC, dans les faits et aux yeux du public (à la lecture des analyses après incident), qui en assume la responsabilité.

Au Canada, il existe quatre organismes d'intervention certifiés. La carte ci-dessous indique les secteurs de responsabilité de ces organismes²³ :

Organismes d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en mer au Canada



Est-ce que le fait que l'industrie pétrolière finance les organismes d'intervention a une incidence positive ou négative au Canada? Il s'agit d'un effet positif puisque la participation de l'industrie permet d'éliminer en partie les coûts fixes, assumés par les contribuables, du maintien d'une protection en cas de déversement d'hydrocarbures. Cependant, le principe du pollueur-payeur ne devrait pas aller jusqu'au point où l'organisme d'intervention doit décider du contenu approprié du plan. L'organisme d'intervention a besoin de plans d'inventaire et de déploiement qui doivent d'accorder avec le plan de la GCC ou le plan d'urgence local/régional. L'organisme d'intervention joue également un rôle essentiel dans la formation du personnel des terminaux et des citoyens bénévoles. Alors que le Canada se dirige vers un régime plus dépendant de l'apport des intervenants locaux à la planification des interventions, la formation et la participation constitueront un rôle important.

Les organismes d'intervention tiennent une place importante dans l'élaboration des plans d'intervention en cas de déversement, la formation des personnes qui participent aux interventions en cas de déversement, ainsi que l'exécution des exercices d'intervention et des interventions réelles, mais ils ne représentent pas l'organisation responsable de l'efficacité de l'intervention en cas de déversement.

23 <https://www.tc.gc.ca/fra/securemaritime/epe-sie-regime-ois-771.htm>

IMPLICATION N° 5

Le besoin de transparence

Le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes met en évidence l'importance de tenir le public informé à propos de la planification d'urgence et des déversements d'hydrocarbures antérieurs par le biais d'une communication et d'une liaison communautaire améliorées. Cependant, **l'expérience acquise ailleurs laisse à penser que la transparence est également bénéfique en ce qui concerne les données liées aux déversements d'hydrocarbures, les enquêtes sur les déversements, ainsi que les plans d'urgence et les processus qui les sous-tendent.**

Étant donné que les plans d'urgence traitent de déversements d'hydrocarbures dans l'espace public, il est approprié de faire connaître publiquement les plans réalisés par les organismes publics et privés, à l'exception des coordonnées personnelles qu'ils pourraient contenir. Depuis le 30 septembre 2016, les pipelines et les installations de manutention d'hydrocarbures doivent rendre publics leurs plans d'urgence.

Il est impossible d'obtenir un consensus de l'ensemble des intervenants à propos du fait que les plans d'urgence comportent le niveau adéquat de capacités et de priorités. Néanmoins, la transparence facilite les processus permettant d'obtenir le soutien d'une grande partie de la communauté. La transparence ne garantit pas que les déversements n'aient pas mauvaise presse. Après tout, un déversement est toujours une mauvaise nouvelle. Cependant, la publication des connaissances constitue une base appropriée permettant au public de se forger une perception. Dans le cadre d'un régime d'intervention amélioré, cela pourrait permettre d'apaiser les craintes de la communauté et de réduire les risques de déclarations politiques dommageables, non appropriées et inexactes de la part des représentants élus.

6.0 Thème 2 : La nature holistique et les objectifs des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures

L'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures ne constitue qu'un élément d'une vaste démarche décrite dans le Plan de protection des océans. Le premier objectif de ce plan consiste à empêcher que des déversements ne se produisent. Dans ce domaine, le Canada présente un bilan positif. Cependant, des changements en ce qui concerne les activités de transport maritime et les technologies créent fréquemment de nouveaux besoins et des possibilités d'amélioration. L'annonce récente d'un investissement de 1,5 milliard de dollars dans la protection des océans vise principalement à faire progresser la prévention au moyen de navires de soutien et d'une meilleure gestion de la navigation.

IMPLICATION N° 6

Une communication publique efficace est un objectif de l'intervention en cas de déversement

Les interventions en cas de déversement sont naturellement axées sur la prévention, l'intervention, le rétablissement et la restauration.

Cependant, cela peut amener à s'intéresser au rendement technique, plutôt que de considérer l'intervention en cas de déversement comme un processus public dans le cadre duquel il est important de répondre aux intérêts de la communauté à l'égard des processus et des résultats. Trop souvent, il se produit des situations dans lesquelles le plan d'urgence n'a pas permis d'insister suffisamment sur la nécessité de fournir au public des renseignements précis, adéquats et en temps opportun. En raison d'échecs dans les relations publiques, on a parfois appris, non sans peine, l'importance de disposer d'une capacité professionnelle de communication avec le public dans le cadre d'une intervention en cas de déversement. Ce fut apparemment le cas au Royaume-Uni lors du naufrage du navire *Sea Empress* à Milford Haven en 1993.

Il est important que la planification des mesures en cas de déversement ou l'intervention à la suite d'un déversement ne soient pas motivées ou gênées par les préoccupations médiatiques. Cependant, il est nécessaire de produire avec efficacité des rapports destinés aux médias et au public (de plus en plus par le biais des médias sociaux) afin de répondre au besoin d'information du public tout en permettant que l'intervention se déroule efficacement et sans interruption.

La tâche d'intervention a pour objectif explicite d'assurer des relations efficaces avec les médias et le public.

7.0 Thème 3 : Une intervention intégrée en cas de déversement dans les ports

Les déversements se déplacent en fonction des marées, des courants et des vents; il est donc essentiel d'établir des communications efficaces entre les secteurs géographiques. Un déversement se produisant dans un secteur peut rapidement devenir un problème dans un autre secteur. Dans le cas des ports européens, cela nécessite une communication efficace entre des organismes responsables distincts. Aux États-Unis et au Canada, la Garde côtière représente l'organisme responsable dans les ports et au-delà de ceux-ci; par conséquent, la question de devoir gérer une relation transfrontalière ne se pose pas. La principale préoccupation consiste plutôt à conserver une communication efficace avec les intervenants et les peuples autochtones au sein de la communauté portuaire.

Le rôle de la politique nationale dans l'adoption d'une approche intégrée de la planification de l'intervention en cas de déversement a déjà été indiqué. Elle peut également servir à s'assurer qu'une expertise efficace et équilibrée est intégrée à la prise de décisions opérationnelles concernant l'intervention en cas de déversement.

Le modèle à envisager pour le Canada est l'approche adoptée par les États-Unis dans le cadre du National Incident Management System (NIMS) de la Federal Emergency Management Agency (FEMA, 2015). L'un des aspects de l'intégration est l'inclusion d'une expertise scientifique et technique. Cet élément est abordé dans la section portant sur l'état de préparation.

Aux termes du NIMS, le système de commandement en cas d'incident (ICS) constitue l'approche américaine normalisée pour gérer une intervention de crise, y compris les déversements d'hydrocarbures. Le terme exact pourrait être « système de gestion des incidents » puisqu'il est conçu pour permettre une gestion efficace et efficiente des incidents en intégrant les installations, l'équipement, le personnel, les procédures et les communications au sein d'une structure organisationnelle normalisée. L'ICS comporte généralement cinq secteurs fonctionnels principaux : commandement, opérations, planification, logistique, finance et administration.

