



Avis d'orientation réglementaire – Révisions apportées aux Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes

Date d'entrée en vigueur

20 octobre 2025

But

Le présent avis modifie les sections 6.12, 6.13 et 7.4 des *Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes* (avril 2018, ISBN 978-1-927098-77-6) afin de les harmoniser avec le *Règlement-cadre sur les opérations relatives aux hydrocarbures dans la zone extracôtière Canada – Terre-Neuve-et-Labrador* (le *Règlement-cadre*).

Portée et applicabilité

S'applique à tous les travaux ou activités liés au pétrole autorisés par la Régie Canada–Terre-Neuve-et-Labrador de l'énergie extracôtière.

Résumé des révisions

Exigence du Règlement-cadre	Exigence réglementaire antérieure
Toutes les activités autorisées nécessitent un plan de protection de l'environnement (PPE). (<i>art. 8 et 10</i>)	Le PPE n'était exigé que pour les programmes de forage et les projets de production. (<i>Règlement sur le forage et la production, art. 6 et 9</i>)
La définition de « pollution » s'applique à tous les travaux et activités. « Pollution – Introduction dans le milieu naturel de toute substance ou forme d'énergie au-delà des limites applicables à l'activité visée par l'autorisation. » (<i>art. 1</i>)	Auparavant, cette définition ne s'appliquait qu'aux programmes de forage et aux projets de production. (<i>Règlement sur le forage et la production, art. 1</i>)
La définition d'« incident à signaler » s'applique à tous les travaux et activités autorisés. Elle comprend la pollution et tout fait qui aurait pu vraisemblablement causer de la pollution. (<i>art. 1</i>)	La définition de « pollution » ne s'appliquait pas à tous les travaux ou activités autorisés. (<i>Règlement sur le forage et la production, art. 1</i>)
Le rapport d'enquête sur un incident environnemental doit être remis dans les quatorze (14) jours, et cette exigence est applicable à tous les travaux ou activités autorisés. [<i>par. 179(1)</i>]	Les rapports d'enquête sur les incidents environnementaux devaient être remis dans les vingt et un (21) jours pour les programmes de forage et les projets de production. Les rapports d'enquête liés à la sécurité devaient être remis dans les

	quatorze (14) jours. (<i>Règlement sur le forage et la production, art. 76</i>)
--	---

Les *Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes* ont été mises à jour comme suit :

Révision 1 : Section 6.12 – Pollution

La pollution se produit lorsque, dans le cadre de travaux ou d'activités autorisés :

- toute substance ou forme d'énergie au-delà des limites applicables aux travaux ou activités visés par l'autorisation, c'est-à-dire en une quantité, ou à une intensité ou une concentration supérieure aux limites décrites dans le plan de protection de l'environnement (PPE) de l'exploitant, est introduite dans l'environnement;
- toute substance ou forme d'énergie dont le rejet n'est pas décrit dans le PPE de l'exploitant est introduite dans l'environnement;
- la manière dont toute substance ou forme d'énergie est introduite dans l'environnement n'est pas celle décrite dans le PPE de l'exploitant.

Tout pollution et tout fait qui aurait pu vraisemblablement causer de la pollution doivent faire l'objet d'un signalement et d'une enquête. Si la pollution comprend un déversement (pétrole), se reporter à la section 6.13 des présentes lignes directrices.

La pollution qui dépasse les seuils suivants devrait être signalée au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1 :

- Un rejet dont la quantité, l'intensité ou la concentration est plus de deux fois supérieure à la limite décrite dans le PPE;
- Un rejet d'une substance pour laquelle aucun rejet n'est décrit dans le PPE, ou effectué d'une manière non conforme à celle décrite dans le PPE, et dont le volume est supérieur à 100 litres.

En plus de ce qui précède, tous les cas de pollution devraient également être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2, et un rapport d'enquête doit être fourni à l'organisme de réglementation, comme il est décrit à la section 7.4.

Révision 2 : Section 6.13 – Déversement

Un déversement se produit lorsque, dans le cadre de travaux ou d'activités visés par l'autorisation, du pétrole (y compris, mais sans s'y limiter, le pétrole brut, le gaz naturel,

le condensat, les lubrifiants, les huiles hydrauliques, les carburants, les fluides de forage synthétiques à base de pétrole ou tout autre produit pétrolier raffiné) est rejeté dans l'environnement d'une manière qui n'a pas été autorisée par l'organisme de réglementation (c.-à-d. qui n'est pas décrite dans le PPE de l'exploitant).

Tous les déversements sont considérés comme de la pollution. Tout déversement et tout fait qui aurait pu vraisemblablement causer un déversement doivent faire l'objet d'un signalement et d'une enquête.

Les déversements qui dépassent les seuils suivants devraient être signalés au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1 :

- Les mélanges contenant du pétrole à une concentration plus de deux fois supérieure à la limite de concentration maximale autorisée;
- Les liquides dont le volume est supérieur à 25 litres;
- Les gaz dont la masse est supérieure à 25 kg.

En plus de ce qui précède, tous les cas de déversement devraient également être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2, et un rapport d'enquête doit être fourni à l'organisme de réglementation, comme il est décrit à la section 7.4.

Révision 3 : Section 7.4 – Documentation soumise aux organismes de réglementation

- A. L'exploitant doit soumettre un rapport d'enquête sur un incident dûment rempli, contenant tous les renseignements requis, à l'organisme de réglementation respectif dès que possible et au plus tard quatorze (14) jours après un *incident*.
- B. Malgré toute analyse en cours (par exemple, l'analyse métallurgique d'un composant défectueux), un rapport d'enquête sur un incident doit être soumis dans les quatorze (14) jours suivant un *incident*.

Durée et prochaines étapes

Le présent avis sera en vigueur jusqu'à ce que les *Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes* aient été entièrement mises à jour et publiées sur le site Web de l'organisme de réglementation.

Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes

Avril 2018

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

C-TNLOHE
1er étage, Place TD, 140, rue Water
St. John's (T.-N.-L.) A1C 6H6
Tél. : 709-778-1400
Téléc. : 709-778-1473

OCNEHE
8e étage, Centre TD, 1791, rue Barrington
Halifax (N.-É.) B3J 3K9
Tél. : 902-422-5588
Téléc. : 902-422-1799

ISBN n° 978-1-927098-77-6

Avant-propos

L'Office Canada – Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers et l'Office Canada – Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers (les Offices) ont émis les présentes lignes directrices pour aider les exploitants, les employeurs et d'autres parties du milieu de travail à se conformer aux exigences des *lois de mise en œuvre* et des règlements connexes en ce qui concerne le signalement des incidents et autres événements survenant dans la zone extracôtière ainsi que les enquêtes subséquentes.

Les lignes directrices sont élaborées pour fournir de l'aide aux personnes et entités ayant des responsabilités statutaires (exploitants, fournisseurs de service, fournisseurs, employeurs, employés, etc.) en vertu des *lois de mise en œuvre* et des règlements connexes. Elles aident à comprendre comment les exigences réglementaires peuvent être respectées. Dans certains cas, les buts, objectifs et exigences de la législation sont tels qu'aucune orientation n'est nécessaire. Dans d'autres cas, les lignes directrices indiqueront comment assurer la conformité réglementaire.

Les lignes directrices définissent les attentes raisonnables des Offices quant à la manière dont les responsabilités statutaires peuvent être réalisées en conformité aux *lois de mise en œuvre* et règlements connexes. Il incombe aux personnes et entités ayant les responsabilités statutaires de faire la preuve, pour les Offices, de l'aptitude et de l'efficacité des méthodes employées pour ce faire.

Les lignes directrices ne sont pas des instruments statutaires; cependant, l'information présentée n'empêche pas les Offices d'imposer des exigences supplémentaires.

Le pouvoir de publier des lignes directrices et des textes interprétatifs à l'égard de la législation est précisé au paragraphe 156(1) et à l'article 210.068 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers* (LMOACNEHE), à l'article 148 et au paragraphe 202BQ(1) de la *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation (Nova Scotia) Act*, aux articles 151.1 et 205.067 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador* (LMOAACTNL) et aux articles 147 et 201.064 de la *Canada-Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Newfoundland and Labrador Act*. En vertu des présentes lignes directrices, ces lois sont désignées en tant que « lois de mise en œuvre ». Les références à la LMOAACTNL et à la LMOACNEHE dans les présentes lignes directrices renvoient aux versions fédérales des *lois de mise en œuvre*.

TABLE DES MATIÈRES

1.0	Acronymes et abréviations	1
2.0	Définitions	2
3.0	But et portée.....	5
4.0	Système de gestion.....	7
5.0	Signalement des incidents et autres événements	8
5.1	Signalement par un employé	8
5.2	Signalement au comité ou au coordonnateur en milieu de travail.....	9
5.3	Signalement à l'Office par l'exploitant.....	9
5.3.1	Signalement verbal immédiat	10
5.3.2	Signalement par écrit.....	10
5.4	Signalement aux autres autorités.....	12
5.4.1	Centre conjoint de coordination de sauvetage	13
5.4.2	Garde côtière canadienne	13
5.4.3	Sécurité maritime de Transports Canada	13
5.4.4	Transports Canada, Aviation civile	13
5.4.5	Gendarmerie royale du Canada.....	13
5.4.6	Environnement et Changement climatique Canada	14
5.4.7	Lieu de travail/indemnisation des accidents du travail.....	14
5.4.8	Autorité de certification	14
6.0	Classification des incidents ou événements signalés aux Offices	15
6.1	Décès	16
6.2	Personne disparue.....	16
6.3	Maladie professionnelle.....	17
6.4	Blessures professionnelles.....	17
6.4.1	Blessure majeure.....	17
6.4.2	Blessure entraînant une perte de temps de travail	17
6.4.3	Blessure légère.....	18
6.5	Évacuation sanitaire (MEDEVAC).....	18
6.6	Incendie/Explosion	19
6.7	Collision.....	19
6.8	Perte de contrôle d'un puits	19
6.9	Incident lié au contrôle d'un puits	20
6.10	Rejet d'hydrocarbures.....	20
6.11	Fuite d'une substance dangereuse	21
6.12	Pollution (section mise à jour conformément à l'Avis d'orientation réglementaire)	22
6.13	Déversement (section mise à jour conformément à l'Avis d'orientation réglementaire)	23
6.14	Conditions environnementales défavorables	24
6.15	Sûreté.....	24
6.16	Mise en œuvre des plans d'intervention d'urgence.....	24
6.17	Dégradation/endommagement d'un équipement essentiel.....	25
6.18	Contact avec des engins de pêche, des mammifères marins ou des tortues de mer ...	27
6.19	Situations impliquant un hélicoptère.....	27
6.20	Quasi-incident.....	30
7.0	Enquêtes sur les incidents et rapports aux Offices	31
7.1	Équipe d'enquête	31
7.2	Participation du comité ou du coordonnateur en milieu de travail.....	31
7.3	Conduite de l'enquête.....	32

7.3.1	Conservation des éléments de preuve	33
7.3.2	Séquence des événements	33
7.3.3	Facteur(s) de causalité	34
7.3.4	Cause(s) fondamentale(s).....	34
7.3.5	Mesures correctives et préventives	35
7.4	Documentation soumise à l'Office (section mise à jour conformément à l'Avis d'orientation réglementaire)	36
8.0	Rapports statistiques trimestriels aux Offices.....	39
9.0	Rapports annuels.....	40
9.1	Rapports annuels sur la sécurité	40
9.2	Rapports environnementaux annuels	41
10.0	Bibliographie.....	41
ANNEXE A : Exemples de signalement de dégradations d'équipement essentiel pour la sécurité et l'environnement		43

Annexe A

1.0 Acronymes et abréviations

ACPP	Association canadienne des producteurs pétroliers
CSA	Association canadienne de normalisation
C-TNLOHE	Office Canada–Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers
IOGP	<i>International Association of Oil & Gas Producers</i>
IRF	International Regulators’ Forum
ISO	Organisation internationale de normalisation
LMOAACTNL¹	<i>Loi de mise en œuvre de l’Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador</i>
LMOACNEHE²	<i>Loi de mise en œuvre de l’Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers</i>
N.-É.	Nouvelle-Écosse
OCNEHE	Office Canada–Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers
PCFQ	<i>Pratique courante pour la formation et les qualifications du personnel de l’industrie des hydrocarbures extracôtiers du Canada atlantique</i>
REC	Régie de l’énergie du Canada
REGRH	<i>Règlement sur les études géophysiques liées à la recherche d’hydrocarbures dans la zone extracôtière de Terre-Neuve, 1995 et Règlement sur les études géophysiques liées à la recherche d’hydrocarbures dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, 1995</i>
RFP	<i>Règlement sur le forage et la production relatifs aux hydrocarbures dans la zone extracôtière de Terre-Neuve, 2009 et Règlement sur le forage et la production relatifs aux hydrocarbures dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, 2009</i>

¹ Les références à la LMOAACTNL dans les présentes lignes directrices renvoient à la version fédérale de la *Loi de mise en œuvre*.

² Les références à la LMOACNEHE dans les présentes lignes directrices renvoient à la version fédérale de la *Loi de mise en œuvre*.

RIH	<i>Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de Terre-Neuve, 1995 et Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, 1995</i>
RSOP	<i>Règlement transitoire sur la sécurité des opérations de plongée dans la zone extracôtière Canada – Terre-Neuve-et-Labrador, 2014 et Règlement transitoire sur la sécurité des opérations de plongée dans la zone extracôtière Canada – Nouvelle-Écosse, 2014</i>
RSST	<i>Règlement transitoire sur la santé et la sécurité au travail concernant les ouvrages en mer dans la zone extracôtière Canada – Terre-Neuve-et-Labrador, 31 décembre 2014 et Règlement transitoire sur la santé et la sécurité au travail concernant les ouvrages en mer dans la zone extracôtière Canada – Nouvelle-Écosse, 31 décembre 2014</i>
T.-N.-L.	Terre-Neuve-et-Labrador
UMFM	Unité mobile de forage en mer

2.0 Définitions

Dans les présentes lignes directrices, « autorisation »³, « coordonnateur », « déclaration », « employé », « substance dangereuse », « ouvrage en mer », « zone extracôtière », « exploitant », « véhicule de transport », « blessure grave », « lieu de travail », et « comité du lieu de travail » ont le même sens que dans les *lois de mise en œuvre*.⁴

Dans les présentes lignes directrices, « blessure invalidante »⁵, « conditions environnementales »⁶, « blessure légère »⁷ et « véhicule de service »⁸ ont le même sens que dans le *Règlement sur la SST*.

Dans les présentes lignes directrices, « blessure entraînant une perte de temps de travail »⁹ et « zone de sécurité »¹⁰ ont le même sens que dans le *Règlement sur le forage et la production (RFP)*.