Le NIMS nécessite l'utilisation d'un commandement unifié en tant que prolongement de l'ICS. Dans le cadre d'un commandement unifié, les différents organismes et autorités et les intervenants non gouvernementaux se réunissent pour former une équipe d'intervention intégrée qui devient chargée de la gestion globale de l'incident. Dans le cas où un consensus ne serait pas atteint en temps voulu en ce qui concerne les mesures à prendre, la décision relève du coordonnateur fédéral sur place. Afin que le système fonctionne correctement, il faut compter sur une planification efficace, y compris l'élaboration et la mise en œuvre d'objectifs et de stratégies d'ensemble, tel qu'il a été discuté dans l'implication n° 2, ainsi que des exercices et une formation efficaces, tel qu'il a été abordé dans les implications nos 9 et 10.

IMPLICATION N° 7

Adopter le commandement unifié dans le cadre de la politique d'intervention

Alors que le Canada s'est engagé à adopter l'approche de l'ICS, il reste à voir dans quelle mesure le système a été adopté. La structure d'intervention dans le cas du déversement du remorqueur en octobre 2016 à Seaforth Channel/Bella Bella semblait cependant correspondre à un commandement unifié.

Le commandement unifié doit être adopté dans le cadre de la vaste initiative visant à assurer la participation du gouvernement local et de la communauté à la gestion des interventions en cas de déversement.

IMPLICATION N° 8

Le rôle des administrations portuaires

Dans le contexte des interventions en cas de déversement, les responsabilités des administrations portuaires dans les ports étudiés varient grandement.

Dans quatre de ces ports, l'administration portuaire avait une responsabilité très limitée. À Hambourg, l'administration portuaire de la ville veille à ce que les exploitants des installations soient en mesure de gérer les déversements liés aux opérations, mais la surveillance des déversements et les interventions relèvent de l'unité d'intervention en cas d'urgence environnementale de la ville, qui est disponible en permanence. Aux États-Unis, les administrations portuaires sont des propriétaires responsables des terrains portuaires, comme leurs homologues canadiens, mais elles n'ont aucune responsabilité en ce qui concerne les plans d'eau, sauf dans le cas des petits bassins comme les ports de plaisance²⁴. L'USCG est responsable des ports et des eaux connexes. Ainsi, les ports américains sont très différents des ports fédéraux au Canada.

À Anvers, Rotterdam et Southampton, les administrations portuaires sont chargées des interventions en cas de déversement. Elles agissent dans des conditions institutionnelles et géographiques très différentes, mais au sein de chacune d'elles, les responsabilités liées à la gestion sûre du transport maritime, y compris les interventions en cas de déversement, et au développement du commerce sont combinées avec succès. Elles disposent dans tous les cas de navires sur l'eau dont les équipages sont capables de déceler et d'évaluer la présence d'hydrocarbures dans l'eau; elles doivent avoir leurs propres plans d'urgence afin de protéger le port et les intérêts communautaires; elles entretiennent diverses relations permanentes avec les communautés auxquelles elles appartiennent. Elles ont à cœur de faire de leur mieux pour répondre aux attentes de la collectivité tout en maintenant les opérations du port. Une capacité efficace d'intervention en cas de déversement sert ces intérêts.

24 Puisque les administrations portuaires américaines ne sont pas responsables des plans d'eau, elles ne disposent pas de capitaine de port. Par conséquent, la Conférence internationale des capitaines de port qui s'est tenue à Vancouver en 2016 ne comptait aucun représentant de port américain.

Les ports fédéraux au Canada sont responsables des terres et des eaux fédérales. Dans le cas de Vancouver, l'Administration portuaire Vancouver Fraser (APVF) est chargée de la gestion des terres et des eaux fédérales, y compris Roberts Bank, le fleuve Fraser jusqu'à Maple Ridge et Burrard Inlet. L'administration portuaire gère plus de 16 000 hectares d'eau, plus de 1 000 hectares de terres, et environ 350 kilomètres de rivage. Son mandat consiste à faciliter l'atteinte des objectifs commerciaux du Canada, à s'assurer que les marchandises sont transportées de manière sécuritaire, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des intérêts des communautés locales. Elle entretient des relations étroites avec ses communautés à propos de nombreux enjeux économiques et environnementaux. Bien que les interventions en cas de déversement ne fassent pas officiellement partie de son mandat, c'est souvent un porte-parole de l'APVF qui s'exprime sur la sécurité du transport maritime pour répondre aux préoccupations liées aux déversements provenant des pétroliers et d'autres navires.

En vertu d'une lettre d'entente (non contraignante d'un point de vue juridique) signée en décembre 2009 et publiée en annexe du rapport Butler, l'APVF et la GCC ont convenu que dans le cas du signalement (hypothétiquement par les Services de communication et de trafic maritimes) d'un déversement d'hydrocarbures dans l'eau, un bateau de l'APVF doit être envoyé sur place pour évaluer la situation. Si l'APVF détermine que le déversement n'est pas mineur, des dispositions seront prises pour confier la situation à l'officier de service de la GCC afin d'assurer la gestion subséquente de l'intervention en cas de déversement.

Au moment du déversement du *M/V Marathassa*, l'APVF ne disposait d'aucune entente avec la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), l'organisme d'intervention de la côte ouest, mais elle aurait pu faire appel à ses services. L'APVF dépendait dans une large mesure des actions de la GCC. On ne connaît pas les priorités qui se trouvent ou auraient pu se trouver dans les plans d'urgence pour la protection d'installations précises puisque les plans sont confidentiels.

Les similitudes des conditions dans les ports canadiens et européens et les différences par rapport aux ports américains soulèvent la question de savoir si les administrations portuaires, plutôt que la GCC, devraient être responsables des déversements se produisant dans les eaux relevant de l'autorité des administrations portuaires.

Un changement de responsabilité ne nécessiterait pas un changement du rôle des organismes d'intervention dans le cadre de l'ensemble des plans, mais plutôt la modification des relations en ce qui concerne la planification et le leadership opérationnel. Dans les eaux portuaires, l'APVF serait l'organisation responsable, ce qui assurerait une perspective locale. Ses partenaires directs en matière de planification seraient la province, les collectivités locales, les Premières Nations ainsi que les exploitants de terminaux, et la WCMRC jouerait un rôle consultatif.

L'APVF entretient d'ores et déjà des relations variées avec les gouvernements locaux et les groupes communautaires sur de nombreux sujets, y compris les questions environnementales. Le plan du port doit s'harmoniser avec les plans concernant les eaux situées en dehors du territoire de compétence du port, de sorte qu'un compromis existe. Est-il préférable qu'un organisme externe soit responsable du plan du port et de son exécution, ou que le plan du port corresponde au plan visant un secteur plus large mis au point et géré par la GCC? Le principe du commandement unifié peut être appliqué dans chacun des scénarios. Seuls les acteurs varieraient.

Une modification de la responsabilité en ce qui concerne les interventions en cas de déversement dans les ports canadiens constituerait une rupture avec le passé. Cela entre également en conflit avec la notion visant à suivre le modèle américain selon lequel la responsabilité relève de la Garde côtière. Cependant, l'expérience observée ailleurs met en évidence des modèles différents, et des signes (implications) donnent à penser que le Canada pourrait suivre d'autres modèles de répartition des responsabilités pour les interventions en cas de déversement.

8.0 Thème 4 : Atteindre l'état de préparation aux interventions en cas de déversement

Il est essentiel d'agir vite pour confiner de manière efficace un déversement d'hydrocarbures et assurer une intervention appropriée. La première heure est critique. Ce point semble évident, mais il est ardu d'y parvenir. Dans l'ensemble des ports, considérant l'emplacement de l'équipement et du personnel aligné sur l'évaluation préalable des risques, les facteurs les plus importants en matière d'état de préparation sont une communication efficace et des exercices fréquents. Les exercices, qui assurent une meilleure connaissance des responsabilités, des relations et des processus décisionnels, sont facilités par des intervenants qui ont appris à se connaître. Les exercices permettent de garder la tête froide lorsque des mesures urgentes sont requises dans des situations réelles de stress important.

IMPLICATION N° 9

Une politique améliorée concernant les exercices en cas de déversement est essentielle

Les exercices sont de nature et de fréquence variées, du plus simple et plus fréquent – un exercice de notification effectué à intervalle de quelques mois pour s'assurer que les listes de communication sont exactes – aux exercices annuels qui nécessitent le déploiement de l'équipement. Ces derniers exercices sont coûteux, mais reconnus comme nécessaires. Les exercices de simulation sur table, sans déploiement d'équipement, mais pour lesquels des équipes sont mobilisées et agissent en fonction des données d'exercice fournies par une équipe de contrôle, sont reconnus comme des moyens rentables offrant habituellement des avantages considérables.

Il est important de choisir et de concevoir minutieusement les principaux exercices afin de vérifier les éléments potentiellement faibles d'un système d'intervention. Il faut également assurer une surveillance et un suivi des exercices au moyen d'évaluations écrites d'experts internes et externes, dans le but de mettre en évidence les lacunes et les domaines où des améliorations sont possibles.

Au Royaume-Uni, la MCA joue un rôle important en veillant à ce que les autorités locales ainsi que les ports réalisent des exercices. Aux États-Unis, en vertu de l'OPA 90, les compagnies et les installations maritimes doivent mener des exercices de formation chaque année, et un exercice doit être vérifié aux termes de l'OPA tous les trois ans. De plus, l'USCG effectue des exercices inopinés aux terminaux en se fondant sur des décharges de l'ampleur la plus probable. L'USCG réalise ces exercices quatre fois par an, mais une société ne peut faire l'objet de plus d'une vérification par période de trois ans.

Bien que les exercices fassent partie de la pratique canadienne, le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes indique qu'ils sont trop souvent réalisés en vase clos, et qu'il « faut un programme d'exercices plus fiable » (rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, page 28). L'incident du M/V Marathassa a démontré que les types d'exercices adéquats ne sont pas réalisés assez souvent.

Il est essentiel d'améliorer les exercices en modifiant leur emplacement, leur structure et leur fréquence.

Déjà, des améliorations sont apportées à la conception des exercices, mais aucune information n'a pu être obtenue à ce sujet.

IMPLICATION N° 10

Il est essentiel de mettre à jour la formation

La nécessité de former le personnel ne relève pas seulement de l'organisme d'intervention. Cela commence avec les premiers observateurs qui donnent leurs avis à propos des détails du déversement et contribuent à la stratégie d'intervention. Toute erreur est très coûteuse. Cela signifie, selon les pratiques actuelles, que les navires portuaires à Vancouver disposent de membres d'équipage bien formés au signalement des déversements d'hydrocarbures, ce qui nécessite une connaissance des différents types d'hydrocarbures et des effets des conditions météorologiques et de l'état de la mer.

Les organismes d'intervention doivent disposer de programmes de formation bien établis. Dans les ports visités, le défi le plus important était la nécessité de former les membres du public qui se porteraient volontaires pour nettoyer le rivage en cas de déversement. L'expérience montre constamment que lorsqu'un déversement atteint le rivage, les volontaires se précipitent sur les lieux. Il faut alors tenir ces personnes à l'écart, un rôle que connaît bien la police quand vient le temps de contrôler les foules.

L'une des façons de tirer parti de l'intérêt des citoyens est de former des organisations de volontaires afin que ces derniers puissent se rencontrer occasionnellement et établir un cadre pour assurer leur formation et maintenir leur intérêt.

La nécessité d'une formation sur les interventions est déjà reconnue dans les communautés littorales, et les pratiques visant la participation des collectivités côtières en Alaska en sont un exemple.

Il est utile de donner deux exemples du rôle des organisations publiques. Les organisations écologiques possèdent souvent l'expertise requise pour prendre en charge la faune et l'environnement naturel touchés. D'autres services, comme la distribution de nourriture au personnel d'intervention, peuvent être offerts par une organisation communautaire, telle que la Croix-Rouge, prête à apporter son aide en cas d'urgence.

IMPLICATION N° 11

L'accessibilité des connaissances est indispensable

Le fait d'évaluer la menace posée par un déversement d'hydrocarbures nécessite de disposer de connaissances spécialisées au sujet du type d'hydrocarbure, de la manière dont il peut se comporter dans des conditions particulières des eaux, de la façon dont il risque de menacer certaines plantes ou espèces animales, de la manière selon laquelle il peut se déplacer en fonction de la marée, du courant et des conditions météorologiques, des chances de réussite des méthodes de nettoyage et de la manière selon laquelle les techniques de traitement peuvent avoir des effets sur l'environnement. La prévoyance et la planification sont nécessaires en vue d'assurer la disponibilité de telles connaissances.

La pratique commune consiste à utiliser des modèles informatiques à distance afin d'obtenir des estimations des déplacements des nappes d'hydrocarbures²⁵. Cependant, lorsque la nappe d'hydrocarbures se trouve près du rivage, et si les conditions de vent varient en fonction de la microclimatologie, il se peut que les conditions locales réelles ne soient pas modélisées correctement. Les connaissances de la population locale qui connaît bien la zone du déversement peuvent se révéler inestimables.

25 Au Canada, nous savons que les modèles proviennent du Centre national des urgences environnementales, une fonction nationale centralisée à Montréal.

En ce qui concerne les connaissances scientifiques, le besoin évident est celui d'avoir immédiatement accès aux personnes bien renseignées. Tout comme en Colombie-Britannique, où le ministère de l'Environnement provincial nomme une personne au sein du commandement unifié, aux États-Unis, une personne de l'État est affectée au commandement unifié. Les rôles du commandement unifié ne sont pas opérationnels; ils constituent plutôt la force directrice servant à gérer tous les aspects de l'intervention. Aux États-Unis, l'USCG peut faire appel à la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) à titre de coordonnatrice du soutien scientifique.

Au Royaume-Uni, pour tous les déversements, on a un accès immédiat à l'expertise d'un groupe environnemental permanent. La petite zone de l'Angleterre et du Pays de Galles est divisée en 14 régions, chacune ayant son propre groupe environnemental permanent.