³ LMOAACTNL, par. 205.001(1); LMOACNEHE, par. 210.001(1)

⁴ LMOAACTNL, art. 2, par. 205.001(1), 205.017(5) et LMOACNEHE, art. 2, par. 210.001(1), 210.017(5)

⁵ RSST, art. 262

⁶ RSST, art. 1

⁷ RSST, art. 262

⁸ RSST, art. 1

⁹ RFP, par. 1(1)

¹⁰ RFP, par. 71(1)

Dans les présentes lignes directrices, « installation », pour toute autre installation que les « ouvrages en mer », a le même sens que dans le *Règlement sur les installations* (RIH).¹¹

Aux fins des présentes lignes directrices, les termes suivants sont en italique dans l'ensemble du document. Les définitions suivantes s'appliquent :

- | | |
|--------------------------------------|--|
| barrière | renvoie aux dispositifs de protection techniques/physiques, humains ou organisationnels mis en place pour éviter, prévenir, réduire ou gérer les risques pour la santé, la sécurité ou l'environnement. ¹² |
| blessure majeure¹³ | <p>renvoie à une <i>blessure</i> ou <i>maladie professionnelle</i> qui entraîne au moins une des conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>amputation</u> : comprend l'amputation partielle ou totale de parties du corps (ne comprend pas la perte du bout des doigts, d'un ongle ou d'une dent) • <u>blessures squelettiques</u> : comprend les fractures osseuses (os ébréché ou fêlé ou fissure osseuse) et la dislocation de l'épaule, de la hanche, du genou ou de la colonne vertébrale. Ne comprend pas les fractures aux doigts, orteils, ou un nez cassé. • <u>brûlures</u> : seulement si la personne blessée perd connaissance, est admise à l'hôpital ou doit être réanimée • <u>blessures aux organes internes</u> : seulement si la personne blessée perd connaissance, est admise à l'hôpital ou doit être réanimée • blessure aux yeux entraînant une perte de vision (permanente ou temporaire) • blessure aux yeux résultant d'une blessure pénétrante dans les yeux ou du contact avec un produit chimique ou un métal brûlant • toute maladie aïgue causée par l'exposition à des produits chimiques ou tout événement produisant un effet physiologique négatif important comme un mal |

¹¹ RIH, par. 2(1)

¹² Prévention et mesures de contrôle des risques aux termes du par. 205.009(2) de la LMOAACTNL et du par. 210.009(2) de la LMOACNEHE

¹³ Le terme « blessure majeure » est un terme générique qui englobe « blessure grave », « blessure invalidante », « blessure entraînant une perte de temps de travail », et renvoie à une blessure en général, telle qu'elle est définie dans les dispositions suivantes des *lois de mise en œuvre* et des règlements connexes : LMOAACTNL, par. 205.017(5), définition de « blessure grave » et LMOACNEHE, par. 210.017(5), définition de « blessure grave »; RSST, définition de « blessure invalidante »; RIH, art. 70, renvoie à une blessure grave; RFP, définition d'« incident » et de « blessure entraînant une perte de temps de travail »; RSOP, définition d'« accident » et d'« incident »; REGRH, art. 27, renvoie à une blessure

	de décompression, une perte de l'ouïe et le mal des rayons - maladie causée par l'hypothermie ou la chaleur (perte de connaissance) - toute blessure qui met la vie en danger ou entraîne une perte de connaissance, une importante perte de sang, le besoin d'être réanimé ou l'hospitalisation
blessure professionnelle (accident du travail)	renvoie à toute blessure résultant d'un <i>incident</i> ou d'une exposition instantanée au lieu de travail, ou sur un véhicule de transport en provenance ou à destination d'un de ces lieux de travail. Les conditions résultant de l'exposition au-delà des limites autorisées à des produits chimiques sont considérées être des blessures professionnelles. L'aggravation d'une blessure antérieure, que la blessure originale soit survenue au lieu de travail ou non, est aussi considérée être une <i>blessure professionnelle</i>. Les blessures qui surviennent lorsque le travailleur est au lieu de travail ou à bord du véhicule de transport et n'est pas de service/que ce n'est pas son quart de travail sont incluses. Les blessures intentionnellement infligée à soi-même ne sont pas incluses.
délégué ou agent	renvoie au délégué à l'exploitation et au délégué à la sécurité, désignés par les Offices, et à un agent du contrôle de l'exploitation, un agent de la sécurité ou un agent de santé et sécurité, désignés par le(s) ministre(s) en vertu des <i>lois de mise en œuvre</i>.¹⁴
équipement essentiel	renvoie aux composants et systèmes d'un ouvrage en mer, d'un véhicule de transport, d'un navire ou d'un aéronef, dont une défaillance causerait ou contribuerait substantiellement à un <i>incident</i>, ou qui est mis en place pour éviter, prévenir, réduire ou gérer les effets d'un <i>incident</i>.¹⁵
incident	signifie tout événement qui a mis en danger ou blessé ou dans des circonstances légèrement différentes, aurait probablement mis en danger ou blessé le personnel; un rejet non autorisé ou un déversement ou une menace imminente à la sécurité d'un ouvrage en mer, d'un véhicule de transport, d'un navire ou d'un aéronef. Cela

¹⁴ LMOACTNL, art. 140 et 205.071; LMOACNEHE, art. 144 et 210.072

¹⁵ Se reporter à la section 6.17 et à l'annexe A pour des exemples d'*équipement essentiel*

comprend aussi tout événement qui perturbe le fonctionnement d'un *équipement essentiel*.¹⁶

maladie professionnelle¹⁷

comprend, sans s'y limiter, toute condition anormale causée par une exposition prolongée ou répétée à des facteurs environnementaux associés à l'emploi au lieu de travail. Les *maladies professionnelles* peuvent être causées par l'inhalation, l'absorption, l'ingestion, l'injection ou le contact direct d'une matière dangereuse, ainsi que par l'exposition à des dangers physiques ou psychologiques. Les effets du stress ordinaire du milieu de travail (c.-à-d. inhérent aux fonctions de l'emploi) ne sont pas jugés être un danger psychologique. Les cas résultants d'événements autres qu'instantanés sont également considérés comme des *maladies professionnelles*. Les *maladies professionnelles* sont différentes des blessures professionnelles (voir la section 6.4) dans le sens que les blessures professionnelles sont causées par des événements instantanés dans le milieu de travail ou par des événements rapprochés dans le temps.

système de gestion

comprend, aux fins des présentes lignes directrices, en tant que terme générique, tant le « système de gestion de la santé et de la sécurité au travail » défini dans la partie III.I des *lois de mise en œuvre*¹⁸ et le « système de gestion » défini dans le *Règlement sur le forage et la production*.¹⁹

3.0 But et portée

Les présentes lignes directrices ont pour but d'aider les exploitants, les employeurs et les autres personnes ayant des responsabilités en vertu de la partie III et de la partie III.I des *lois de mise en œuvre* à déclarer les *incidents* et autres événements, à mener des enquêtes à leur sujet et à soumettre les rapports connexes d'une manière conforme aux exigences de ces lois et de leurs règlements d'application, ainsi qu'aux modalités des approbations et autorisations des Offices.

¹⁶ Le terme « incident » comprend les événements et les situations identifiés dans les dispositions suivantes des *lois de mise en œuvre* et des règlements connexes : LMOACTNL, art. 160, 161 et 205.015; LMOACNEHE, art. 165, 166 et 210.015; RSST, partie 15; RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « quasi-incident »; REGRH, art. 27 et 28; RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j)

¹⁷ Le terme générique « maladie professionnelle » englobe à la fois les « maladies professionnelles » et les « blessures invalidantes », comme elles sont définies dans les dispositions suivantes des *lois de mise en œuvre* et des règlements connexes : LMOACTNL, al. 205.017(1)a); LMOACNEHE, al. 210.017(1)a); RSST, art. 262; définitions de « blessure invalidante » et de « blessure mineure » et SST, al. 265(1)c)

¹⁸ LMOACTNL, art. 205.015; LMOACNEHE, art. 210.015

¹⁹ RFP, art. 5

Les présentes lignes directrices décrivent les attentes des Offices en ce qui concerne :

- ce qui constitue un *incident* et d'autres événements qui doivent être signalés aux Offices;
- la procédure de signalement d'un *incident* et d'autres événements;
- les attentes des Offices en matière d'enquêtes sur les *incidents*;
- le processus de soumission des rapports connexes.

Ces lignes directrices s'appliquent à tous les travaux ou à toutes les activités touchant le pétrole dans la zone extracôtière, menés conformément à une autorisation.²⁰ Cela comprend, sans toutefois s'y limiter, toutes les activités sur :

- un ouvrage en mer²¹, ce qui comprend :
 - les installations de production, y compris les installations sous-marines, les conduites d'écoulement, les stations de pompage, les pipelines liés à des :
 - plateformes de production fixes (avec ou sans personnel)
 - plateformes de production flottantes (p. ex. bâtiments de production, de stockage et de déchargement flottants)
 - les installations de forage, y compris des :
 - unités mobiles de forage en mer (UMFM) (p. ex. navires de forage)
 - UMFM stabilisées par des colonnes (c.-à-d. les plateformes de forage semi-submersibles)
 - UMFM autoélevatrices (c.-à-d. les « jack-ups »)
 - navires d'intervention pour les puits
 - les installations de plongée
 - les installations d'hébergement
 - les structures de stockage
 - les plateformes de chargement ou d'atterrissage
 - tout navire effectuant des activités géophysiques ou autres activités de collecte de données (p. ex. surveillance géotechnique, géologique, environnementale)
 - tout navire menant des activités de construction, comme l'assemblage d'installations extracôtières et de l'équipement connexe, le déversement de roches, le dragage, la pose de tuyaux, à l'appui d'une autorisation
- des véhicules de transport
- des navires

²⁰ LMOACTNL, par. 205.001(1); LMOACNEHE, par. 210.001(1); définition d'« ouvrage en mer »; RFP; RIH; REGRH; RSOP; en Nouvelle-Écosse, les navires de soutien sont énumérés dans la *déclaration d'aptitude* de l'exploitant

²¹ LMOACTNL, par. 205.001(1); LMOACNEHE, par. 210.001(1); définition d'« ouvrage en mer »; RFP; RIH; REGRH; RSOP; en Nouvelle-Écosse, les navires de soutien sont énumérés dans la *déclaration d'aptitude* de l'exploitant

- unités mobiles de forage en mer (UMFM) (p. ex. des navires de forage) les navires de soutien, y compris, sans toutefois s'y limiter, les navires de réserve, d'approvisionnement et de gestion des glaces utilisés à l'appui d'une autorisation, à l'exclusion des véhicules de transport
- des aéronefs
 - aéronef menant des activités géoscientifiques ou menant d'autres activités à proximité d'un lieu de travail, à l'exclusion des véhicules de transport

Des précisions sur le signalement des *incidents* sont fournies à la section 5.0.

4.0 Système de gestion

Avant d'obtenir une autorisation, les exploitants doivent élaborer, mettre en œuvre et tenir à jour un *système de gestion*. Ce *système de gestion* doit être efficace et doit comprendre les procédures de signalement interne et d'analyse des dangers, des blessures légères, des *maladies professionnelles*, des *incidents* et quasi-accidents, et le processus à suivre pour la prise de mesures correctives afin d'éviter que de telles situations ne se reproduisent.²² Les processus doivent être documentés²³ et devraient être conçus de manière à encourager le personnel à signaler les dangers et les *incidents*. Les processus d'enquête doivent permettre ce qui suit^{24 25}:

- Établir les rôles et les responsabilités du personnel, y compris ceux des travailleurs et des représentants des travailleurs qui participent au processus d'enquête sur l'incident et à l'examen subséquent des rapports d'enquête sur l'incident²⁶;
- Spécifier les exigences en matière de qualifications, de formation et de compétences du personnel participant aux enquêtes sur les incidents ou à l'examen subséquent des rapports d'enquête sur les incidents²⁷;
- Spécifier la composition des équipes d'enquête et les exigences les concernant²⁸;
- Fournir des critères clairs pour la communication interne et externe des incidents et des résultats d'enquête²⁹;

²² LMOACTNL, art. 205.015, 205.019, 205.02; LMOACNEHE, art. 210.015, 210.019, 210.02; RFP, art. 5; Lignes directrices sur le forage et la production de l'OCTNLHE/OCNEHE

²³ LMOACTNL, art. 205.015; LMOACNEHE, art. 210.015; RFP, art. 5

²⁴ Les exigences énumérées ici ne sont pas toutes obligatoires. Celles qui sont des exigences législatives obligatoires sont indiquées par des notes de bas de page mentionnant la source de la loi applicable.

²⁵ Lignes directrices sur le forage et la production de l'OCTNLHE/OCNEHE, ISO 9001, CSA Z1000 et ISO 14001

²⁶ LMOACTNL, al. 205.015(2)b) et c), 205.02(2)d) et e); LMOACNEHE, al. 210.015(2)b) et c), 210.02(2)d) et e)

²⁷ LMOACTNL, al. 205.015(2)b) et d); LMOACNEHE, al. 210.015(2)b) et d); RSST, al. 264(1)b), 118(1)a) et b)

²⁸ LMOACTNL, al. 205.015(2)b) et d), 205.02(2)d) et e); LMOACNEHE, al. 210.015(2)b) et d), 210.02(2)d) et e); RSST, al. 264(1)b)

²⁹ LMOACTNL, al. 205.015(2)f); LMOACNEHE, al. 210.015(2)f); RSST, al. 264(1)c) et par. 264(3), RSST art. 265 et 266; RFP, art. 5

- Spécifier les exigences relatives à la conduite des enquêtes sur les incidents et décrire les résultats attendus, comme la détermination de la ou des causes profondes et des mesures correctives et préventives;³⁰
- Spécifier comment les incidents et les mesures correctives et préventives subséquentes sont suivis et communiqués à tous les paliers de l'organisation;
- Spécifier les critères de suivi du rendement pour les incidents, comme les processus permettant de s'assurer que les mesures correctives et préventives sont mises en œuvre en temps voulu;
- Spécifier un mécanisme d'évaluation de l'efficacité des mesures préventives et correctives qui ont été prises;
- Spécifier comment les résultats des enquêtes sur les incidents sont utilisés pour assurer l'amélioration continue des *systèmes de gestion* de la qualité, de la santé, de la sécurité et de l'environnement;
- Décrire le suivi, la vérification et l'examen de l'efficacité du processus d'enquête sur les incidents ³¹.

5.0 Signalement des incidents et autres événements

Les personnes ayant des responsabilités prévues par la loi, y compris les exploitants, sont tenues de mettre en place des procédures de signalement interne et externe des dangers, des *incidents* et autres événements.³²

5.1 Signalement par un employé

Les exploitants et les employeurs doivent s'assurer que leurs procédures de signalement comprennent l'obligation pour les employés de signaler les dangers et les *incidents*, ainsi que la manière de les signaler, conformément à la partie III.I de la *Loi de mise en œuvre* et son règlement d'application. Les obligations sont les suivantes :

- Lorsqu'un employé prend connaissance d'un danger ou d'un *incident*, il doit en aviser son superviseur³³;
- Si un employé s'inquiète du fait qu'un danger ou un *incident* n'est pas résolu, il peut en informer son employeur, qui doit à son tour informer le comité (ou le coordonnateur) en milieu de travail et l'exploitant³⁴;
- Si un danger ou un *incident* n'est pas traité après que l'employé en a informé son employeur, il peut en aviser directement un agent de l'Office compétent :³⁵

³⁰ RFP, art.5 et par. 76(2)

³¹ LMOACTNL, al. 205.015(2)g) et h) et par. 205.015(3); LMOACNEHE, al. 210.015(2)g) et h) et par. 210.015(3); RFP, art. 5

³² LMOACTNL, al. 205.015(2)f); LMOACNEHE, al. 210.015(2)f); RFP, al. 5(2)c) et f); RIH, art. 70; REGRH, art. 27 et 28

³³ LMOACTNL, par. 205.049(1); LMOACNEHE, par. 210.049(1); RSST, art. 263

³⁴ LMOACTNL, par. 205.049(3); LMOACNEHE, par. 210.049(3)

³⁵ LMOACTNL, al. 205.037(1)b) et art. 205.049; LMOACNEHE, al. 210.037(1)b) et art. 210.049

- Agent de service de l'OCTNLHE, 709-682-4426 ou incident@cnlopb.ca,
- Agent de service de l'OCNEHE, 902-496-4444 ou incident@cnsopb.ns.ca.

Il incombe à l'exploitant et aux employeurs de définir les procédures de signalement et de veiller à ce que les employés soient formés et encouragés à signaler les *incidents* en conséquence.³⁶

5.2 Signalement au comité ou au coordonnateur en milieu de travail

Les exploitants et les employeurs doivent veiller à ce que le comité ou le coordonnateur en milieu de travail soit informé sans délai de tous les *incidents* liés à la santé et à la sécurité et du nom de la personne qui a été désignée pour enquêter sur l'*incident*, afin que le comité ou le coordonnateur en milieu de travail puisse remplir ses obligations en matière d'*incidents* liés à la santé et à la sécurité³⁷. L'avis doit être fourni au comité du lieu de travail ou au coordonnateur dès que cela est raisonnablement possible, mais au plus tard vingt-quatre (24) heures après que l'exploitant ou l'employeur a eu connaissance d'un *incident*.³⁸

5.3 Signalement à l'Office par l'exploitant

En vertu des *lois de mise en œuvre* et des règlements connexes, les exploitants doivent informer l'Office compétent de tous les *incidents* et événements à signaler qui se produisent sur un ouvrage en mer ou à bord d'un véhicule de transport, d'un navire ou d'un aéronef dans le cadre de travaux ou d'activités liés à une autorisation. Les classifications des incidents et autres événements à signaler sont définies plus en détail à la section 6.0³⁹ Se reporter à la section 3.0 pour des précisions supplémentaires sur les types d'ouvrages en mer, de véhicules de transport, de navires ou d'aéronefs.

Avant qu'un communiqué de presse puisse être diffusé ou une conférence de presse tenue au sujet d'un *incident* sur une installation de production ou de forage ou sur un véhicule de service associé, l'Office compétent doit être informé sans délai de l'*incident*.⁴⁰

³⁶ LMOA ACTNL, art. 205.013, al. 205.015(2)f), art. 205.019, al. 205.02(2)g) et art. 205.059; LMOA CNEHE, art. 210.013, al.

210.015(2)f), art. 210.019, al. 210.02(2)g) et art. 210.059; RFP, al. 5(2)f) et g)

³⁷ LMOA ACTNL, al. 205.043(4)a) et b) et 205.043(5)a) et d), art. 205.045, al. 210.043(4)a) et b), 210.043(5)a) et d), art. 210.045; RSST, 118b), 264(1)c), 265(1)

³⁸ LMOA ACTNL, al. 205.043(4)a) et b), art. 205.045; LMOA CNEHE, al. 210.043(4)a) et b), art. 210.045; RSST, al. 264(1)c) et par. 265(1)

³⁹ LMOA ACTNL, art. 205.017; LMOA CNEHE, art. 210.017; RSST, art. 262, 264 et 265; RIH, art. 70; RFP, par. 76(1); RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27

⁴⁰ RFP, al. 76(1)b)

Les sous-sections suivantes décrivent ce qui doit être déclaré et la façon de procéder.

5.3.1 Signalement verbal immédiat

Immédiatement après que l'exploitant et l'employeur ont pris des mesures pour assurer la sécurité du personnel et de l'environnement, l'exploitant doit communiquer avec l'agent de service de l'Office compétent en cas d'*incidents* ou d'événements qui nécessitent un signalement verbal immédiat, comme il est décrit à la section 6.0 :

- **Agent de service de l'OCTNLHE, au 709-682-4426**
- **Agent de service de l'OCNEHE, au 902-496-4444**

Les agents de service sont disponibles 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Sur demande, l'exploitant doit fournir à l'agent de service ses coordonnées, une brève description de l'*incident* et de ses conséquences, les efforts d'intervention immédiats (et en cours), toute autre action prévue, et toute autre information pertinente demandée par l'agent de service.⁴¹

Pour tous les signalements verbaux, l'exploitant doit fournir subséquemment un avis écrit à l'OCTNLHE ou à l'OCNEHE dès que cela est raisonnablement possible, comme il est indiqué à la section 5.3.2.⁴²

5.3.2 Signalement par écrit

Pour tous les *incidents* ou événements, l'exploitant doit fournir un avis écrit à l'Office compétent dès qu'il est raisonnablement possible de le faire, mais au plus tard vingt-quatre (24) heures après que l'exploitant a eu connaissance d'un *incident*.⁴³ L'avis peut être envoyé par courriel à l'OCTNLHE incident@cnlopb.ca ou à l'OCNEHE à incident@cnsopb.ns.ca.

Les signalements par courrier électronique doivent contenir un bref titre descriptif et tout numéro de référence attribué par l'exploitant. Conformément aux *lois de mise en œuvre*, les Offices ont prescrit la

⁴¹ RSST, art. 265; RIH, art. 70; RFP, par. 76(1); REGRH, art. 27; RSOP, al. 5(1)i) et j); LMOAACTNL, art. 191-192, 205.017, 205.073, 205.077 et 205.078; LMOACNEHE, art. 196-197, 210.017, 210.074, 210.078 et 210.079

⁴² LMOAACTNL, art. 205.017; LMOACNEHE, art. 210.017; RSST, art. 265; RFP, art. 76; RIH, art. 70; RSOP, al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27

⁴³ LMOAACTNL, art. 205.017; LMOACNEHE, art. 210.017; RSST, art. 265; RFP, art. 76; RIH, art. 70; RSOP, al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27

forme du signalement par écrit afin que soient inclus les renseignements suivants⁴⁴ :

- La date et l'heure de l'*incident* ou de l'événement
- Le nom de l'exploitant
- Le nom et le numéro de téléphone de la personne-ressource de l'exploitant
- Le numéro de référence interne de l'exploitant
- Le nom de l'ouvrage en mer, du véhicule de transport, du navire ou de l'aéronef
- La localisation (latitude et longitude)
- Le puits/gisement (le cas échéant)
- La liste des autres organismes avisés
- La classification des *incidents* réels et potentiels (conformément à la section 6.0)
- La description de l'*incident* ou de l'événement (y compris les événements antérieurs et toute autre information pertinente)
- La description des opérations sur le site et des conditions environnementales pertinentes au moment de l'*incident* ou de l'événement
- La ou les mesure(s) d'intervention immédiate(s) prise(s), y compris un avis concernant la mise en œuvre des procédures d'intervention d'urgence
- La mesure d'intervention planifiée à prendre
- En cas de blessures/maladies et évacuations sanitaires non professionnelles : le nom du travailleur concerné⁴⁵, sa nationalité⁴⁶, sa profession et son employeur. En cas de blessures ou maladies : les détails sur la nature et la gravité de la blessure ou de la maladie en précisant si la blessure ou la maladie est jugée non professionnelle (c.-à-d. le résultat d'un problème de santé non lié à l'emploi de la personne blessée), et fournir un avis à cet égard et le nom de la personne.
- En cas de rejets d'hydrocarbures, fuites de substances dangereuses, rejets et déversements non autorisés : les renseignements sur les matières rejetées et les volumes rejetés ainsi que les renseignements/observations sur l'impact environnemental.

⁴⁴ LMOA ACTN, art. 49, 126, 189-192, 205.017, 205.073 et 205.077; LMOA CNEHE, art. 52, 129, 194-197, 210.017, 210.074 et 210.078

⁴⁵ Conformément à l'article 119 de la LMOA ACTN et à l'article 122 de la LMOA CNEHE, le fait de fournir le nom du travailleur touché ne constitue pas une violation de la législation sur la protection des renseignements personnels, et il est nécessaire de permettre aux Offices de surveiller les blessures signalées et potentielles et d'en faire le suivi. Tous les rapports de blessure sont considérés comme confidentiels en vertu des *lois de mise en œuvre*. Si l'exploitant a des préoccupations au sujet de la sécurité d'Internet, les noms des travailleurs touchés peuvent être soumis à l'office par d'autres moyens que le courriel. Conformément au paragraphe 205.041(2) de la LMOA ACTN et 210.041(2) de la LMOA CNEHE, les exploitants doivent modifier le rapport avant de le transmettre au comité du lieu de travail afin de protéger les renseignements médicaux qui s'y trouvent.

⁴⁶ Territoire de compétence pour l'indemnisation des travailleurs

- En cas d'*incidents* survenus à bord d'installations de plongée : le [formulaire de rapport d'incident de plongée](#)⁴⁷ supplémentaire doit être rempli et soumis⁴⁸.

L'exploitant doit utiliser le formulaire [Notification écrite](#)⁴⁹ affiché sur le site Web de l'OCTNLHE (www.rctnlhe.ca) et sur le site Web de l'OCNEHE (www.rcneee.ca) à cette fin.⁵⁰ De plus amples renseignements sur la classification des *incidents* et des autres événements à signaler se trouvent à la section 6.0.

5.4 Signalement aux autres autorités

Les Offices appliquent les lois relativement à l'exploration, au forage, à la production, à la conservation, au traitement et au transport du pétrole dans la zone extracôtière, ainsi qu'au transport des employés et des passagers à destination, en provenance ou à l'intérieur de la zone extracôtière. Ils assument le rôle d'organisme de réglementation principal pour la plupart des incidents liés aux activités susmentionnées dans la zone extracôtière et coordonnent habituellement les communications avec d'autres organismes de réglementation et d'intervention au sujet des *incidents*, conformément aux protocoles d'entente ou à d'autres ententes. Lorsqu'un avis écrit est présenté à l'Office compétent, il devrait indiquer si une autre autorité a été avisée, et laquelle ou lesquelles.

Dans certains cas, il peut être nécessaire qu'un exploitant ou un employeur communique directement avec d'autres autorités (p. ex. ministères fédéraux ou provinciaux ou d'autres organismes de réglementation). L'exploitant et, dans certains cas, l'employeur doivent s'assurer que toutes les autorités sont jointes de façon appropriée. Si un événement en matière de santé, de sécurité ou d'environnement ne déclenche pas directement un signalement à l'Office compétent, mais exige qu'un avis écrit soit envoyé à une autre autorité, l'exploitant devrait en aviser l'Office compétent et fournir une copie de l'avis.

Quelques-unes des autorités courantes sont présentées ci-dessous; toutefois, cette liste est fournie à titre de référence seulement et il pourrait être nécessaire d'en vérifier les coordonnées. Les exploitants et les employeurs, le cas échéant, devraient communiquer régulièrement avec ces organismes pour s'assurer que leurs coordonnées sont à jour en tout temps.

⁴⁷ https://www.cnlopb.ca/wp-content/uploads/forms/diving_incident.doc

⁴⁸ RSOP art. 1, définition de « accident » et d'« incident » et alinéas 5(1)(i) et (j), ANNEXE III

⁴⁹ https://www.cnlopb.ca/wp-content/uploads/forms/incident_notification_fr.docx

⁵⁰ LMOA ACTNL, art. 49, 126, 189-192, 205.017, 205.073 et 205.077; LMOA CNEHE, art. 52, 129, 194-197, 210.017, 210.074 et 210.078

5.4.1 Centre conjoint de coordination de sauvetage

Si l'*incident* implique ou risque d'impliquer un élément de recherche et sauvetage maritime ou aérien ou une évacuation sanitaire, l'exploitant ou l'employeur doit s'assurer qu'un avis immédiat est donné, en appelant la ligne 24 h/24 du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS), conformément à ses exigences.

5.4.2 Garde côtière canadienne

En cas d'*incident* de pollution marine, l'exploitant ou l'employeur doit s'assurer d'appeler immédiatement la ligne régionale 24 h/24 de la Garde côtière canadienne, conformément à ses exigences.

5.4.3 Sécurité maritime de Transports Canada

L'exploitant ou l'employeur doit s'assurer que tous les *incidents* entraînant des décès, la disparition de personnes ou des blessures/maladies pour le personnel travaillant sur une installation ou un navire battant pavillon canadien, réglementés en vertu de la partie II du *Code canadien du travail*, sont signalés au Centre des opérations régionales de la Garde côtière canadienne, qui transférera ensuite l'avis à la Sécurité maritime de Transports Canada conformément à ses exigences. De plus, le capitaine ou le propriétaire d'un navire battant pavillon canadien qui a subi des avaries nuisant à sa navigabilité ou à son efficacité doit signaler le problème directement au directeur régional de la Sécurité maritime de Transports Canada, conformément à ses exigences.⁵¹

5.4.4 Transports Canada, Aviation civile

L'exploitant doit s'assurer que toutes les urgences et tous les incidents aériens sont signalés à Transports Canada, Aviation civile, conformément à ses exigences.

5.4.5 Gendarmerie royale du Canada

L'exploitant ou l'employeur doit s'assurer que tous les *incidents* impliquant une activité criminelle (y compris les blessures graves) ou des actes de terrorisme ou entraînant des décès ou la

⁵¹ Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

disparition de personnes sont signalés à la Gendarmerie royale du Canada (GRC) conformément à ses exigences.

5.4.6 Environnement et Changement climatique Canada

Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) applique les règlements concernant diverses substances chimiques et catégories de substances en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, de la *Loi sur les espèces en péril* et de la *Loi sur les pêches*. L'exploitant ou l'employeur doit s'assurer que tous les *incidents* sont signalés à ECCC conformément à ses exigences (soit, à la réglementation fédérale [comme pour les rejets d'halocarbures]) et qu'ils sont également signalés par écrit à l'Office compétent.

5.4.7 Lieu de travail/indemnisation des accidents du travail

Les obligations des employeurs en vertu de la *Workplace Health, Safety and Compensation Act* de Terre-Neuve-et-Labrador (WHSCA) et de la *Worker's Compensation Act* de la Nouvelle-Écosse (WCA) sont les suivantes : la déclaration obligatoire des blessures et des maladies à Workplace NL (Workplace Health, Safety & Compensation Commission of Newfoundland and Labrador) ou au Workers' Compensation Board (WCB) de la Nouvelle-Écosse lorsque les circonstances peuvent donner droit à une indemnisation.⁵² La législation, les directives, les renseignements sur les déclarations et les formulaires de déclaration normalisés sont disponibles auprès de Workplace NL à l'adresse www.whscc.nf.ca ou auprès de la WCB à l'adresse www.wcb.ns.ca. La déclaration des blessures ou des maladies à ces organismes doit être conforme à leurs exigences respectives.

5.4.8 Autorité de certification

Conformément au *Règlement sur les installations pour hydrocarbures* du territoire de compétence, le titulaire d'un certificat d'aptitude relatif à une installation doit veiller à ce que toute détérioration de l'installation ou toute dégradation ou endommagement d'un *équipement essentiel* susceptible de nuire à la sécurité de l'installation ou de porter atteinte à l'environnement soit signalé à l'autorité de certification et à l'Office compétent.⁵³ Le signalement des cas de

⁵² LMOAACTNL, par. 205.001(1), définition de « lois sociales » et art. 205.007; LMOACNEHE, par. 210.001(1), définition de « lois sociales » et art. 210.007; WHSCA, art. 56; WCA, art. 86

⁵³ RIH, art. 67 et 70; RFP, art. 76

dégradation/endommagement causés à l'équipement essentiel est décrit à la section 6.17.

6.0 Classification des incidents ou événements signalés aux Offices

Cette section décrit la classification des *incidents* ou des événements qu'un exploitant doit signaler à l'Office compétent et fournit des précisions sur la manière dont ces incidents ou événements doivent être déclarés. Le terme « **incident** » a été défini dans la section 2.0 des présentes lignes directrices, et les classifications qui figurent dans la section 6.0 comprennent des renvois aux règlements qui s'appliquent précisément aux types d'*incidents* à signaler.

Étant donné qu'un seul *incident* peut avoir des conséquences multiples (p. ex. un rejet d'hydrocarbures combiné à un déversement), les classifications d'*incidents* qui s'appliquent doivent être précisées pour chaque *incident*. En outre, il convient d'évaluer chaque *incident* et de lui attribuer une classification d'*incident* potentiel lorsqu'il n'y a pas eu de conséquences réelles ou lorsque les conséquences réelles étaient moins graves qu'elles auraient pu l'être dans des circonstances similaires.

Si un **véhicule de service** se trouve dans une zone extracôtière respective et effectue des travaux ou des activités liés à une autorisation, il est considéré comme étant exploité à l'appui d'une autorisation. Pour plus de clarté, lorsque le véhicule de service est mentionné dans la section sur la classification d'un rapport d'incident, les règles suivantes s'appliquent⁵⁴ :

- Toute perte d'un véhicule de service ou tout dommage à celui-ci pendant qu'il est utilisé à l'appui d'une autorisation doit être signalé à l'Office et aux autres autorités compétentes⁵⁵;
- Tout *incident* mettant en cause un véhicule de service qui transfère des employés d'un lieu de travail à un autre (c.-à-d. un véhicule de transport) doit être signalé à l'Office et aux autres autorités compétentes⁵⁶;
- Tout *incident* mettant en cause un véhicule de service alors qu'il est de réserve doit être signalé à l'Office et aux autres autorités compétentes⁵⁷;
- Tout *incident* mettant en cause un véhicule de service qui se produit à l'intérieur de la zone de sécurité d'un ouvrage en mer doit être signalé à l'Office et aux autres autorités compétentes⁵⁸;

⁵⁴ LMOA ACTNL, art. 205.017; LMOA CNEHE, art. 210.017; RSST, art. 264 et 265; RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « quasi-incident », et art. 76; en Nouvelle-Écosse, les navires de soutien sont énumérés dans la *déclaration d'aptitude* de l'exploitant

⁵⁵ RSST, art. 264 et 265; RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « quasi-incident », et art. 76

⁵⁶ LMOA ACTNL, art. 205.017; LMOA CNEHE, art. 210.017; RSST, art. 264 et 265; RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « quasi-incident », et art. 76; en Nouvelle-Écosse, les navires de soutien sont énumérés dans la *déclaration d'aptitude* de l'exploitant

⁵⁷ RSST, art. 264 et 265; RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « quasi-incident », et art. 76

⁵⁸ RSST, art. 264 et 265; RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « quasi-incident », et art. 76

- Tous les autres *incidents* mettant en cause un véhicule de service (à l'exception de ceux mettant en cause un véhicule de transport) doivent être signalés directement aux autres autorités compétentes.