Le plan d'urgence du groupe environnemental Solent sert d'exemple²⁶ :

L'objectif du groupe environnemental permanent consiste à :

- Fournir des conseils en matière de santé publique et d'environnement à toutes les unités qui participent à l'intervention en cas d'incident de pollution marine par les hydrocarbures ou les produits chimiques et aux activités de nettoyage subséquentes.
- Conseiller les unités d'intervention afin de réduire au minimum les répercussions de l'incident sur l'environnement au sens large, en prenant en compte les risques posés pour la santé publique et l'environnement naturel, ainsi que les effets potentiels liés aux opérations d'intervention, qu'il s'agisse d'opérations de sauvetage ou de nettoyage, en mer et sur les côtes.
- Surveiller, évaluer et consigner les effets sur la santé publique et sur l'environnement (y compris la faune) d'un incident de pollution marine en ce qui a trait aux hydrocarbures et aux produits chimiques, ainsi que les incidences de toutes les mesures mises en œuvre en réaction à l'incident.
- Favoriser le bien-être et la réhabilitation de la faune ou l'élimination sans cruauté des animaux sauvages morts ou blessés par des organismes reconnus de protection des animaux.

Dans un pays de la taille du Canada, avec des ports, des villes et un trafic maritime d'envergure internationale, il est indispensable que les équipes d'intervention en cas de déversement aient facilement accès à des connaissances locales et scientifiques.

Le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes et le rapport Butler soulignent l'importance des avis scientifiques fournis par Environnement et Changement climatique Canada aux personnes chargées de gérer un incident. Le rapport Butler a souligné

l'importance que revêtait la présence d'une personne du Centre national des urgences environnementales (CNUE) qui est arrivée à Vancouver 11 jours après le déversement du *M/V Marathassa*. Cependant, il n'est pas adéquat de compter sur des personnes qui doivent voyager depuis Montréal, même si elles sont dépêchées plus rapidement que par le passé.

Il est nécessaire de permettre un accès efficace aux connaissances scientifiques et locales, qui peuvent se trouver à l'intérieur ou à l'extérieur du CNUE ou des ministères provinciaux de l'Environnement. Les communautés autochtones constituent une source inestimable de connaissances locales en matière d'environnement. Elles peuvent également établir un cadre communautaire pour l'affectation de personnes et de ressources aux activités d'intervention.

²⁶ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/482092/Solent_Standing_Environment_Group_plan.pdf

IMPLICATION N° 12

La nécessité d'une autorisation préalable

En raison de l'urgence d'agir lors d'une intervention en cas de déversement, il est nécessaire qu'une autorisation préalable fasse partie des mesures de préparation de base, de manière à ce que l'affectation des ressources et des intervenants spécialisés ou internationaux nécessaires ne soit pas retardée par des questions de réglementation.

Voici trois exemples qui illustrent ce point. Le premier est l'intérêt d'établir des limites pour les technologies de nettoyage. Par exemple, l'utilisation d'agents dispersants chimiques est encadrée en Europe par les autorités environnementales pour diverses applications. Il peut être plus pertinent d'agir ainsi plutôt que de laisser à la Garde côtière la responsabilité de prendre une décision. Le deuxième exemple consiste à s'assurer qu'il n'existe aucune contrainte en ce qui a trait au déplacement ou à l'affectation de ressources et d'intervenants étrangers lors d'une intervention en cas de déversement. Le troisième exemple correspond à l'intérêt de clarifier les questions de responsabilité et d'autorité associées à l'enlèvement d'une épave. On ne peut déterminer clairement si la signature de la Convention de Nairobi sur la prise en charge des épaves serait bénéfique pour le Canada²⁷.

IMPLICATION N° 13

La portée des plans d'intervention en cas de déversement

Deux points qui doivent faire partie de la planification d'une intervention en cas de déversement ne sont parfois pas suffisamment pris en compte.

Le premier point concerne l'élimination ou le traitement des matières contaminées. L'évaluation de l'intervention réalisée par l'organisme d'intervention comprend la disponibilité d'une capacité de retenue suffisante qui correspond aux taux de nettoyage. Cependant, l'élimination des hydrocarbures et des matières contaminées ne semble pas faire partie des plans d'intervention. Elle est simplement laissée à la charge des organismes d'intervention, qui prennent généralement des dispositions pour l'élimination des contaminants dans le cadre de leurs activités « normales ». Cependant, le traitement ou l'élimination des matières contaminées dans le cas de déversements importants demeure une question non résolue dans certains ports. Cela ne semble pas poser de problème à Anvers ou à Rotterdam, peut-être en raison de la taille des installations de traitement des produits chimiques et des hydrocarbures.

La question des plans pour le traitement ou l'élimination des matières contaminées dans le cas de déversements importants doit être résolue.

Le deuxième enjeu concerne un plan qui offrirait des lieux de refuge aux navires en détresse pouvant causer un incident de pollution. La plupart des pays éprouvent des difficultés à respecter les lignes directrices internationales de l'OMI qui déterminent où et comment offrir un refuge aux navires en détresse qui sont susceptibles de polluer (OMI, 2016). Le Canada dispose de plans régionaux permettant à Transports Canada et à la GCC de coordonner et de diriger la prise de décisions (Transports Canada, 2016a). Cependant, aucune désignation préalable des lieux de refuge n'a été réalisée dans la région du Pacifique en raison de la grande variabilité des conditions d'un incident à l'autre (Transports Canada, 2016b).

Les décisions sur la détermination d'un lieu de refuge pour un navire en détresse devront être prises au moment où une telle urgence survient, le cas échéant.

²⁷ La Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, qui est entrée en vigueur en avril 2015, fournit le cadre légal permettant aux États d'enlever, ou de faire enlever, les épaves qui pourraient avoir des effets néfastes sur la sécurité des vies, des biens et des propriétés en mer, et sur l'environnement marin. Cette convention permet de combler une lacune existante au sein du cadre international précédent.

9.0 Thème 5 : Acquérir la flexibilité nécessaire dans les interventions en cas de déversement

Il est impossible de disposer des ressources physiques et humaines requises à tous les endroits où pourrait se produire le pire déversement envisageable. L'emplacement des ressources est déterminé en fonction de l'évaluation des risques afin d'assurer une protection immédiate adéquate, y compris dans les cas où deux incidents se produiraient en même temps. Cependant, il est nécessaire de prendre des dispositions afin de pouvoir étendre les ressources et élargir la structure organisationnelle. Le système en place doit être flexible (ou permettre l'approche en cascade, comme l'indique le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes)²⁸.

IMPLICATION N° 14

Gestion et ressources flexibles

Tel qu'il a été mentionné précédemment, le concept d'une intervention par niveau est largement utilisé pour déterminer l'étendue des ressources nécessaires à l'intervention en cas de déversement (IPIECA-OGP, 2015). Habituellement, les niveaux sont liés à la quantité en tonnes d'hydrocarbures déversés afin de déterminer le niveau des ressources requises pour une intervention. (Les déversements de niveau 1 sont pris en charge par un seul organisme, les déversements de niveau 2 nécessitent des ressources locales ou régionales, et les déversements de niveau 3 requièrent des ressources nationales ou internationales.)