6.1 Décès

Toutes les pertes de vie sur un ouvrage en mer ou à bord d'un véhicule de transport, d'un navire (pour les véhicules de service, voir la section 6.0) ou d'un aéronef, conformément à la section 3.0, doivent être signalées au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1⁵⁹ et doivent également être déclarées à la GRC et au médecin légiste en chef de la province conformément à leurs exigences. Cela comprend aussi tous les décès qui surviennent lorsqu'une personne n'est pas en service ou en dehors de son quart de travail. Si le médecin légiste en chef détermine que le décès est attribuable à des causes naturelles, cet *incident* ne sera pas classé comme un décès accidentel. Tout décès lié au travail qui survient dans l'année suivant l'*incident* doit être signalé comme un décès au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2.⁶⁰ De plus, tout *incident* où un décès a été évité de justesse doit être signalé au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1.⁶¹ Dans le cas d'un *incident* sur un lieu de travail ou impliquant un véhicule de transport qui entraîne la mort, il est interdit à quiconque, à moins que l'agent de sécurité ou l'Office n'en ait donné l'autorisation, de déplacer quoi que ce soit en lien avec l'incident, sauf dans la mesure nécessaire pour s'occuper des personnes blessées ou tuées, pour prévenir d'autres blessures ou pour prévenir des dommages ou la perte de biens.⁶²

6.2 Personne disparue

Toutes les personnes disparues qui se trouvaient sur un ouvrage en mer ou à bord d'un véhicule de transport, d'un navire (pour les véhicules de service, voir la section 6.0) ou d'un aéronef, conformément à la section 3.0, doivent être signalées au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1⁶³ et doivent

⁵⁹ LMOA ACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)a); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident » et par. 76(1); RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27; Cette définition de « décès » est généralement conforme à la définition adoptée par l'IRF (<https://irfoffshoresafety.com/country-performance/>)

⁶⁰ LMOA ACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)a); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident » et par. 76(1); RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27; Cette définition de « décès » est généralement conforme à la définition adoptée par l'IRF (<https://irfoffshoresafety.com/country-performance/>)

⁶¹ LMOA ACTNL, art. 205.082; LMOACNEHE, art. 210.083

⁶² LMOA ACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)a); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident » et par. 76(1); RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27; Cette définition de « décès » est généralement conforme à la définition adoptée par l'IRF (<https://irfoffshoresafety.com/country-performance/>)

⁶³ LMOA ACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)b); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident » et par. 76(1); RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27

également être déclarées à la GRC et au CCCOS conformément à leurs exigences.

6.3 Maladie professionnelle

Toute *maladie professionnelle* qui survient sur un ouvrage en mer ou à bord d'un véhicule de transport doit être signalée au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2, et ce, dès que l'exploitant en a connaissance.⁶⁴

6.4 Blessures professionnelles

Aux fins des présentes lignes directrices, les *blessures professionnelles* sont classées en trois catégories. Toutes les *blessures professionnelles* qui surviennent sur un ouvrage en mer ou à bord d'un véhicule de transport doivent être signalées comme suit :

6.4.1 Blessure majeure

Une *blessure professionnelle* qui entraîne une *blessure majeure*⁶⁵ doit être signalée au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1. En outre, tout *incident* pour lequel une *blessure majeure* a été évitée de justesse ou pour lequel un employé est envoyé à terre pour une évaluation médicale supplémentaire doit être signalé au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1. Dans le cas d'un *incident* sur un lieu de travail, ou impliquant un véhicule de transport, qui entraîne des blessures graves, il est interdit à toute personne de déplacer quoi que ce soit en lien avec l'incident à moins d'y être autorisé par un agent de santé et de sécurité de l'Office, sauf dans la mesure nécessaire pour s'occuper des personnes blessées, pour prévenir d'autres blessures ou pour prévenir des dommages ou la perte de biens.⁶⁶

6.4.2 Blessure entraînant une perte de temps de travail

Toute *blessure professionnelle* autre qu'une « blessure majeure » qui empêche un employé de se présenter au travail ou d'accomplir efficacement toutes les tâches liées à son travail

⁶⁴ LMOA ACTNL, al. 205.017(1)a); LMOACNEHE, al. 210.017(1)a); RSST, art. 262; définitions de « blessure invalidante » et de « blessure mineure » et RSST, al. 265(1)c)

⁶⁵ LMOA ACTNL, par. 205.017(5), définition de « blessure grave », al. 205.017(1)b) et 205.017(5)a) et b); LMOACNEHE, par. 210.017(5), définition de « blessure grave », al. 210.017(1)b) et 210.017(5)a) et b); RSST, définition de « blessure invalidante » et 262b) et c) et 265(1)c); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident » et de « blessure entraînant une perte de temps de travail », par. 76(1); RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27; cette définition est généralement conforme à la définition adoptée par l'IRF (<https://irfoffshoresafety.com/country-performance/>)

⁶⁶ LMOA ACTNL, art. 205.082; LMOACNEHE, art. 210.083

habituel un jour quelconque après le jour où l'accident s'est produit doit être déclarée, et ce, que ce jour subséquent soit ou non un jour ouvrable pour l'employé.⁶⁷ On entend par « jour » tous les jours de repos, les jours de fin de semaine, les jours de congé, les jours fériés ou les jours après la cessation d'emploi. Les blessures entraînant une perte de temps de travail doivent être signalées au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2. Le nombre de jours avec perte de temps de travail associés à une blessure doit être indiqué dans le rapport statistique trimestriel décrit à la section 0.

6.4.3 Blessure légère

Les *blessures professionnelles* ou les *maladies professionnelles* pour lesquelles un traitement médical est fourni, mais qui ne constituent pas une *blessure majeure* ou une blessure entraînant une perte de temps de travail sont considérées comme des blessures légères.⁶⁸ Les blessures qui nécessitent un traitement médical doivent être signalées dans le rapport statistique trimestriel décrit à la section 0. Si la blessure présente au moins une probabilité de perte de temps de travail, elle doit être signalée au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2.⁶⁹

6.5 Évacuation sanitaire (MEDEVAC)

Une évacuation sanitaire est nécessaire lorsque la blessure ou la maladie est telle qu'une personne a besoin de soins médicaux immédiats dans une installation médicale à terre. Normalement, cela implique l'utilisation d'un hélicoptère dédié, mais il est aussi possible d'utiliser un hélicoptère ou un autre véhicule de service déjà disponible sur le terrain. Toute évacuation sanitaire à partir d'un ouvrage en mer, d'un véhicule de transport ou d'un navire (pour les véhicules de service, voir la section 6.0) doit être déclarée au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1, qu'il s'agisse d'une blessure ou d'une

⁶⁷ LMOACTNL, par. 205.017(5), définition de « blessure grave », al. 205.017(1)b) et 205.017(5)c); LMOACNEHE, par. 210.017(5), définition de « blessure grave », al. 210.017(1)b) et 210.017(5)c); Cette définition est généralement conforme à la définition adoptée par l'IRF (<https://irffshoresafety.com/country-performance/>); RSST, 262a), définition de « blessure invalidante » et RSST, al. 265(1)c); RIH, art. 70, RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « blessure entraînant une perte de temps de travail », par. 76(1); RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27

⁶⁸ LMOACTNL, par. 205.017(1), (3) et (4); LMOACNEHE, par. 210.017(1), (3) et (4); cette définition est généralement conforme à la définition adoptée par l'IRF (<https://irffshoresafety.com/country-performance/>); RSST, art. 262, définition de « blessure légère »

⁶⁹ LMOACTNL, par. 205.017(5), définition de « blessure grave », al. 205.017(1)b) et 205.017(5)c); LMOACNEHE, par. 210.017(5), définition de « blessure grave », al. 210.017(1)b) et 210.017(5)c); Cette définition est généralement conforme à la définition adoptée par l'IRF (<https://irffshoresafety.com/country-performance/>); RSST, 262a), définition de « blessure invalidante » et RSST, al. 265(1)c); RIH, art. 70, RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « blessure entraînant une perte de temps de travail », par. 76(1); RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27

maladie de nature professionnelle ou non⁷⁰. Les évacuations sanitaires dans le cas d'un incident qui n'est pas lié au travail ne donnent pas lieu à une enquête conformément à la section 7.0.

6.6 Incendie/Explosion

Si un incendie ou une explosion se produit sur un ouvrage en mer, un véhicule de transport, un navire ou un aéronef, comme décrit à la section 3.0, et qu'il en résulte des blessures chez le personnel, une dégradation de l'*équipement essentiel*, comme décrit à la section 6.17, si les systèmes fixes d'extinction d'incendie sont activés manuellement ou automatiquement ou constituent autrement une menace pour la santé et la sécurité du personnel, l'événement doit être signalé au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1.⁷¹ Les autres incendies ou explosions qui se produisent sans de telles conséquences, ou un événement qui, dans des circonstances légèrement différentes, aurait pu entraîner un incendie ou une explosion, doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2.

6.7 Collision

Toute collision avec un ouvrage en mer, un véhicule de transport, un navire ou un aéronef qui entraîne des blessures pour le personnel, un déversement ou un rejet non autorisé ou la dégradation d'un *équipement essentiel*, comme il est décrit à la section 6.17, doit être signalée au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1.⁷² Toutes les autres collisions n'ayant pas eu ces conséquences, ou les *incidents* qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu entraîner une collision, doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2.

6.8 Perte de contrôle d'un puits

La perte de contrôle d'un puits correspond à tout *incident* dans le cadre duquel la durée de l'écoulement non contrôlé ou détourné est supérieure à cinq (5) minutes et entraîne :

- un rejet incontrôlé de fluides de formation ou d'autres fluides de puits;

⁷⁰ LMOA ACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)d); RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéa a)(v), par. 76(1); RIH, art. 70

⁷¹ LMOA ACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)e, h); RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « quasi-incident », par. 76(1); RIH, art. 70

⁷² LMOA ACTNL, al. 205.017(1)b) et par. 205.068(3); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b) et par. 210.069(3); RSST, al. 265(1)d); RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « quasi-incident »; RFP, par. 76(1); RIH, art. 70; Additional Health and Safety Requirements in the Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Area, 31 décembre 2014, section 9; Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board Safety Directive, Additional Occupational Safety and Health Requirements, 31 décembre 2014, section 9

- un écoulement incontrôlé entre deux ou plusieurs formations exposées (y compris l'écoulement incontrôlé résultant de défaillances de l'équipement ou des procédures de surface ou sous la surface);
- un écoulement de fluides de formation ou d'autres fluides de puits à travers un déflecteur.

Toutes les pertes de contrôle d'un puits doivent être signalées à l'Office compétent au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1.⁷³

6.9 Incident lié au contrôle d'un puits

Toute perte de contrôle d'un puits telle que décrite à la section 6.8, y compris les événements énumérés ci-dessous, doit être signalée à l'Office compétent au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1.⁷⁴ Cela comprend :

- toute entrée involontaire d'eau, de gaz, de pétrole ou d'un autre fluide de formation dans le puits de forage (p. ex. une venue);
- une augmentation de la pression du puits malgré un bloc obturateur fermé;
- la mise en œuvre des procédures pour tuer un puits.

6.10 Rejet d'hydrocarbures

Le rejet d'hydrocarbures désigne un rejet non intentionnel ou incontrôlé d'hydrocarbures gazeux ou liquides provenant des systèmes de traitement, de stockage ou de déchargement d'une installation de production ou de forage. Les rejets d'hydrocarbures ne comprennent pas les rejets résultant des processus intégrés aux systèmes de production et de traitement pour répondre aux conditions de perturbation (p. ex. le système de purge).⁷⁵ Tous les rejets d'hydrocarbures doivent être déclarés comme suit :

- Un **rejet majeur d'hydrocarbures** est défini comme :

⁷³ LMOACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, art. 264, al. 265(1)g); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéa a)(iv), RFP, art. 36 à 38 et par. 76(1); cette définition est généralement conforme à la définition adoptée par l'IRF (<https://irfshoresafety.com/country-performance/>)

⁷⁴ LMOACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, art. 264, al. 265(1)g); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéa a)(iv), RFP, art. 36 à 38 et par. 76(1); cette définition est généralement conforme à la définition adoptée par le Norwegian Risk Trends Project, http://www.osha.gov/SLTC/etools/oilandgas/glossary_of_terms/glossary_of_terms_k.html et <http://www.iadclexicon.org/loss-of-well-control-lwc/>

⁷⁵ LMOACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)g); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéa a)(iv) et par. 76(1); cette définition est généralement conforme à la définition adoptée par l'IRF (<https://irfshoresafety.com/country-performance/>) et dans l'annexe B du document de l'IOGP 456 : Process Safety – Recommended Practice on Key Performance Indicators, novembre 2011

- un taux de rejet de gaz supérieur à 1 kg/sec pendant au moins 5 minutes;
- une quantité de gaz rejeté supérieure à 300 kg;
- une quantité de liquide rejeté supérieure à 500 L.

Les rejets majeurs d'hydrocarbures doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1.

- Un **rejet important d'hydrocarbures** est défini comme :
 - un taux de rejet de gaz compris entre 0,1 kg/sec et 1 kg/sec et qui dure de 2 à 5 minutes;
 - une quantité de gaz rejeté comprise entre 1 kg et 300 kg;
 - une quantité de liquide rejeté comprise entre 50 et 500 L.

Les rejets importants d'hydrocarbures doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement verbal décrite à la section 5.3.2.

En outre, tous les *incidents* qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu entraîner au moins un rejet important d'hydrocarbures doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2.⁷⁶ Si un rejet d'hydrocarbures pénètre dans la mer, il doit également être signalé comme un déversement conformément à la section 6.13.

Pour convertir les volumes de gaz rejeté en taux de rejet de gaz, la formule suivante peut être utilisée :

$$GR_{Rate} = 132.52 \times \left(\frac{d}{1000} \right)^2 \times \sqrt{D_{Gas} \times P_{Gas}}$$

où

GR_{Rate} = taux de rejet de gaz (kg/s)
 d = diamètre équivalent du trou (mm)
 D_{Gas} = densité du gaz (kg/m³)
 P_{Gas} = pression d'exploitation (bara)

6.11 Fuite d'une substance dangereuse

Une accumulation, un déversement ou une fuite accidentels d'une substance dangereuse (notamment, un rejet d'un produit chimique

⁷⁶ LMOA ACTNL, art. 160, 161; LMOA CNEHE, art. 165, 166; RSST, al. 265(1)g); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéas a)(iv) et (vi) et définition de « quasi-incident », par. 76(1)

dépassant la valeur limite d'exposition adoptée dans la dernière version de l'*American Conference of Governmental Industrial Hygienists Threshold Limit Values and Biological Exposure Indices*, une perte de confinement de matières inflammables ou combustibles ayant un potentiel d'inflammation ou une perte de confinement de matières utilisées à haute température ou à haute pression, etc.) susceptibles de causer des dommages à un ouvrage en mer ou à un véhicule de transport, comme il est décrit à la section 3.0, doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2.⁷⁷ Les fuites de substances dangereuses doivent être signalées si le personnel pouvait être présent dans la zone à ce moment-là, mais n'y était pas, en raison de circonstances particulières. Tout *incident* au cours duquel une *blessure majeure* a été évitée de justesse doit être signalé au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1.

6.12 Pollution (section mise à jour conformément à l'Avis d'orientation réglementaire)

La pollution se produit lorsque, dans le cadre de travaux ou d'activités autorisés :

- toute substance ou forme d'énergie au-delà des limites applicables aux travaux ou activités visés par l'autorisation, c'est-à-dire en une quantité, ou à une intensité ou une concentration supérieure aux limites décrites dans le plan de protection de l'environnement (PPE) de l'exploitant, est introduite dans l'environnement;
- toute substance ou forme d'énergie dont le rejet n'est pas décrit dans le PPE de l'exploitant est introduite dans l'environnement;
- la manière dont toute substance ou forme d'énergie est introduite dans l'environnement n'est pas celle décrite dans le PPE de l'exploitant.⁷⁸

Tout pollution et tout fait qui aurait pu vraisemblablement causer de la pollution doivent faire l'objet d'un signalement et d'une enquête. Si la pollution comprend un déversement (pétrole), se reporter à la section 6.13 des présentes lignes directrices.

La pollution qui dépasse les seuils suivants devrait être signalée au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1 :

⁷⁷ LMOAACTNL, par. 205.001(1), définition de « substance dangereuse », al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, par. 210.001(1), définition de « substance dangereuse », al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)g); RIH, art. 70

⁷⁸ LMOAACTNL, art. 160, 161; LMOACNEHE, art. 165, 166; art. 10, 179 et 205 du *Règlement-cadre*

- Un rejet dont la quantité, l'intensité ou la concentration est plus de deux fois supérieure à la limite décrite dans le PPE;
- Un rejet d'une substance pour laquelle aucun rejet n'est décrit dans le PPE, ou effectué d'une manière non conforme à celle décrite dans le PPE, et dont le volume est supérieur à 100 litres.

En plus de ce qui précède, tous les cas de pollution devraient également être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2, et un rapport d'enquête doit être fourni à l'organisme de réglementation, comme il est décrit à la section 7.4.

6.13 Déversement (section mise à jour conformément à l'Avis d'orientation réglementaire)

Un déversement se produit lorsque, dans le cadre de travaux ou d'activités visés par l'autorisation, du pétrole (y compris, mais sans s'y limiter, le pétrole brut, le gaz naturel, le condensat, les lubrifiants, les huiles hydrauliques, les carburants, les fluides de forage synthétiques à base de pétrole ou tout autre produit pétrolier raffiné) est rejeté dans l'environnement d'une manière qui n'a pas été autorisée par l'organisme de réglementation (c.-à-d. qui n'est pas décrite dans le PPE de l'exploitant).⁷⁹

Tous les déversements sont considérés comme de la pollution. Tout déversement et tout fait qui aurait pu vraisemblablement causer un déversement doivent faire l'objet d'un signalement et d'une enquête.

Les déversements qui dépassent les seuils suivants devraient être signalés au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1 :

- Les mélanges contenant du pétrole à une concentration plus de deux fois supérieure à la limite de concentration maximale autorisée;
- Les liquides dont le volume est supérieur à 25 litres;
- Les gaz dont la masse est supérieure à 25 kg.

En plus de ce qui précède, tous les cas de déversement devraient également être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2, et un rapport d'enquête doit être fourni à l'organisme de réglementation, comme il est décrit à la section 7.4.

⁷⁹ LMOAACTNL, art. 160, 161; LMOACNEHE, art. 165, 166; art. 179 du *Règlement-cadre*

6.14 Conditions environnementales défavorables

Des conditions environnementales réelles ou prévues ou des icebergs/banquises qui peuvent entraîner ou ont entraîné des charges ou des effets de charge dépassant les conditions d'exploitation maximales d'un ouvrage en mer, d'un véhicule de transport, d'un navire ou d'un aéronef doivent être signalés à l'Office compétent au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1. L'Office doit également être informé au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat si des mesures de précaution, comme la réduction du nombre de personnes à bord, la sécurisation du puits ou la dépressurisation des conduites d'écoulement, sont prises en raison de conditions environnementales menaçantes.⁸⁰ Ces cas ne donnent pas lieu à une enquête conformément à la section 7.0 des présentes lignes directrices, à moins qu'un problème n'ait été identifié en ce qui concerne les procédures en place ou les mesures prises pour faire face à ce type d'événement.

6.15 Sûreté

Un *incident* de sûreté désigne tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sécurité d'un ouvrage en mer ou d'un navire ou d'une interface entre ces derniers (p. ex. le transfert de marchandises ou de personnel). En cas d'une menace, d'une infraction ou d'un *incident* importants concernant la sûreté, susceptibles de porter atteinte à la sûreté de l'ouvrage en mer ou des employés sur un lieu de travail ou dans un véhicule de transport, le délégué à la sécurité doit être informé dès que possible. Les problèmes liés à la sûreté doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1.⁸¹

6.16 Mise en œuvre des plans d'intervention d'urgence

La mise en œuvre de plans d'intervention d'urgence en réponse à une menace imminente pour la sécurité du personnel, la sécurité de l'ouvrage en mer, du véhicule de transport, du navire ou de l'aéronef ou pour l'environnement doit être signalée à l'Office compétent au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1.⁸² Cela comprend, sans s'y limiter, les événements suivants :

⁸⁰ RSST, al. 265(1)d); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéa a)(v) et par. 76(1)

⁸¹ RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéa a)(v) et RFP, par. 76(1); directive de l'OCNEHE en matière de sûreté intitulée « Security of Offshore Installation and Facilities » [en vertu de la LMOACNEHE par. 210.069(3)]

⁸² RSST, al. 265(1)d); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéa a)(v) et par. 76(1)

- Contact avec l'ouvrage en mer, le véhicule de transport, le navire ou l'aéronef qui aurait dû avoir lieu bien avant
- Personne à la mer
- Navire non autorisé pénétrant dans la zone de sécurité d'un ouvrage en mer qui ne peut être joint par radio ou vers lequel un véhicule de service est envoyé afin de l'intercepter
- Évacuation préventive ou réduction du nombre de membres du personnel à bord
- Sécurisation du puits ou dépressurisation des conduites d'écoulement
- Atterrissages d'urgence d'hélicoptères
- Alerte aux ressources de recherche et de sauvetage
- Déploiement d'un hélicoptère de recherche et de sauvetage ou demande de mise en attente d'une intervention d'urgence en cas d'atterrissage en réponse à un problème en vol avec un hélicoptère

Toute autre manœuvre imprévue doit être signalée au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2.

Ces cas ne donnent pas toujours lieu à une enquête conformément à la section 7.0 des présentes lignes directrices, à moins qu'un problème n'ait été identifié en ce qui concerne les procédures et/ou l'équipement en place ou les mesures prises pour faire face à ce type d'événement.

6.17 Dégradation/endommagement d'un équipement essentiel

La dégradation/l'endommagement d'un *équipement essentiel* pour la sécurité ou l'environnement d'un ouvrage en mer, d'un véhicule de transport, d'un navire (pour les véhicules de service, voir la section 6.0) ou d'un aéronef doit être signalé à l'Office compétent et, pour les installations, à l'autorité de certification concernée, comme suit :

- **Signalement verbal immédiat**

Tous les cas de dégradation ou d'endommagement causés à l'*équipement essentiel* qui répondent aux critères suivants doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1⁸³ :

- Le dommage ou la dégradation constitue une menace immédiate et permanente pour l'intégrité ou la préparation aux situations d'urgence (du point de vue de la sécurité ou de la protection de l'environnement) d'un

⁸³ LMOAACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)e), f), g) et h); RIH, art. 67 et 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéas a)(i), (ii), (iii), (iv), (v) et (vi) et alinéa c) et définition de « quasi-incident », RFP, al. 25a), art. 45, 76; RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27

ouvrage en mer, d'un véhicule de transport, d'un navire ou d'un aéronef;

- Le dommage ou la dégradation a entraîné un décès ou une *blessure majeure*, ou un décès ou une *blessure majeure* a été évité de justesse.

• Signalement par écrit

Tous les cas de dégradation ou d'endommagement causés à l'*équipement essentiel* d'un ouvrage en mer, d'un véhicule de transport, d'un navire ou d'un aéronef qui répondent aux critères suivants doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2⁸⁴ :

- L'*équipement essentiel* ou le système essentiel n'est pas en mesure de répondre aux exigences minimales prescrites par les règlements associés
- Pour les installations de forage et de production :
 - La dégradation entraîne l'arrêt de la production ou la suspension du forage
 - L'*équipement essentiel* ou le système essentiel est nécessaire comme *barrière* pour empêcher un *incident*, y compris un événement de pollution
 - L'*équipement essentiel* ou le système essentiel n'est pas en mesure de fonctionner conformément aux exigences en matière de rendement auxquelles il est assujéti, de manière à satisfaire à ses critères de fonctionnalité, de disponibilité/fiabilité ou de survivabilité conformément au plan de sécurité ou au plan de protection de l'environnement de l'installation (c.-à-d. l'équipement ou le système est tenu de respecter les niveaux de sécurité visés de l'installation)⁸⁵
- Pour les *véhicules de service* et les *véhicules de transport* :
 - Conformément à l'exigence fonctionnelle qui a été décrite pour les véhicules de service utilisés à l'appui d'une installation de forage ou de production⁸⁶
 - Pour les autres véhicules de service utilisés à l'appui d'autres opérations, s'il y a une dégradation

⁸⁴ LMOA ACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)e), f), g) et h); RIH, art. 67 et 70; RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéas a)(i), (ii), (iii), (iv), (v) et (vi) et alinéa c) et définition de « quasi-incident », RFP, al. 25a), art. 45, 76; RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27

⁸⁵ LMOA ACTNL, al. 205.013g); LMOACNEHE, al. 210.013g); RIH, art. 43 et 70; RFP, art. 8, 9, al. 19i), 25a)

⁸⁶ LMOA ACTNL, par. 205.014(2); LMOACNEHE, par. 210.014(2); RSST, al. 265(1)h); RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéas a)(v) et al. c) et définition de « quasi-incident », RFP, art. 69 et 76

de l'équipement qui, en vertu des règlements, doit être opérationnel⁸⁷

Il n'est pas nécessaire de signaler la dégradation d'un *équipement essentiel* pour la sécurité ou l'environnement qui a été relevée lors d'une inspection, d'un test ou d'une maintenance planifiée, à moins qu'il ne soit établi qu'elle existait alors que l'équipement était en service ou que l'équipement est hors service pendant une plus grande période que sa période d'indisponibilité prévue, telle que déterminée par le plan de sécurité de l'installation. L'annexe A contient des exemples de types de dégradation d'*équipement essentiel* pour la sécurité et l'environnement qui nécessitent un signalement verbal immédiat et un signalement par écrit aux Offices.

6.18 Contact avec des engins de pêche, des mammifères marins ou des tortues de mer

Pour les programmes géophysiques, géologiques, environnementaux ou géotechniques, tout contact avec un engin de pêche ou tout contact ou enchevêtrement de l'équipement avec un mammifère marin ou une tortue de mer doit être signalé au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2.⁸⁸ Outre les exigences en matière d'information décrites à la section 5.3.2, la description de l'*incident* doit inclure l'heure et le lieu exacts de l'*incident*, une description de toute marque d'identification pouvant être observée sur l'engin touché, une description de toute blessure subie par le mammifère marin ou la tortue de mer, ainsi que l'espèce du mammifère marin ou de la tortue de mer, si possible. Ces cas ne justifient pas toujours d'entreprendre une enquête conformément à la section 7.0 des présentes lignes directrices.

6.19 Situations impliquant un hélicoptère

Tous les cas où un hélicoptère (c.-à-d. un véhicule de transport) doit retourner à la base ou suspendre ses opérations après avoir atterri sur un ouvrage en mer, en raison d'un problème avec l'appareil ou l'équipage de conduite, ou lorsque l'hélicoptère de recherche et de sauvetage spécialisé⁸⁹ devient indisponible, doivent être signalés aux Offices comme il est indiqué ci-dessous.

⁸⁷ LMOA ACTN, par. 205.014(2); LMOA CNEHE, par. 210.014(2); RSST, al. 265(1)h)

⁸⁸ REGRH, art. 27, 28

⁸⁹ Les ressources d'hélicoptères de recherche et de sauvetage (SAR) spécialisées sont celles qui sont exclusivement attribuées en tant que fournisseur de services pour les activités liées au pétrole extracôtier (c.-à-d. que les exploitants aériens peuvent fournir ce service). En revanche, le CCCOS n'est pas une ressource SAR spécialisée, mais il peut être envoyé pour intervenir en tant que ressource si des actifs sont disponibles à ce moment-là.

- **Signalement verbal immédiat d'un *incident* impliquant un hélicoptère**

Les *incidents* suivants nécessitent un signalement verbal immédiat, comme il est décrit à la section 5.3.1, et doivent faire l'objet d'une enquête conformément à la section 7.0 : ⁹⁰

- Un accident tel que défini dans la section Accidents aéronautiques, conformément à l'alinéa 2(1)a) du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*⁹¹
- Un décès, une personne disparue ou une blessure majeure conformément aux sections 6.1, 6.2 ou 6.4.1
- Un incendie, une explosion ou une collision répondant aux critères de signalement verbal immédiat conformément aux sections 6.6 et 6.7
- Des conditions environnementales défavorables conformément à la section 6.14
- La mise en œuvre de plans d'intervention d'urgence en réponse à une menace imminente pour la sécurité du personnel ou de l'hélicoptère, conformément à la section 6.16 (p. ex. les ressources d'intervention d'urgence de l'hélicoptère SAR ou de l'aéroport sont déployées pour un incident lié à un hélicoptère en vol ou par mesure de précaution)
- Une détérioration ou un dommage qui compromet l'intégrité permanente ou la préparation aux situations d'urgence de l'hélicoptère, conformément à la section 6.17 (p. ex. perte de moteur, perte des systèmes de communication, détérioration des radeaux de sauvetage, etc.)
- Une situation dangereuse avec risque de décès ou de *blessure majeure* (c.-à-d. risque de perte de l'hélicoptère ou de dommage)

- **Signalement par écrit d'un incident impliquant un hélicoptère**

Les *incidents* suivants impliquant des hélicoptères doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite dans la section 5.3.2 et comme il est décrit dans les sections ci-dessous. Ils doivent faire l'objet d'une enquête conformément à la section 7.0⁹² :

⁹⁰ LMOACTNL, par. 205.014(2) et al. 205.071(1)b); LMOACNEHE, par. 210.014(2) et al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)h); RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéas a)(v) et al. c) et définition de « quasi-incident », RFP, art. 69 et 76

⁹¹ <https://www.bst.gc.ca/fra/incidents-occurrence/aviation/index.html>

⁹² LMOACTNL, par. 205.014(2) et al. 205.071(1)b); LMOACNEHE, par. 210.014(2) et al. 210.017(1)b); RSST, al. 265(1)h); RFP, par. 1(1), définition d'« incident », sous-alinéas a)(v) et al. c) et définition de « quasi-incident », RFP, art. 69 et 76

- Un accident tel que défini dans la section Accidents aéronautiques, conformément à l'alinéa 2(1)b) du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*⁹³
 - Une *maladie professionnelle* ou une blessure entraînant une perte de temps de travail, conformément aux sections 6.3 et 6.4.2
 - Un incendie, une explosion ou une collision répondant aux critères de signalement par écrit conformément aux sections 6.6 et 6.7
 - Une fuite de substances dangereuses conformément à la section 6.11
 - Une dégradation ou un endommagement de l'*équipement essentiel* conformément à la section 6.17 (p. ex. détérioration de capteurs essentiels pour la sécurité)
 - Des *quasi-accidents* conformément à la section 6.20 (p. ex. petites fuites des systèmes de lubrification de l'*équipement essentiel* pour la sécurité, chargement/manipulation incorrecte d'un hélicoptère, transport incorrect de fret dans une cabine de passagers, vol avec un équipement de protection individuelle défectueux)
 - Un hélicoptère doit retourner à la base ou suspendre ses opérations à l'atterrissage sur une installation extracôtière, en raison d'un problème avec l'appareil ou l'équipage de conduite
 - Les ressources d'hélicoptères SAR spécialisées deviennent indisponibles
- **Signalement par écrit d'une situation impliquant un hélicoptère (non liée à un incident)**

Les éléments suivants doivent faire l'objet d'un signalement au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2⁹⁴ :

- Les passagers sont informés après un vol
- L'entrepreneur d'hélicoptères avise l'exploitant (avis aux exploitants) en ce qui concerne un événement lié à un hélicoptère en vol
- Avant un communiqué de presse ou une conférence de presse concernant un événement lié à un hélicoptère en vol impliquant une installation de production ou de forage⁹⁵

Ces cas ne donnent pas lieu à une enquête conformément à la section 7.0 des présentes lignes directrices, à moins qu'un problème

⁹³ <https://www.bst.gc.ca/fra/incidents-occurrence/aviation/index.html>

⁹⁴ LMOAACTNL, par. 205.014(1) et al. 205.018c); LMOACNEHE, par. 210.014(1) et al. 210.018c); Recommandation n° 8 de la « Commission d'enquête sur la sécurité des hélicoptères extracôtiers »

⁹⁵ RFP, al. 76(1)b)

n'ait été identifié en ce qui concerne les procédures en place ou les mesures prises pour faire face à ce type d'événement.

Toute correspondance transmise par le prestataire de services d'hélicoptères doit accompagner le signalement par écrit (p. ex. les avis de vol de clients).

6.20 Quasi-incident

Tout événement qui, dans des circonstances légèrement différentes, aurait probablement causé un préjudice au personnel, un déversement ou un rejet non autorisé ou une menace imminente pour la sécurité d'un ouvrage en mer, d'un véhicule de transport, d'un navire (pour les véhicules de service, voir la section 6.0) ou d'un aéronef, comme il est décrit à la section 3.0, doit être signalé à l'Office compétent, comme il est indiqué ci-dessous. Pour déterminer la classification potentielle, les exploitants et les employeurs doivent prendre en considération la gravité de l'*incident* en tenant compte également des *barrières* critiques pour la santé, la sécurité ou l'environnement qui ont pu manquer ou être inefficaces.