Il est désormais reconnu que de nombreuses variables ont une incidence sur le niveau et la nature des ressources, de l'expertise et de l'autorité nécessaires à la gestion d'un déversement. Les gestionnaires du port et de la ville de Southampton, l'organisme d'intervention et la MCA, sont d'avis que l'emplacement d'un déversement réel ou potentiel, ainsi que les conditions qui y sont associées, constituent des éléments clés pour savoir s'il est justifié de faire appel à des ressources nationales et à une autorité nationale. À l'échelle nationale, un comité du cabinet à Whitehall, à Londres, conseille une personne qui a seule la responsabilité de prendre des décisions, ce qui peut permettre un accès efficace et rapide aux ressources.

Il n'existe pas de critère simple pour déterminer le niveau d'intervention requis. L'échelle et les conséquences potentielles d'un déversement et, par conséquent, les ressources indispensables à une intervention efficace nécessitent de posséder l'expérience et les connaissances requises. L'efficacité de tout système d'intervention repose sur une collaboration efficace entre les différents niveaux de capacité.

Le Canada utilise quatre niveaux définis en fonction des tonnes déversées et des délais d'intervention correspondant aux normes établies pour les [organismes d'intervention par Transports Canada en 1995](#) (Transports Canada, 1995).

| Niveau | Quantité maximale d'hydrocarbures déversés | Délai d'intervention requis |
|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| Capacité d'intervention de niveau 1 | 150 tonnes | 6 heures |
| Capacité d'intervention de niveau 2 | 1 000 tonnes | 12 heures |
| Capacité d'intervention de niveau 3 | 2 500 tonnes | 18 heures |
| Capacité d'intervention de niveau 4 | 10 000 tonnes | 72 heures |

²⁸ Le meilleur exemple de flexibilité est celui de l'organisme Oil Spill Response Limited, principalement financé par l'industrie pétrolière, dont le siège social est à Southampton, mais qui possède des installations dans le monde entier, et même un avion Boeing 737 réservé à de telles interventions.

L'accès aux ressources nationales et internationales est jugé nécessaire dans le rapport du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes. Cela a des implications sur la structure de l'autorité au sein de la GCC.

Il est nécessaire de préciser les processus et les implications du recours aux ressources nationales et internationales.

Les détails du plan d'urgence commun Canada-États-Unis n'ont pas été étudiés, mais les plans d'une grande souplesse qui sont bien établis dans la Manche et la mer du Nord peuvent servir de points de référence utiles.

10.0 Thème 6 : La nécessité d'une amélioration continue

La formation et les exercices sont nécessaires pour permettre aux personnes et aux organismes d'être prêts et en mesure de collaborer efficacement. Ces activités doivent également être entreprises dans le but d'améliorer le rendement, même sans changement important des conditions. Cependant, les conditions du transport maritime sont en réalité dynamiques. Le volume et la composition des activités commerciales varient avec le temps, ce qui donne lieu à des changements du nombre, de la taille et de la technologie des navires. Les technologies de communication utilisées pour la gestion du trafic maritime et la gestion des interventions en cas de déversement ne cessent d'évoluer. Les méthodes de nettoyage des déversements sont aussi constamment améliorées. Par conséquent, l'amélioration continue doit être un objectif important de tout système d'intervention en cas de déversement.

IMPLICATION N° 15

Approches en matière d'amélioration continue

L'amélioration continue des interventions en cas de déversement nécessite la réalisation de recherches permanentes sur les sciences liées aux hydrocarbures dans le milieu océanique et sur l'efficacité des technologies de remplacement²⁹. Cela exige également des processus qui garantissent que les plans d'intervention s'appuient sur des renseignements actuels à propos des conditions environnementales locales. Enfin, les plans doivent être mis à jour afin de s'assurer qu'ils tiennent compte des dernières connaissances et des conditions changeantes en matière de transport maritime.

À cette fin, **les systèmes de premier plan pour l'intervention en cas de déversement comprennent non seulement des calendriers d'exercices obligatoires, mais aussi des révisions et des examens prescrits des plans d'urgence tous les trois ou cinq ans.**

29 L'annonce du nouveau Plan de protection des océans comprend un engagement visant à soutenir davantage les recherches.

11.0 Conclusions

Les implications pour le Canada de cette étude, qui porte sur les pratiques d'intervention en cas de déversement dans sept ports de premier plan situés dans cinq pays, ont été déterminées en gardant trois conditions à l'esprit. Les voici :

- Les caractéristiques souhaitables des systèmes d'intervention d'urgence sont bien connues; le Canada ne les a pas intégrées de manière adéquate dans son système d'intervention en cas de déversement.
- Les études portant sur la province de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral ont indiqué l'orientation générale des changements à apporter et ont formulé des recommandations précises. Le besoin d'une planification d'intervention ciblée et fondée sur les risques a été déterminé dès 2013.
- L'élaboration d'un nouveau Plan de protection des océans témoigne de la nécessité d'apporter des changements importants au Plan d'urgence en cas de déversements en milieux marins.

Les quinze implications présentées précédemment, dont la liste récapitulative est fournie à la page 29, s'appuient sur quatre considérations de changement non prises en compte dans les études précédentes. Les voici :

1. Définir clairement le rôle des organismes d'intervention en ce qui concerne la formation et l'éducation en plus des capacités techniques, tout en précisant qu'elles ne remplacent pas l'organisation responsable de l'efficacité de l'intervention en cas de déversement.
2. Envisager de transférer la responsabilité de la planification et de la gestion des interventions en cas de déversement dans les ports fédéraux de la Garde côtière canadienne aux administrations portuaires.
3. Rendre obligatoires la mise à la disposition du public et la transparence des données liées aux déversements ainsi que des plans d'intervention des organismes et sociétés relevant de la compétence fédérale (à l'exception des coordonnées personnelles), et encourager les autres ordres de gouvernement à procéder de même.
4. S'assurer de la disponibilité et de l'intégration des connaissances autochtones et scientifiques locales auprès des équipes d'intervention en cas de déversement.

Les implications restantes sont conformes aux recommandations des rapports précédents ou aux normes d'excellence pour les systèmes d'intervention d'urgence.

Résumé des implications par thème

THÈME 1 :

L'importance d'une politique nationale

IMPLICATION N° 1

Le rôle réduit des normes nationales : Cela a comme implication qu'il y a moins de place pour des « normes nationales » et que les conditions locales constituent des facteurs clés pour déterminer les exigences en matière de capacité d'intervention.

IMPLICATION N° 2

Réglementation nationale pour la gestion locale des interventions en cas de déversement fondées sur les risques : Des réglementations nationales comparables aux exigences américaines relatives aux structures et aux pratiques régionales et sectorielles permettraient d'assurer la contribution d'intervenants locaux dans le cadre de la planification des interventions fondées sur les risques.

IMPLICATION N° 3

La Garde côtière canadienne devrait avoir plus de responsabilités : Il faut envisager, dans le cadre du nouveau Plan de protection des océans, de confier davantage de responsabilités à la Garde côtière canadienne.

IMPLICATION N° 4

Les organismes d'intervention jouent des rôles éducatifs et techniques : Les organismes d'intervention tiennent une place importante dans l'élaboration des plans d'intervention en cas de déversement, la formation des personnes qui participent aux interventions en cas de déversement, ainsi que l'exécution des exercices d'intervention en cas de déversement et des interventions réelles, mais ils ne représentent pas l'organisation responsable de l'efficacité de l'intervention en cas de déversement.

IMPLICATION N° 5

Le besoin de transparence : L'expérience acquise ailleurs laisse à penser que la transparence vis-à-vis du public est bénéfique en ce qui concerne les données liées aux déversements d'hydrocarbures, les enquêtes sur les déversements, ainsi que les plans d'urgence et les processus qui les sous-tendent.

THÈME 2 :

La nature holistique et les objectifs de la prévention des déversements d'hydrocarbures et des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures

IMPLICATION N° 6

Une communication publique efficace est un objectif de l'intervention en cas de déversement : La tâche d'intervention a pour objectif explicite d'assurer des relations efficaces avec les médias et le public.

THÈME 3 :

Une intervention intégrée en cas de déversement dans les ports

IMPLICATION N° 7

Adopter le commandement unifié dans le cadre de la politique d'intervention : Le commandement unifié doit être adopté dans le cadre de la vaste initiative visant à assurer la participation du gouvernement local et de la communauté à la gestion des interventions en cas de déversement.

IMPLICATION N° 8

Le rôle des administrations portuaires : Les similitudes des conditions dans les ports canadiens et européens et les différences par rapport aux ports américains soulèvent la question de savoir si les administrations portuaires, plutôt que la Garde côtière canadienne, devraient être responsables des interventions dans le cas de déversements se produisant dans les eaux relevant de l'autorité des administrations portuaires.

THÈME 4 :

Atteindre l'état de préparation aux interventions en cas de déversement

IMPLICATION N° 9

Une politique améliorée concernant les exercices en cas de déversement est essentielle : Il est essentiel d'améliorer les exercices d'intervention en cas de déversement en modifiant leur emplacement, leur structure et leur fréquence.

IMPLICATION N° 10

Il est essentiel de mettre à jour la formation : La nécessité d'une formation sur les interventions est déjà reconnue dans les communautés littorales, et les pratiques visant la participation des collectivités côtières en Alaska en sont un exemple.

IMPLICATION N° 11

L'accessibilité des connaissances est indispensable : Dans un pays de la taille du Canada, avec des ports, des villes et un trafic maritime d'envergure internationale, il est indispensable que les équipes d'intervention en cas de déversement aient facilement accès à des connaissances locales et scientifiques.

IMPLICATION N° 12

La nécessité d'une autorisation préalable : En raison de l'urgence d'agir lors d'une intervention en cas de déversement, il est nécessaire qu'une autorisation préalable fasse partie des mesures de préparation de base, de manière à ce que l'affectation des ressources et des intervenants spécialisés ou internationaux nécessaires ne soit pas retardée par des questions de réglementation.

IMPLICATION N° 13

La portée des plans d'intervention en cas de déversement : La question du traitement ou de l'élimination des matières contaminées dans le cas de déversements importants doit être résolue. Les décisions sur la détermination d'un lieu de refuge pour un navire en détresse devront être prises au moment où une telle urgence survient, le cas échéant.

THÈME 5 :

Acquérir la flexibilité nécessaire dans les interventions en cas de déversement

IMPLICATION N° 14

Gestion et ressources flexibles : Il est nécessaire de préciser les processus et les répercussions du recours aux ressources nationales et internationales.

THÈME 6 :

La nécessité d'une amélioration continue

IMPLICATION N° 15

Approches en matière d'amélioration continue : Les systèmes de premier plan pour l'intervention en cas de déversement comprennent non seulement des calendriers d'exercices obligatoires, mais aussi des révisions et des examens prescrits des plans d'urgence tous les trois ou cinq ans.

Références

ABP, 2016. Oil Spill Contingency Plan: Port of Southampton Oil Spill Contingency Plan (2016), Associated British Ports. Document accessible à l'adresse : http://www.southamptonvts.co.uk/Port_Information/Emergency_Planning/Oil_Spill_Contingency/

ARPEL, 2014. Oil Spill Response Planning and Readiness Assessment Manual and RETOS™, Regional Association of Oil and Gas Companies – Latin America and the Caribbean. Document consulté le 3 juin 2015 à l'adresse www.arpel.org

Rapport Butler, 2015. Examen indépendant du déversement d'hydrocarbures du M/V Marathassa – Opération d'intervention environnementale, présenté à la commissaire Jody Thomas, Garde côtière canadienne, 19 juillet 2015, 90 pages. Document accessible à l'adresse : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/examen-independant-deversement-Marathassa-operation-IE>

CCA, 2004. Preparation and planning for emergencies: responsibilities of responder agencies and others, Gov.UK, Cabinet Office. Document accessible à l'adresse : <https://www.gov.uk/guidance/preparation-and-planning-for-emergencies-responsibilities-of-responder-agencies-and-others>

EPA, 2013. Area Contingency Planning Handbook, Environmental Protection Agency, 67 pages. Document accessible à l'adresse : https://www.epa.gov/sites/production/files/2014-04/documents/epa_acp_handbook_3-25-14_low-res.pdf

EPA, 2016. National Oil and Hazardous Substances Pollution Contingency Plan (NCP) Overview, U.S. Environmental Protection Agency. Document accessible à l'adresse : <https://www.epa.gov/emergency-response/national-oil-and-hazardous-substances-pollution-contingency-plan-ncp-overview>

FEMA, 2015. National Incident Management System, Federal Emergency Management Agency. Document accessible à l'adresse : <https://www.fema.gov/national-incident-management-system>

OMI, 1990. Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, Organisation maritime internationale. Document disponible à l'adresse : [http://www.imo.org/fr/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-oil-pollution-preparedness,-response-and-cooperation-\(oprc\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-oil-pollution-preparedness,-response-and-cooperation-(oprc).aspx)

OMI, 2015. Lutte contre les événements de pollution marine, Organisation maritime internationale. Document accessible à l'adresse : <https://http://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/PollutionResponse/OilPollutionResources/Pages/Default.aspx>

OMI, 2016. Lieux de refuge – examen du problème de la désignation de lieux de refuge pour les navires en détresse; document accessible à l'adresse <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/PlacesOfRefuge.aspx>

IOSC, 1999. International Agreements Following Major Spills, International Oil Spill Conference Proceedings. Document accessible à l'adresse : <http://ioscproceedings.org/doi/pdf/10.7901/2169-3358007-49?code=ampi-site>

IPIECA-OGP. Tiered preparedness and response, OGP Report Number 526, 2015 : document accessible à l'adresse <http://www.oilspillresponseproject.org/wp-content/uploads/2016/02/GPG-Tiered-Preparedness-and-Response.pdf>

IТОPF. Contingency Planning for Marine Oil Spills, Technical Information Paper 16, document accessible à l'adresse : <http://www.itopf.com/knowledge-resources/documents-guides/document/tp-16contingency-planning-for-marine-oil-spills/>

MCA, OPRC Guidelines for Ports Contingency Planning for Marine Pollution Preparedness and Response, Maritime & Coastguard Agency, paragraphes 1.20 et 1.18, document accessible à l'adresse https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/557947/OPRC_Guidelines_for_Ports_-_final_Sep_16.pdf

NCP, 2014. The National Contingency Plan: A Strategic Overview for Responses to Marine Pollution from Shipping and Offshore Installations, Gov.UK, septembre 2014. Document accessible à l'adresse : https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/478676/1501120_NCP.pdf