Les *incidents* doivent être signalés à l'Office compétent comme suit :

- Si l'événement présentait un risque de décès ou de *blessure majeure*, il doit être signalé au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1⁹⁶;
- Si l'événement présentait un risque de provoquer une blessure entraînant une perte de temps de travail ou une *maladie professionnelle*, un cas de pollution, un incendie, une explosion, une défaillance du confinement d'un fluide provenant d'un puits ou une menace imminente pour la sécurité d'une personne, d'un ouvrage en mer, d'un véhicule de transport, d'un navire ou d'un aéronef, il doit être signalé au moyen de la procédure de signalement verbal décrite à la section 5.3.2⁹⁷.

L'Office considère les éléments suivants comme des exemples de quasi-accidents, ce qui inclut, sans s'y limiter, les éléments suivants :

⁹⁶ LMOA ACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, art. 264 et par. 265(1); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « quasi-incident » et RFP, art. 76; RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27

⁹⁷ LMOA ACTNL, al. 205.017(1)b); LMOACNEHE, al. 210.017(1)b); RSST, art. 264 et par. 265(1); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1), définitions d'« incident » et de « quasi-incident » et RFP, art. 76; RSOP, art. 1, définitions d'« accident » et d'« incident », et al. 5(1)i) et j); REGRH, art. 27

- Objets tombés⁹⁸
- Utilisation d'un équipement de protection individuelle défectueux ou non-utilisation d'un équipement de protection individuelle lorsqu'il est requis, présentant un danger immédiat pour la vie et la santé
- Absence d'un contrôle déterminé ou requis dans le cadre du processus d'autorisation de travail, présentant un danger immédiat pour la vie et la santé
- Les changements susceptibles d'affecter la sécurité du personnel, la protection de l'environnement ou l'intégrité d'un ouvrage en mer, d'un véhicule de transport, d'un navire ou d'un aéronef sont mis en œuvre sans passer par le processus de gestion du changement
- Un objet de grande taille dérivant de manière incontrôlée à proximité dangereuse d'un ouvrage en mer, d'un véhicule de transport ou d'un navire
- La chute libre d'un ascenseur, d'une nacelle ou d'un autre dispositif de transport de passagers ou de marchandises

7.0 Enquêtes sur les incidents et rapports aux Offices

7.1 Équipe d'enquête

L'équipe d'enquête doit comprendre, selon le cas, des représentants de l'exploitant, de l'employeur, un représentant des employés du comité en milieu de travail (ou le coordonnateur) et d'autres personnes compétentes, selon les besoins. L'enquêteur principal doit avoir reçu une formation officielle sur la conduite d'une enquête et le processus d'enquête, doit avoir reçu une formation officielle sur le *système de gestion* et ne doit pas avoir été impliqué dans l'*incident* ni y avoir contribué directement ou indirectement. Il est également recommandé que tous les membres de l'équipe d'enquête reçoivent une formation officielle sur les enquêtes sur les *incidents* et sur le *système de gestion*.⁹⁹ En fonction de la nature de l'*incident*, il convient de s'assurer que le personnel disposant d'une expertise particulière (technique, humaine et organisationnelle) est engagé dans le cadre de l'enquête sur l'*incident*.

7.2 Participation du comité ou du coordonnateur en milieu de travail

Il incombe à l'exploitant et à l'employeur de veiller à ce que les comités ou les coordonnateurs sur le lieu de travail puissent s'acquitter de leurs

⁹⁸ Des conseils pour le calcul du potentiel d'un objet tombé sont disponibles en ligne à l'adresse <http://www.dropsonline.org/resources-and-guidance/drops-calculator/e-drops-calculator/>. D'autres outils peuvent être utilisés.

⁹⁹ LMOACTNL, al. 205.013k), 205.013o), 205.015(2)f), 205.019(1)j); LMOACNEHE, al. 210.013k), 210.013o), 210.015(2)f), 210.019(1)j); PCFQ 4.11; RFP, al. 72a); PCFQ

obligations en matière d'*incidents* liés à la santé et à la sécurité en vertu de la partie III.I des *lois de mise en œuvre*. Conformément aux *lois de mise en œuvre*¹⁰⁰, le délégué à la sécurité des Offices exige que les exploitants fassent participer le comité ou le coordonnateur en milieu de travail aux enquêtes sur tous les *incidents* relevant du mandat du comité ou du coordonnateur en milieu de travail, et ce comité peut demander à participer à toutes les enquêtes sur les *incidents* relevant de son mandat ou à certaines d'entre elles, y compris celles qui concernent des véhicules de transport.¹⁰¹

Afin que le comité ou le coordonnateur en milieu de travail puisse examiner efficacement les rapports d'enquête et participer aux enquêtes sur les *incidents*, l'exploitant doit fournir à ces personnes une formation appropriée sur le *système de gestion* et sur les enquêtes sur les *incidents*.¹⁰² Une fois l'enquête terminée, le comité ou le coordonnateur en milieu de travail doit recevoir une copie du rapport d'enquête correspondant. Le comité ou le coordonnateur peut formuler des recommandations concernant toute enquête sur un incident liée à son mandat.¹⁰³

7.3 Conduite de l'enquête

Les exploitants qui sont autorisés par les Offices à mener des activités dans la zone extracôtière concernée sont tenus de soumettre des rapports d'enquête pour tous les *incidents*, sauf indication contraire dans la section 6.0.¹⁰⁴

Tous les *incidents* doivent faire l'objet d'une enquête d'un niveau approprié aux conséquences potentielles et non pas seulement aux conséquences réelles. Les enquêtes doivent permettre de cerner les causes fondamentales d'un *incident* et ne pas se limiter aux causes immédiates ou perceptibles.¹⁰⁵ Les paragraphes suivants décrivent les attentes des Offices en ce qui concerne toutes les enquêtes sur les *incidents* :

¹⁰⁰ LMOAACTNL, al. 205.013p), 205.019(1)n), 205.02(2)c), 205.022f), art. 205.045; LMOACNEHE, al. 210.013p), 210.019(1)n), 210.02(2)c), 210.022f), art. 210.045

¹⁰¹ LMOAACTNL, al. 205.022f), 205.043(4)a), b), e) et (5)a), d), art. 205.045; LMOACNEHE, al. 210.013p), 210.019(1)n), 210.02(2)c), 210.022f), 210.043(4)a), b), e) et (5)a), d), art. 210.045; RSST, 118(1)b), 264(1)c) et (3), 265(1)

¹⁰² LMOAACTNL, al. 205.013p), 205.019(1)n), 205.02(2)c), 205.022f), 205.043(4)a), b), e) et (5)a), d), art. 205.045; LMOACNEHE, al. 210.013p), 210.019(1)n), 210.02(2)c), 210.022f), 210.043(4)a), b), e) et (5)a), d), art. 210.045; WHSCC Occupational Health and Safety Committees Handbook, juillet 2004; PCFQ

¹⁰³ LMOAACTNL, al. 205.043(4)a), b), e) et (5)a), d), art. 205.045; LMOACNEHE, al. 210.043(4)a), b), e) et (5)a), d), art. 210.045; RSST, 264(1)c) et (3), 265(1)

¹⁰⁴ LMOAACTNL, art. 205.009, al. 205.015(2)f), art. 205.017, al. 205.02(2)g); LMOACNEHE, art. 210.009, al. 210.015(2)f), art. 210.017, al. 210.02(2)g); RSST, art. 264 et par. 265(2) et (3); RFP, al. 5(2)f) et 76(2)a); RIH, art. 70; REGRH, art. 28; RSOP, al. 5(1)i) et j)

¹⁰⁵ LMOAACTNL, art. 205.009; LMOACNEHE, art. 210.009; RFP, al. 5(2)f) et 76(2)a); RSST, al. 264(1)a)

7.3.1 Conservation des éléments de preuve

En cas d'*incident* grave, les exploitants et les employeurs doivent mettre en place des procédures pour sécuriser les lieux, ce qui peut inclure la suspension des opérations, jusqu'à ce que l'exploitant, l'employeur, l'Office compétent et les autres autorités, selon le cas, autorisent le déplacement d'éléments sur les lieux.¹⁰⁶ En particulier, dans le cas d'un *incident* sur un lieu de travail, ou impliquant un véhicule de transport, qui entraîne des blessures graves ou la mort, il est interdit à toute personne de déplacer quoi que ce soit en lien avec l'*incident* à moins d'y être autorisé par un agent de santé et de sécurité de l'Office, sauf dans la mesure nécessaire pour s'occuper des personnes blessées ou tuées, pour prévenir d'autres blessures ou pour prévenir des dommages ou la perte de biens.¹⁰⁷

7.3.2 Séquence des événements

Après détermination qu'il est possible de procéder en toute sécurité et constitution d'une équipe d'enquête sur l'*incident*, l'équipe doit recueillir tous les éléments de preuve et tous les faits pertinents liés à la survenue de l'*incident*. Cela peut inclure, sans s'y limiter, la collecte d'éléments de preuve matériels (procédures et instructions de travail, politiques applicables, photographies, enregistrements papier et numériques, spécifications techniques, manuels des fournisseurs, dossiers relatifs à la formation et aux compétences, composants défectueux, conditions environnementales, rapports d'assurance qualité, dossiers de vérification et d'observation, rapports d'incidents similaires, etc.), les entretiens avec le personnel qui a été directement impliqué dans l'*incident* ou qui peut avoir des renseignements à fournir et toute autre information pertinente. Sur la base de l'information recueillie, l'équipe d'enquête sur les incidents doit reconstituer la séquence des événements qui ont conduit à l'*incident*, l'*incident* lui-même et l'intervention qui a suivi. La séquence des événements doit être utilisée lors des entretiens avec le personnel qui a été directement ou indirectement impliqué dans l'*incident*. Les descriptions d'*incidents* doivent couvrir les éléments suivants : le qui, le quoi, le quand, le où et le pourquoi d'un *incident*.¹⁰⁸

¹⁰⁶ LMOAACTNL, al. 189(1)g), 205.073(1)(e); LMOACNEHE, al. 194(1)g), 210.074(1)e)

¹⁰⁷ LMOAACTNL, art. 205.082; LMOACNEHE, art. 210.083

¹⁰⁸ LMOAACTNL, par. 205.017(2); LMOACNEHE, par. 210.017(2); RSST, par. 265(2); RFP, par. 76(2)

7.3.3 Facteur(s) de causalité

En général, un facteur de causalité est défini comme tout problème ou élément associé à l'*incident* qui, s'il avait été corrigé, aurait pu empêcher l'*incident* de se produire ou en aurait atténué considérablement les conséquences. Il peut également s'agir d'une *barrière* ou d'une mesure de protection qui n'était pas en place ou qui l'était, mais qui n'a pas réussi à prévenir l'*incident*.¹⁰⁹ En reconstituant et en analysant la séquence des événements et les preuves associées qui ont précédé et suivi un *incident*, l'équipe d'enquête sera mieux à même de cerner les facteurs de causalité et de renforcer les mesures qui ont permis de prévenir un *incident* ou d'en réduire la gravité. Tous les facteurs de causalité doivent être indiqués dans le corps du rapport d'enquête sur l'*incident*.¹¹⁰

7.3.4 Cause(s) fondamentale(s)

Généralement, une cause fondamentale est définie comme une cause pour laquelle des mesures correctives et préventives empêcheront ou réduiront la probabilité qu'un *incident* se répète ou que des événements similaires se produisent. Elle est également définie comme la ou les causes les plus fondamentales qui peuvent raisonnablement être cernées, que la direction peut corriger et qui, une fois corrigées, empêcheront que le problème se reproduise ou en réduiront de manière significative la probabilité.¹¹¹ Pour chaque facteur de causalité, la ou les causes fondamentales associées doivent être déterminées.¹¹²

Dans chaque enquête sur un *incident*, l'équipe d'enquête doit examiner attentivement les éléments du *système de gestion* qui ont pu contribuer à ce que l'*incident* se produise ou à sa gravité. Il est essentiel de comprendre comment les éléments du *système de gestion* ont contribué à un *incident* pour prévenir de futures défaillances, car les problèmes du *système de gestion* ont le potentiel d'augmenter la probabilité de nombreux types d'*incidents*. Si un défaut technique, un défaut de procédure ou une erreur humaine est identifié à tort comme une cause fondamentale, cela peut conduire à l'application de mesures correctives qui ne traitent pas les problèmes sous-jacents. Si la ou les causes fondamentales et les mesures correctives connexes ne

¹⁰⁹ TapRoot® The System for Root Cause Analysis, Problem Investigation and Proactive Improvement, 2000, Mark Paradies et Linda Unger, chapitre 3, p. 45

¹¹⁰ RFP, al. 5(2)f) et 76(2)a); RSST, al. 264(1)a)

¹¹¹ TapRoot® The System for Root Cause Analysis, Problem Investigation and Proactive Improvement, 2000, Mark Paradies et Linda Unger, chapitre 3, p. 52

¹¹² LMOAACTNL, par. 205.009(2); LMOACNEHE, par. 210.009(2); RFP, al. 5(2)f) et 76(2)a); RSST, al. 264(1)a)

sont pas cernées de manière appropriée, cela peut conduire à un accident majeur. L'attribution incorrecte de la cause fondamentale et des mesures correctives peuvent conduire à la croyance potentiellement désastreuse que les problèmes sous-jacents ont été résolus, alors que seuls les symptômes ont été traités.¹¹³

Pour chaque facteur de causalité, l'équipe d'enquête doit sélectionner la ou les causes fondamentales au moyen de méthodes éprouvées d'« analyse des causes fondamentales » et doit former le personnel à l'utilisation de cette méthode. Les causes fondamentales doivent permettre d'apporter des améliorations au *système de gestion*, qui réduiront non seulement la probabilité d'occurrence de cet événement, mais aussi celle d'événements similaires.

7.3.5 Mesures correctives et préventives

Les mesures correctives et préventives doivent d'abord viser l'élimination des dangers, puis la réduction des risques posés par les dangers et enfin, la prise de mesures de protection, le tout dans le but d'assurer la santé et la sécurité des employés.¹¹⁴ Une mesure corrective est définie comme une mesure prise pour éliminer ou atténuer la cause d'une déficience du système, d'un danger ou d'un risque, afin d'empêcher immédiatement cet *incident* particulier de se produire. Une mesure préventive est une mesure prise pour réduire la probabilité qu'une déficience ou un danger sous-jacent du système provoque un *incident* similaire.¹¹⁵ Les mesures correctives et préventives doivent être spécifiques, mesurables, atteignables, réalistes et temporelles (SMART), et doivent être efficaces pour prévenir ou réduire la probabilité de récurrence d'événements existants et potentiels.¹¹⁶ Des mesures correctives immédiates doivent être prises et une ou plusieurs mesures préventives plus générales doivent être assignées pour traiter la ou les causes fondamentales associées à un *incident*.¹¹⁷ L'équipe d'enquête doit déterminer un calendrier approprié pour la mise en œuvre des mesures correctives et préventives. La mise

¹¹³ Les sections 1.2.1, 9.4.16 et 10.1.2 du rapport d'enquête de l'US Chemical Safety and Hazard Investigation Board sur l'explosion et l'incendie de la raffinerie BP à Texas City survenues le 23 mars 2005, rapport n° 2005-04-I-TX, mars 2007; le rapport d'enquête de l'US Chemical Safety and Hazard Investigation Board sur l'explosion et l'incendie de la plateforme de forage survenus le 20 avril 2010 au puits Macondo, rapport n° 2010-10-I-OS, avril 2016

¹¹⁴ LMOAACTNL, par. 205.009(2); LMOACNEHE, par. 210.009(2); RFP, al. 5(2)f) et 76(2)a); RSST, al. 264(1)a)

¹¹⁵ Adopté à partir de la définition des mesures correctives et préventives conformément aux normes ISO 9001, CSA Z1000 et ISO 14001.