NUKA, 2013. West Coast Spill Response Study, World-Class Oil Spill Prevention, Preparedness Response and Recovery, Nuka Research and Planning Group, 90 pages. Document accessible à l'adresse : www.env.gov.bc.ca/main/.../WestCoastSpillResponse_Vol3_Analysis_130722.pdf

NUKA, 2015. West Coast Spill Response Study, Marine Oil Spill Prevention, Preparedness, Response and Recovery, World-Leading Approaches from Select Jurisdictions, Nuka Research and Planning Group, 110 pages. Document accessible à l'adresse : <https://www.env.gov.bc.ca/main/west-coast-spill-response-study/docs/BC-World-Leading-Approaches-for-Select-JurisdictionsOct2015.pdf>

Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, 2013. Un examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires – Mettre le cap sur l'avenir, Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, Transports Canada, TP29-114. Document accessible à l'adresse : http://www.tc.gc.ca/media/documents/mosprr/transport_canada_tanker_fra.pdf

Transports Canada, 1995. Normes sur les organismes d'intervention, Direction générale de la sécurité maritime TP 12401 F, 1995. Document accessible à l'adresse <https://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/tp12401f.pdf>

Transports Canada, 2016a. Plan d'urgence national sur les lieux de refuge (PUNLR) – TP 14707 F, Première édition, dernière modification le 23 juin 2016. Document accessible à l'adresse <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-menu-1683.htm>

Transports Canada, 2016b. Plan d'urgence sur les lieux de refuge – Région du pacifique – TP 14707 F, dernière modification le 23 juin 2016. Document accessible à l'adresse <https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp14707-pacifique-menu-3046.htm>

Annexe A

Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures : passages sélectionnés des articles 2, 3, 5 et 6

ARTICLE 2 : Définitions (partielles)

- (2) « Événement de pollution par les hydrocarbures » désigne un fait ou un ensemble de faits ayant la même origine, dont résulte ou peut résulter un rejet d'hydrocarbures et qui présente ou peut présenter une menace pour le milieu marin, ou pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou de plusieurs États, et qui requiert une action urgente ou d'autres mesures de lutte immédiates.

ARTICLE 3 : Plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures

- (1) a) Chaque Partie exige que les navires autorisés à battre son pavillon aient à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures selon les prescriptions et conformément aux dispositions adoptées à cette fin par l'Organisation.
- b) Un navire tenu d'avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures conformément à l'al. a), lorsqu'il se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une Partie, est soumis à une inspection par les agents dûment autorisés de cette Partie, conformément aux pratiques prévues dans les accords internationaux existants ou dans sa législation nationale.
- (2) Chaque Partie exige que les exploitants d'unités au large relevant de sa juridiction aient des plans d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures qui soient coordonnés avec le système national établi conformément à l'art. 6 et approuvés conformément aux procédures prévues par l'autorité nationale compétente.
- (3) Chaque Partie exige que les autorités ou les exploitants ayant la charge des ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures relevant de sa juridiction, pour lesquels elle le juge approprié, aient des plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures ou des arrangements analogues qui soient coordonnés avec le système national établi conformément à l'art. 6 et approuvés conformément aux procédures prévues par l'autorité nationale compétente.

ARTICLE 4 : Procédures de notification en cas de pollution par les hydrocarbures

- (1) Chaque Partie :
- (a) exige que les capitaines ou autres personnes ayant la charge de navires battant son pavillon ainsi que les personnes ayant la charge d'unités au large relevant de sa juridiction signalent sans retard tout événement survenu à bord de leur navire ou de leur unité au large qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures :
- (i) dans le cas d'un navire, à l'État côtier le plus proche;
 - (ii) dans le cas d'une unité au large, à l'État côtier à la juridiction duquel est soumise l'unité;

(b) exige que les capitaines ou autres personnes ayant la charge de navires battant son pavillon ainsi que les personnes ayant la charge d'unités au large relevant de sa juridiction signalent sans retard tout événement observé en mer qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures :

- (i) dans le cas d'un navire, à l'État côtier le plus proche;
- (ii) dans le cas d'une unité au large, à l'État côtier à la juridiction duquel est soumise l'unité;

(c) exige que les personnes ayant la charge de ports maritimes et d'installations de manutention d'hydrocarbures relevant de sa juridiction signalent sans retard à l'autorité nationale compétente tout événement qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures;

(d) donne à ses navires ou aéronefs chargés de l'inspection des mers et à ses autres services ou agents compétents des instructions les invitant à signaler sans retard à l'autorité nationale compétente ou, selon le cas, à l'État côtier le plus proche, tout événement observé en mer, dans un port maritime ou dans une installation de manutention d'hydrocarbures, qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures;

(e) prie les pilotes d'aéronefs civils de signaler sans retard à l'État côtier le plus proche tout événement observé en mer qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures.

- (2) Les rapports visés à l'al. 1 a) i) sont faits conformément aux prescriptions élaborées par l'Organisation et sont fondés sur les directives et principes généraux adoptés par l'Organisation. Les rapports visés aux al. 1) a) ii), b), c) et d) sont faits conformément aux directives et aux principes généraux adoptés par l'Organisation dans la mesure applicable.

ARTICLE 5 : Mesures à prendre à la réception d'un rapport de pollution par les hydrocarbures

- (1) Lorsqu'une Partie reçoit un rapport visé à l'art. 4 ou des informations sur une pollution fournies par d'autres sources :

(a) elle évalue la situation pour déterminer s'il s'agit d'un événement de pollution par les hydrocarbures;

(b) elle évalue la nature, l'importance et les conséquences éventuelles de l'événement de pollution par les hydrocarbures; et

(c) elle avise ensuite sans retard tous les États dont les intérêts sont concernés par cet événement de pollution par les hydrocarbures ou sont susceptibles de l'être en leur communiquant en même temps :

- (i) les détails de ses évaluations et de toute action entreprise ou prévue pour faire face à l'événement, et
- (ii) d'autres informations appropriées, jusqu'à la conclusion de l'action entreprise pour faire face à l'événement ou jusqu'à ce que les États en question aient décidé d'une action commune.

- (2) Lorsque la gravité de cet événement de pollution par les hydrocarbures le justifie, cette Partie devrait fournir à l'Organisation les informations visées aux al. 1 b) et c), soit directement, soit par l'intermédiaire de l'organisation ou des arrangements régionaux appropriés.
- (3) Lorsque la gravité de cet événement de pollution par les hydrocarbures le justifie, les autres États touchés par cet événement sont instamment priés d'informer l'Organisation, soit directement, soit par l'intermédiaire des organisations ou arrangements régionaux appropriés, de leur évaluation de l'importance de la menace pour leurs intérêts et de toute action entreprise ou prévue.

ARTICLE 6 : Systèmes nationaux et régionaux de préparation et de lutte

- (1) Chaque Partie met en place un système national pour lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution par les hydrocarbures. Ce système comporte au minimum :
 - (a) la désignation :
 - (i) de l'autorité ou des autorités nationales compétentes chargées de la préparation et de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures;
 - (ii) du point ou des points de contact opérationnels nationaux chargés de recevoir et de transmettre les rapports de pollution par les hydrocarbures visés à l'art. 4; et
 - (iii) d'une autorité qui est habilitée à agir au nom de l'État pour demander une assistance ou pour décider de fournir l'assistance demandée;
 - (b) un plan d'urgence national pour la préparation et la lutte qui comporte le schéma des relations entre les divers organismes concernés, qu'ils soient publics ou privés, en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation.
- (2) En outre, chaque Partie, dans la mesure de ses moyens, soit individuellement, soit dans le cadre d'une coopération bilatérale ou multilatérale et, le cas échéant, en coopération avec les industries pétrolière et maritime, les autorités portuaires et les autres entités appropriées, met en place :
 - (a) une quantité minimale de matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures disposée préalablement et appropriée au risque encouru et des programmes relatifs à l'emploi de ce matériel;
 - (b) un programme d'exercices à l'intention des organisations de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et de formation du personnel concerné;
 - (c) des plans détaillés et des moyens de communications pour lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures. Ces moyens devraient être disponibles en permanence; et
 - (d) un mécanisme ou un arrangement pour coordonner les opérations de lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures, qui puisse, le cas échéant, mobiliser les ressources nécessaires.

Annexe B

L'équipe chargée de l'étude

L'équipe chargée de l'étude était dirigée par Trevor Heaver, professeur émérite au Centre for Transportation Studies à l'Université de la Colombie-Britannique. Le projet n'aurait pas pu être réalisé sans la participation de nombreuses personnes. Les conseils préliminaires et subséquents d'Elliott Taylor, de Polaris Applied Sciences, ont été vitaux pour l'orientation de la présente recherche et pour les travaux menés dans les trois ports américains.

Les recherches menées dans les ports américains ont été réalisées en grande partie par Jocelyn Fraser, récipiendaire de la bourse Liu et d'une bourse publique de UBC, et doctorante en génie minier, qui a de l'expérience comme conseillère sur les interventions en cas de déversement. Cette expérience a été bénéfique dans l'ensemble. Les recherches à Anvers et à Rotterdam ont été menées par Valentin Carlan, chercheur de niveau doctoral, sous la direction des professeurs Christa Sys et Thierry Vanelslander, tous membres de la faculté des sciences économiques appliquées, du département des transports et des économies régionales. Enfin, Jane Lister, directrice adjointe, CTS, a constamment fourni des conseils à propos de la recherche et offert un soutien en matière de gestion de projet.

Tous les membres de l'équipe de recherche ont fourni des conseils sur la version finale du rapport, de même que Meghan Mathieson et Miles Jolliffe de Clear Seas. Leurs conseils ont grandement contribué à la précision et à la clarté du texte.

Annexe C

Liste des personnes interviewées

Les recherches menées dans la zone géographique visée par l'étude ont été facilitées grâce à la disponibilité de la documentation générale et des études spécialisées sur Internet. Cependant, les entrevues réalisées avec divers gestionnaires bien informés dans chaque port se sont révélées indispensables pour obtenir une vision précise des conditions de chaque port. Nous souhaitons souligner l'aide primordiale apportée par ces personnes et les remercier.

Vancouver :

Garde côtière canadienne : Tim McCann, responsable, Intervention environnementale – planification d'intervention par secteur, région de l'Ouest, groupe de travail de la Garde côtière canadienne

Kinder Morgan : Kelly Malinoski, gestionnaire, Gestion des situations d'urgence.

Staynor Response Services Ltd. : John Staynor.

Projet d'expansion de Trans Mountain : Bikramjit Kanjilal, responsable, Développement maritime.

Administration portuaire Vancouver Fraser : Jeff Pelton, spécialiste des opérations maritimes.

Western Canada Marine Response Corp : Michael Lowry, responsable des communications.

Houston :

Greater Houston Port Bureau, capitaine Bill Dieht, président.

USCG : LCR Brent Yezefski, LTJG Keriann Mason, et Chief Tim Rice.

Port of Houston Authority : capitaine William Buck, chef, Port of Houston Fire Department. Joan Mileski : professeur, Texas A&M University at Galveston.

Los Angeles :

USCG : CDR Rom Mathews; CDR Lushan Hannah; et LCDR Dan Ippilioto.

État de Californie : Jon Victoria, Natural Resources Agency, Dept. Fish & Wildlife, Office Spill Prevention & Response; Sonya Towers, spécialiste de l'environnement

Los Angeles County Fire Department : Oliver O'Connel, capitaine de navire de sauvetage

Port of Los Angeles : Dong Lee, planification tactique/enquêtes sur les matières dangereuses, Los Angeles Port Police

Seattle :

USCG : CDR Brian Meier, chef d'intervention, et LCDR Jason Hagen.

Port of Seattle : Mike DeSota, gestionnaire du programme de conformité environnementale.

City of Seattle, Seattle Fire Department : Willie C Barrington II, capitaine, préparation aux situations d'urgence/sécurité intérieure.

Anvers :

Administration portuaire d'Anvers : Joris Vanderhallen et Kris De Craene.

Capitaine de port : Marc Bosseler, Peter De Pauw et Robert Hendrikx.

IBZ (planification et gestion des urgences fédérales) : Christel Haex et Anne Martens.

Police fédérale de la navigation : Peter Van Eeckhoven.

Protection civile : Rene D'Hooghe. Entreprise de nettoyage Brabo : Koen De Groof.

Group de Cloedt (dragage) : Jef De Brabandere.

Municipalité d'Anvers : Bart Bruelemans.

Association des armateurs : Wilfred Lemmens.

Hambourg :

Ministère de l'environnement et de l'énergie, unité d'intervention en cas d'urgence environnementale : Gudrun Winkler.

Administration portuaire d'Hambourg : Sven Maudrich, responsable, programme d'appui à la protection

Rotterdam :

Administration portuaire de Rotterdam : Marco Wensveen.

Ministère des travaux publics : Sjon Huisman.

AON (gestion des risques) : Erwin Van Geyte.

Rotterdam Oilboompool : Oemesh Soekar.

HEBO Maritime Services : Mark Van de Meer.

Royaume-Uni, Southampton

Maritime and Coastguard Agency : Will Crocker et Andrew Healy, lutte contre la pollution et sauvetage.

Associated British Ports Southampton : Ray Blair, lieutenant de port.

Conseil municipal de Southampton : Ian Collins, gestionnaire de la planification des urgences et de la reprise des activités, et Stephanie Layzell, agente de planification des urgences.

Adler and Allan Limited : Beth Esau, gestionnaire des contrats maritimes, et David Bray, gestionnaire adjoint des contrats.

Oil Spill Response Limited : Andrew Nicoll, responsable de la représentation.

Royaume-Uni, Londres :

ITOPF Ltd. : Mark Whittington, gestionnaire de l'équipe technique, et Nicky Cariglia, conseillère technique.



630–355, rue Burrard
Vancouver, Colombie-Britannique
V6C 2G8
604.408.1648

Nos coordonnées

-  info@clearseas.org
-  [@ClearSeasOrg](https://twitter.com/ClearSeasOrg)
-  [ClearSeasOrg](https://www.facebook.com/ClearSeasOrg)
-  [Clear Seas Centre for
Responsible Marine Shipping](https://www.linkedin.com/company/clear-seas-centre-for-responsible-marine-shipping)

clearseas.org