¹¹⁶ LMOAACTNL, par. 205.009(2); LMOACNEHE, par. 210.009(2); RFP, al. 5(2)f) et 76(2)a); RSST, al. 264(1)a); TapRooT® The System for Root Cause Analysis, Problem Investigation and Proactive Improvement, 2000, Mark Paradies et Linda Unger, chapitre 3, p. 81

¹¹⁷ LMOAACTNL, par. 205.009(2); LMOACNEHE, par. 210.009(2); RFP, al. 5(2)f) et 76(2)a); RSST, al. 264(1)a); TapRooT® The System for Root Cause Analysis, Problem Investigation and Proactive Improvement, 2000, Mark Paradies et Linda Unger, chapitre 3, p. 81

en œuvre en temps utile de ces mesures est une étape essentielle pour empêcher la récurrence d'un *incident*. Après une période déterminée de mise en œuvre, les mesures correctives et préventives doivent faire l'objet d'un suivi pour en vérifier l'efficacité.

7.4 Documentation soumise à l'Office (section mise à jour conformément à l'Avis d'orientation réglementaire)

L'exploitant doit soumettre un rapport d'enquête sur un incident dûment rempli, contenant tous les renseignements requis, à l'organisme de réglementation respectif dès que possible et au plus tard quatorze (14) jours après un *incident*.¹¹⁸ En outre, ce rapport et tous les renseignements requis doivent être soumis au comité ou au coordonnateur en milieu de travail, dès que possible, mais au plus tard quatorze (14) jours après un *incident* lié à la santé et à la sécurité.¹¹⁹

Aux fins de la présentation des rapports d'enquête, l'Office a établi un formulaire standard, [Rapport sommaire d'incident](#)¹²⁰, qui doit être soumis en même temps que le rapport d'enquête.¹²¹ Jumelé au https://www.ctnlohe.ca/wp-content/uploads/incident_investigation_fr.docx rapport d'enquête, ce formulaire doit inclure tous les renseignements prescrits ci-dessous; les rapports doivent être soumis dans un format électronique consultable (c'est-à-dire qu'il doit permettre de rechercher du texte, de le copier et de le coller).¹²² Si le rapport d'enquête ne comprend pas tous les renseignements requis, des renseignements supplémentaires devront être fournis. Le formulaire [Rapport sommaire d'incident](#) et le rapport d'enquête peuvent être soumis par courrier électronique à l'Office compétent, soit à l'Office Canada–Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers (C-TNLOHE), à incident@cnlopb.ca, ou à l'Office Canada–Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers (OCNEHE), à incident@cnsopb.ns.ca. Pour garantir la réception des informations envoyées aux comptes de courrier électronique susmentionnés, la taille des courriels ne doit pas dépasser 8 Mo.

En outre, si l'événement dangereux implique un navire ou un aéronef, l'employeur doit enquêter sur l'accident en obtenant des services de police ou d'une autre autorité compétente une copie du rapport établi à l'égard de l'accident.¹²³ L'employeur doit, dans les quatorze (14) jours

¹¹⁸ LMOAACTNL, par. 205.017(2); LMOACNEHE, par. 210.017(2); partie 3 du *Règlement sur la SST*; article 179 du *Règlement-cadre*

¹¹⁹ LMOAACTNL, par. 205.017(2); LMOACNEHE, par. 210.017(2); RSST, par. 265(2); RFP, par. 76(2); RIH par. 70(2); RSOP al. 5(1)j)

¹²⁰ https://www.ctnlohe.ca/wp-content/uploads/incident_investigation_fr.docx

¹²¹ LMOAACTNL, art. 49, 126, 189-192, 205.016, 205.017, 205.073, 205.077 et 205.078; LMOACNEHE, art. 52, 129, 194-197, 210.016, 210.017, 210.074, 210.078 et 210.079

¹²² LMOAACTNL, art. 49, 126, 189-192, 205.016, 205.017, 205.073, 205.077 et 205.078; LMOACNEHE, art. 52, 129, 194-197, 210.016, 210.017, 210.074, 210.078 et 210.079

¹²³ RSST, par. 264(2) et (3)

suivant la réception du rapport d'enquête produit par la police ou une autre autorité chargée de l'enquête, soumettre une copie du rapport à l'Office concerné, de même qu'au comité ou au coordonnateur en milieu de travail.¹²⁴

Le formulaire [Rapport sommaire d'incident](#) et le rapport d'enquête connexe doivent comprendre, sans s'y limiter, les renseignements qui suivent. Au besoin, ils doivent également corriger tout renseignement erroné soumis dans le rapport de signalement de l'*incident*¹²⁵ :

- La date et heure de l'*incident*
- Le nom de l'exploitant
- Le numéro de référence interne de l'exploitant
- Le nom de l'ouvrage en mer, du véhicule de transport, du navire ou de l'aéronef
- Le type d'ouvrage en mer, de véhicule de transport, de navire ou d'aéronef (UMFM, installation fixe, navire de réserve ou de ravitaillement, hélicoptère, etc.)
- Le lieu (p. ex. champ, puits ou collecteur sous-marin/installation de collecte)
- Les travaux en cours (p. ex. forage ou reconditionnement, levés géophysiques, production d'hydrocarbures, gestion des glaces, maintenance, transport maritime/veille)
- La classification des *incidents* réels et potentiels (conformément à la section 6.0)
- En cas de blessures ou de maladies
 - Le nom du travailleur concerné¹²⁶
 - Sa nationalité
 - Son métier ou sa profession
 - Le nom de son employeur
 - La durée de la perte de temps de travail (connue ou anticipée). Le nombre final de journées de travail perdues (complètes ou partielles) doit être inscrit dans le rapport statistique trimestriel.
 - La nature et la gravité des blessures ou de la maladie
 - Une mention précisant si une évacuation sanitaire a eu lieu

¹²⁴ RSST, par. 264(2), 265(1) et art. 266

¹²⁵ LMOA ACTN, art. 49, 126, 189-192, 205.016, 205.017, 205.073, 205.077 et 205.078; LMOA CNEHE, art. 52, 129, 194-197, 210.016, 210.017, 210.074, 210.078 et 210.079

¹²⁶ Conformément à l'article 119 de la LMOA ACTN et à l'article 122 de la LMOA CNEHE, le fait de fournir le nom du travailleur touché ne constitue pas une violation de la législation sur la protection des renseignements personnels, et il est nécessaire de permettre aux Offices de surveiller les blessures signalées et potentielles et d'en faire le suivi. Tous les rapports de blessure sont considérés comme confidentiels en vertu des *lois de mise en œuvre*. Si l'exploitant a des préoccupations au sujet de la sécurité d'Internet, les noms des travailleurs touchés peuvent être soumis à l'office par d'autres moyens que le courriel. Conformément au paragraphe 205.041(2) de la LMOA ACTN et 210.041(2) de la LMOA CNEHE, les exploitants doivent modifier le rapport avant de le transmettre au comité du lieu de travail afin de protéger les renseignements médicaux qui s'y trouvent. Si l'exploitant a des préoccupations au sujet de la sécurité d'Internet, les noms des travailleurs touchés peuvent être soumis à l'office par d'autres moyens que le courriel.

- En cas de rejets d'hydrocarbures, de fuites de substances dangereuses, de rejets non autorisés et de déversements
 - Les substances déversées ou rejetées et leur volume; pour les rejets en cours, le débit de fuite associé
 - La source du déversement ou du rejet
 - La surveillance postévénement (récepteurs/terminaux environnementaux à risque)
 - Les mesures d'atténuation ou d'intervention prises et leur efficacité
 - Les effets sur l'environnement
- En cas de dommages
 - Le type d'équipement impliqué
 - La gravité des dommages (aucune défaillance, défaillance de l'équipement essentiel, défaillance du système d'équipement essentiel, arrêt requis)
 - Le temps de réparation requis et les mesures d'atténuation à mettre en place jusqu'à la réparation
- La description de l'*incident* (y compris les circonstances ayant mené à l'*incident*, celles qui l'ont suivi, y compris l'intervention d'urgence). La description doit également inclure un résumé de l'examen d'*incidents* similaires (se reporter à la section 7.3 pour de plus amples renseignements).
- La description des facteurs de causalité (se reporter à la section 7.3.3 pour de plus amples renseignements)
- Le nom, le titre et la signature des personnes suivantes :
 - Le responsable de l'équipe d'enquête
 - Le représentant de l'exploitant
 - Le membre du comité en milieu de travail ou le coordonnateur pour les incidents liés à la sécurité
- Le nom et le titre des autres personnes ayant enquêté sur l'incident
- Les facteurs environnementaux pertinents au moment de l'incident (valeur maximale de la combinaison des caractéristiques de la mer, hauteur importante des vagues, température, visibilité, vent, précipitations)
- Les facteurs liés à l'horaire de travail (p. ex. heures supplémentaires importantes, fatigue, stress) pour les personnes impliquées dans l'*incident*
- Les facteurs liés à l'expérience (p. ex. formation, compétence, expérience intracôtière/extracôtière, compétence collective) pour les personnes impliquées dans l'*incident*
- Une description de la ou des causes fondamentales (se reporter à la section 7.3.4 pour de plus amples renseignements)

- Les mesures correctives et préventives prises pour résoudre les causes fondamentales (se reporter à la section 7.3.5 pour de plus amples renseignements)
- La nécessité ou non de mener une enquête plus approfondie
- En cas d'incident de plongée :
 - le [formulaire de rapport d'incident de plongée](#)¹²⁷ supplémentaire doit être rempli et soumis¹²⁸.

Malgré toute analyse en cours (par exemple, l'analyse métallurgique d'un composant défectueux), un rapport d'enquête sur un incident doit être soumis dans les quatorze (14) jours suivant un incident. Les exploitants sont tenus de soumettre les résultats de l'enquête réalisée à cette date, ainsi que les détails entourant les mesures correctives ou préventives qui ont été prises. Le rapport d'enquête doit également indiquer les renseignements pour lesquels il reste à enquêter et les raisons pour lesquelles cela n'a pas encore été fait. Une fois cette enquête approfondie terminée, les données finales concernant la ou les causes fondamentales et les mesures préventives supplémentaires à entreprendre doivent être soumises.¹²⁹

Si des changements doivent être apportés au rapport d'enquête à la suite d'un examen de la direction, d'un examen du comité en milieu de travail (ou du coordonnateur), d'un examen de l'exploitant ou de l'employeur, ils doivent être examinés et acceptés par l'équipe d'enquête ou le comité en milieu de travail. Le rapport d'enquête mis à jour après examen et acceptation doit être remis à l'Office compétent et au comité du milieu de travail.¹³⁰

8.0 Rapports statistiques trimestriels aux Offices

L'Office exige que les exploitants soumettent un rapport statistique trimestriel dans les quinze (15) jours suivant la fin de chaque trimestre tout au long de l'année civile. De plus, l'exploitant doit présenter un rapport statistique final dans les quinze (15) jours suivant la date d'achèvement des travaux ou des activités visés par une autorisation.¹³¹ Toutefois, pour les autorisations relatives aux programmes de plongée, les exploitants sont tenus de soumettre un rapport mensuel.¹³²

Ce rapport doit contenir une liste des *blessures majeures*, des blessures ayant entraîné une perte de temps de travail, des *maladies professionnelles* et des

¹²⁷ https://www.cnlopb.ca/wp-content/uploads/forms/diving_incident.doc

¹²⁸ RSOP, al. 5(1)i) et j), annexe III

¹²⁹ LMOAACTNL, par. 205.017(2); LMOACNEHE, par. 210.017(2); RSST, par. 265(2); RFP, par. 76(2); RIH par. 70(2); RSOP al. 5(1)jj)

¹³⁰ LMOAACTNL, par. 205.017(2); LMOACNEHE, par. 210.017(2); RSST, par. 265(2); RFP, par. 76(2); RIH par. 70(2); RSOP al. 5(1)jj)

¹³¹ LMOAACTNL, art. 49, 126, 189-192, par. 205.017(3) et (4); LMOACNEHE, art. 52, 129, 194-197, par. 210.017(3) et (4); protocole d'entente avec les gouvernements fédéral et provinciaux pour les parties III et III.1 des *lois de mise en œuvre*

¹³² RSOP, al. 5(1)k)

blessures légères, ainsi que les heures d'exposition.¹³³ Il doit également contenir un rapport sommaire du nombre de journées de travail perdues (complètes ou partielles) associés à une blessure ou à une maladie particulière par date d'*incident*. Il doit également fournir le nom de l'ouvrage en mer, du véhicule de transport, du navire ou de l'aéronef.¹³⁴ Ces statistiques doivent être consignées dans le rapport prescrit par les Offices et envoyées par courrier électronique soit à l'OCTNLHE à l'adresse incident@cnlopb.ca, soit à l'OCNEHE à l'adresse incident@cnsopb.ns.ca.¹³⁵ Le formulaire [Rapport statistique trimestriel](#)¹³⁶ est disponible sur le site Web de l'OCTNLHE à l'adresse www.rctnlee.ca et sur le site Web de l'OCNEHE à l'adresse www.rcneee.ca.

Les heures d'exposition doivent être déclarées comme suit pour chaque type d'ouvrage en mer, de navire et d'aéronef dans le rapport prescrit par l'Office :

- Le nombre total d'heures d'exposition pour chaque ouvrage en mer sur la base d'une journée de travail normale (c.-à-d. 12 heures);
- Le nombre total d'heures d'exposition sur tous les navires fonctionnant en vertu d'une autorisation (sauf les heures d'exposition des passagers) sur la base d'une journée de travail normale (c.-à-d. 12 heures);
- Le nombre total d'heures d'exposition pour tous les aéronefs exploités en vertu d'une autorisation (sauf les heures d'exposition des passagers);
- Le nombre total d'heures d'exposition pour les passagers à bord d'un navire (pas pour les membres de l'équipage);
- Le nombre total des heures d'exposition pour les passagers à bord d'un aéronef (pas pour les pilotes).

Pour des précisions sur ce qui constitue un ouvrage en mer, un véhicule de transport, un navire ou un aéronef, voir la section 3.0.

9.0 Rapports annuels

9.1 Rapports annuels sur la sécurité

Conformément aux *lois de mise en œuvre*, les exploitants doivent veiller à ce que, au plus tard le 31 mars de chaque année, un rapport annuel sur la sécurité basé sur l'année précédente soit soumis au délégué à la sécurité

¹³³ LMOAACTNL, art. 49, 126, 189-192, par. 205.017(3) et (4); LMOACNEHE, art. 52, 129, 194-197, par. 210.017(3) et (4); RSOP, al. 5(1)k)

¹³⁴ LMOAACTNL, art. 49, 126, 189-192, par. 205.017(3) et (4); LMOACNEHE, art. 52, 129, 194-197, par. 210.017(3) et (4); RSOP, al. 5(1)k)

¹³⁵ LMOAACTNL, art. 49, 126, 189-192, par. 205.017(3) et (4); LMOACNEHE, art. 52, 129, 194-197, par. 210.017(3) et (4); RSOP, al. 5(1)k)

¹³⁶ https://www.cnlopb.ca/wp-content/uploads/forms/quarterly_stats_report_fr.xlsx

et au comité du lieu de travail.¹³⁷ Le rapport doit présenter des données sur toutes les *maladies professionnelles* et tous les accidents, les *incidents* et les autres situations dangereuses survenus sur tout lieu de travail de l'exploitant ou sur un véhicule de transport se rendant à l'un de ces lieux ou en revenant au cours de l'année civile visée par le rapport, y compris le nombre de décès, le nombre de blessures graves et le nombre de blessures légères.¹³⁸

Une orientation détaillée sur la portée de ce rapport pour les installations de forage et de production est fournie à l'article 88 des Lignes directrices sur le forage et la production.

9.2 Rapports environnementaux annuels

Conformément au *Règlement sur le forage et la production*, les exploitants d'installations de forage et de production doivent veiller à ce que, au plus tard le 31 mars de chaque année, un rapport environnemental annuel¹³⁹ basé sur l'année précédente soit soumis à l'Office respectif. Une orientation détaillée sur la portée de ce rapport est fournie à la section 87 des Lignes directrices sur le forage et la production.

10.0 Bibliographie

1. Additional Health and Safety Requirements in the Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Area, 31 décembre 2014
2. Atlantic Canada Offshore Petroleum Industry: Standard Practice for the Training and Qualifications of Personnel
3. Loi de mise en œuvre de l'Accord Atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador 2014 (LMOAACTNL)
4. Canada-Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation (Newfoundland and Labrador) Act, 2013
5. Canada-Newfoundland and Labrador "Offshore Helicopter Safety Inquiry", Volume 1, Octobre 2010
6. Règlement transitoire sur la sécurité des opérations de plongée dans la zone extracôtière Canada – Terre-Neuve-et-Labrador, 31 décembre 2014
7. Règlement transitoire sur la santé et la sécurité au travail concernant les ouvrages en mer dans la zone extracôtière Canada – Terre-Neuve-et-Labrador, 31 décembre 2014
8. Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board Safety Directive - Additional Occupational Safety and Health Requirements, 31 décembre 2014
9. Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers, 2014 (LMOACNEHE)
10. Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation (Nova Scotia) Act, 1987
11. Règlement transitoire sur la sécurité des opérations de plongée dans la zone extracôtière Canada – Nouvelle-Écosse, 31 décembre 2014

¹³⁷ LMOAACTNL, par. 205.017(3); LMOACNEHE, par. 210.017(3); RFP, art. 88

¹³⁸ LMOAACTNL, par. 205.017(4); LMOACNEHE, par. 210.017(4)

¹³⁹ RFP, art. 87

12. Règlement transitoire sur la santé et la sécurité au travail concernant les ouvrages en mer dans la zone extracôtière Canada – Nouvelle-Écosse, 31 décembre 2014
13. Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
14. Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
15. CSA Z1000 Occupational Health and Safety Management Systems
16. Lignes directrices sur le forage et la production de l'OCTNLHE/OCNEHE, mars 2011
17. C-NLOPB/CNSOPB/NEB Environmental Protection Plan Guidelines, mars 2011
18. C-NLOPB/CNSOPB/NEB Safety Plan Guidelines, mars 2011
19. International Association of Oil and Gas Producers (IOGP) 456: Process Safety – Recommended Practice on Key Performance Indicators, novembre 2011
20. International Regulator's Forum (IRF) Performance Measurement Project (www.irfoffshoresafety.com/country/performance/scope.aspx)
21. ISO 9001 Systèmes de management de la qualité – Exigences
22. ISO 14001 Systèmes de management environnemental – Exigences
23. Règlement sur les études géophysiques liées à la recherche d'hydrocarbures dans la zone extracôtière de Terre-Neuve-et-Labrador, 1995
24. Règlement sur les opérations relatives au pétrole et au gaz de la zone extracôtière de Terre-Neuve, 1988
25. Règlement sur le forage et la production relatifs aux hydrocarbures dans la zone extracôtière de Terre-Neuve, 2009
26. Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de Terre-Neuve, 1995
27. Règlement sur les études géophysiques liées à la recherche d'hydrocarbures dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, 1995
28. Règlement sur le forage et la production relatifs aux hydrocarbures dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, 2009
29. Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, 1995
30. Directives sur le traitement des déchets extracôtiers (REC\OCTNLHE\OCNEHE, 2010
31. "Requirements Respecting the Security of Offshore Facilities", Avril 2007, OCTNLHE
32. TapRooT® The System for Root Cause Analysis, Problem Investigation and Proactive Improvement, 2000, Mark Paradies and Linda Unger
33. US Chemical Safety and Hazard Investigation Board Investigation Report of the March 23, 2005 BP Texas City Refinery Explosion and Fire, Rapport no 2005-04-I-TX, mars 2007
34. WHSCC Occupational Health and Safety Committees Handbook, juillet 2004



ANNEXE A : Exemples de signalement de dégradations d'équipement essentiel pour la sécurité et l'environnement

Système/équipement essentiel pour la sécurité ou l'environnement	Type d'installation/navire	Signalement verbal immédiat avec rapport d'enquête	Signalement par écrit avec rapport d'enquête
La défaillance peut entraîner un incident ou prévient un incident			
Système de maintien de la station [INCIDENT POTENTIEL : COLLISION, PERTE DE CONTRÔLE D'UN PUIT, ENVIRONNEMENT]	F	Impossibilité de rester sur place dans toutes les conditions opérationnelles et environnementales prévisibles en raison d'une perte d'amarrage, d'une défaillance du positionnement dynamique ou d'une défaillance du système de propulsion	Possibilité de rester sur place dans toutes les conditions opérationnelles et environnementales prévisibles, mais la redondance est perdue
Systèmes de remorquage [INCIDENT POTENTIEL : COLLISION, PERTE DE STABILITÉ, DÉCÈS, DOMMAGES CAUSÉS À D'AUTRES PIÈCES D'ÉQUIPEMENT ESSENTIEL]	F	Défaillance du système de remorquage lors d'un remorquage dans le champ, pouvant entraîner le contact direct d'une installation/un navire avec une autre installation/un autre navire	Défaillance du système de remorquage lors d'un remorquage à l'extérieur du champ, où il n'y a pas de menace immédiate pour les autres installations/navires
Système de ballasts [INCIDENT POTENTIEL : PERTE DE STABILITÉ]	F	Perte totale de la capacité à contrôler la stabilité de l'installation/du navire en raison d'une défaillance du système de ballasts	Le système est endommagé, mais il y a suffisamment de redondance disponible par des connexions croisées et des systèmes de pompage redondants, etc., pour contrôler la stabilité de l'installation/du navire



Intégrité de l'étanchéité [INCIDENT POTENTIEL : PERTE DE STABILITÉ, DÉGRADATION DE L'ÉQUIPEMENT ESSENTIELS, ENVIRONNEMENT]	F	La structure de la coque est compromise dans un scénario de stabilité intacte comme dans un scénario de stabilité perturbée, en lien avec une perte de contrôle du fluide qui se répand	La structure de la coque est compromise dans un scénario de stabilité perturbée (les points d'invasissement sont compromis)
Confinement des hydrocarbures (installations sous-marines) [INCIDENT POTENTIEL : ENVIRONNEMENT, REJET D'HYDROCARBURES, INCENDIE/EXPLOSION, PERTE DE STABILITÉ (GAZ)]	FO/P	Écoulement incontrôlé d'hydrocarbures à partir d'un puits ou d'une conduite d'écoulement qui présente un risque immédiat pour la sécurité ou l'environnement	Écoulement incontrôlé d'hydrocarbures à partir d'un puits ou d'une conduite d'écoulement qui ne présente pas de risque immédiat pour la sécurité ou l'environnement
Confinement des hydrocarbures (installations en surface) [INCIDENT POTENTIEL : REJET D'HYDROCARBURES, INCENDIE/EXPLOSION, ENVIRONNEMENT]	FO/P	Explosion, effondrement ou éclatement d'une cuve fermée ou d'une canalisation associée	Cuve fermée ou canalisation associée dont l'épaisseur de paroi est inférieure au minimum acceptable ou qui ne peut pas répondre aux exigences de fonctionnalité ou de capacité de survie dans toutes les conditions de fonctionnement normales et d'urgence prévisibles. L'activation d'une soupape de surpression sur le système doit également être déclarée.



Structurel [INCIDENT POTENTIEL : REJET D'HYDROCARBURES, ENVIRONNEMENT, PERTE DE STABILITÉ, DÉGRADATION D'AUTRES PIÈCES D'ÉQUIPEMENT ESSENTIEL, DÉCÈS]	FL/FO/P	Effondrement ou effondrement partiel d'une structure primaire, secondaire ou tertiaire	Structure primaire, secondaire ou tertiaire qui est compromise ou dont l'état de corrosion est inférieur au seuil minimal acceptable (p. ex. fissurée) et incapable de résister à toutes les forces et charges auxquelles elle peut être soumise dans toutes les conditions d'exploitation/environnement normales et d'urgence prévisibles
Systèmes de canalisation contenant des substances dangereuses [INCIDENT POTENTIEL : FUITE DE SUBSTANCES DANGEREUSES, DÉCÈS, BLESSURE MAJEURE]	FL/FO/P	Explosion, effondrement ou éclatement d'une cuve fermée ou d'une canalisation associée	Navire fermé ou canalisation associée dont l'épaisseur de paroi est inférieure au minimum acceptable. L'activation d'une soupape de surpression sur le système doit également être déclarée.
Machines tournantes [INCIDENT POTENTIEL : FUITE DE SUBSTANCES DANGEREUSES, DÉCÈS, BLESSURE MAJEURE]	FL/FO/P	Défaillance interne catastrophique des machines tournantes (p. ex. pompe, compresseur, moteur) qui n'est pas contenue (c.-à-d. qui présente un risque de décès ou de blessure majeure) ou qui entraîne l'arrêt de la production ou la suspension du forage	Défaillance interne catastrophique des machines tournantes [p. ex. pompe, compresseur, moteur] qui est contenue ou qui entraîne l'arrêt de la production ou la suspension du forage
Éléments de barrière de puits	FO/P	Tout élément de barrière de puits, défini par la norme NORSOK D-010,	Tout élément de barrière de puits, tel que défini par NORSOK D-010,



[INCIDENT POTENTIEL : PERTE DE CONTRÔLE D'UN PUIT; REJET D'HYDROCARBURES SOUS-MARINS; DÉGRADATION DE L'ÉQUIPEMENT ESSENTIEL]		qui fait défaut et qui est incapable de fonctionner comme une barrière de puits acceptable	qui est compromis, mais qui est encore capable de fonctionner
Équipement de levage [INCIDENT POTENTIEL : ENVIRONNEMENT, REJET D'HYDROCARBURES, INCENDIE/EXPLOSION, FUITE DE SUBSTANCES DANGEREUSES, DÉCÈS, DÉGRADATION DE L'ÉQUIPEMENT ESSENTIEL]	FL/FO/P	L'effondrement, le renversement ou la défaillance de toute partie porteuse d'un ascenseur ou d'un palan, d'une grue ou d'un derrick , d'une plateforme d'accès mobile motorisée, d'un dispositif de transfert de personnel ou d'un chariot élévateur à fourche, ou la défaillance de toute partie d'un conteneur, d'un dispositif de levage ou d'un engin de levage lâche qui entraîne la descente incontrôlée d'une charge	Compromission de l'intégrité d'un système de levage ou défaillance d'un système de sécurité d'un équipement de levage qui n'entraîne pas la descente incontrôlée d'une charge
Défaillance de l'équipement en hauteur [INCIDENT POTENTIEL : REJET D'HYDROCARBURES, DÉCÈS, BLESSURE MAJEURE, DÉGRADATION DE L'ÉQUIPEMENT ESSENTIEL]	FL/FO/P	Défaillance des dispositifs de retenue primaire et secondaire de l'équipement en hauteur, entraînant la chute d'un objet	Défaillance des dispositifs de retenue primaire ou secondaire de l'équipement en hauteur qui n'entraîne pas la chute d'un objet
Équipement de plongée [INCIDENT POTENTIEL : DÉCÈS OU BLESSURE MAJEURE]	PL	Défaillance de l'équipement de survie, y compris les panneaux de commande, les tuyaux et les appareils respiratoires, pouvant entraîner la	Dégradation du rendement de l'équipement de survie qui peut entraîner au moins une perte de temps de travail



		mort ou des blessures majeures chez un plongeur	
Classification de l'équipement dans les zones dangereuses [INCIDENT POTENTIEL : INCENDIE/EXPLOSION]	FO/P	Défaillance de l'équipement de telle sorte qu'il ne peut pas empêcher l'inflammation dans une atmosphère dangereuse, et cet équipement est nécessaire pour que la production ou le forage reprennent en toute sécurité	Défaillance de l'équipement tel qu'il ne peut pas empêcher l'inflammation dans une atmosphère dangereuse, mais cet équipement peut être isolé
Systèmes de chauffage, ventilation et climatisation [INCIDENT POTENTIEL : INCENDIE/EXPLOSION]	FO/P	La pression positive ou négative ne peut être maintenue conformément à la classification des zones dangereuses ou aux exigences quant à la performance d'un refuge temporaire sûr	Dégradation qui entraîne des problèmes de confort personnel, mais qui n'affecte pas la capacité à maintenir la classification de la zone dangereuse ou le refuge temporaire sûr
Équipement de surveillance de l'environnement physique [INCIDENT POTENTIEL : DÉGRADATION/ENDOMMAGEMENT DE L'ÉQUIPEMENT ESSENTIEL]	FL/FO/P	L'équipement ne peut pas mesurer ou détecter les conditions environnementales physiques et il n'y a pas d'équipement/procédures de secours en place ni de systèmes redondants	L'équipement est incapable de mesurer ou de détecter les conditions environnementales physiques, mais des équipements/procédures de secours sont en place ou il existe des systèmes redondants
Production, distribution et gestion de l'électricité [INCIDENT POTENTIEL : DÉGRADATION/ENDOMMAGEMENT]	FL/FO/P	Panne du générateur de secours, panne du système d'alimentation ininterrompible ou panne de l'éclairage de secours sur demande, et il n'y a pas de redondance. Court-circuit	Panne du générateur de secours, panne du système d'alimentation ininterrompible ou panne de l'éclairage de secours sur demande, mais il y a redondance.



DE L'ÉQUIPEMENT ESSENTIEL, DÉCÈS, BLESSURE MAJEURE, INCENDIE]		électrique, mise à la terre ou arc électrique provoquant un incendie ou pouvant entraîner la mort ou des blessures majeures.	Court-circuit électrique, mise à la terre ou arc électrique susceptible de provoquer un incendie ou pouvant causer au moins une blessure entraînant une perte de temps de travail.
GÉNÉRAL [INCIDENT POTENTIEL : TEL QUE DÉTERMINÉ DANS LE DOSSIER DE SÉCURITÉ DES INSTALLATIONS, OU CONSIDÉRÉ COMME UN OBSTACLE À LA PRÉVENTION DE TOUT INCIDENT]	FO/P	L'équipement ou le système essentiel n'est pas en mesure de fonctionner conformément aux exigences en matière de rendement auxquelles il est assujéti, de manière à satisfaire à ses critères de fonctionnalité, de disponibilité/fiabilité ou de survivabilité conformément au plan de sécurité de l'installation (c.-à-d. que l'équipement ou le système est tenu de respecter les niveaux de sécurité cibles de l'installation)	L'équipement ou le système essentiel respecte moins bien les exigences en matière de performance, mais est toujours capable de répondre aux critères de fonctionnalité, de disponibilité/fiabilité ou de survivabilité
Système qui détecte un incident			
Système de détection d'incendie et de gaz	FL/FO/P	Perte totale du système de détection d'incendie ou de gaz ou perte totale du panneau de détection d'incendie et de gaz	Défectuosité de la zone d'incendie ou de la zone de gaz où le système est partiellement indisponible et incapable de remplir sa fonction prévue (p. ex. l'activation automatique de l'extinction des incendies ou l'arrêt d'urgence)



Systèmes de détection de gaz toxiques ou de H ₂ S	FL/FO/P	Perte totale du système de détection de gaz toxiques ou de H ₂ S	Dégradation, dans les cas où le système est partiellement indisponible et incapable de remplir la fonction pour laquelle il a été conçu
Réseau d'alarme générale	FL/FO/P	Perte totale des alarmes générales et du système d'alerte	Dégradation entraînant une indisponibilité partielle du système
Système de détection des fuites	FL/FO/P	Perte du système de détection des fuites dans une zone pour laquelle il n'y a pas de redondance	Perte du système de détection des fuites dans une zone pour laquelle il existe une redondance
Systèmes de contrôle de processus/forage	FO/P	Perte des systèmes de surveillance, de contrôle ou d'alarme pour lesquels il n'y a pas de redondance	Perte des systèmes de surveillance, de contrôle ou d'alarme pour lesquels il existe une redondance
Système qui contrôle ou atténue un incident			
Protection passive contre les incendies	FL/FO/P	Défectuosité de l'intégralité d'une barrière résistante au feu délimitant une zone	Absence ou inefficacité de la protection passive contre l'incendie lorsqu'une partie d'un système est incapable de répondre aux exigences de survivabilité en cas d'incendie
Protection contre les explosions	FO/P	Détérioration qui affecte l'indice global de résistance au souffle d'un mur	Dégradation de l'indice de résistance au souffle qui affecte une petite partie de la protection globale contre les explosions



Système à soupape de surpression	FL/FO/P	Défaillance d'une soupape de surpression lorsqu'elle est mise en service, ce qui compromet l'intégrité du système qu'elle protégeait	Défaillance d'une soupape de surpression pendant les essais, pour laquelle aucune redondance n'est prévue
Système d'arrêt d'urgence	FO/P	Incapacité totale du système à fonctionner sur demande, que ce soit automatiquement ou manuellement	Le système ne parvient pas à arrêter tous les équipements comme prévu en raison d'une défaillance technique
Système de purge et de torchage	FO/P	Incapacité totale du système à fonctionner à la demande pour purger tout le stock d'hydrocarbures et en assurer le torchage	Défaillance partielle du système lorsqu'il est mis à contribution pendant l'exploitation ou les essais, ou incapacité du système à purger le contenu dans le temps requis
Système de drainage	FO/P	Incapacité totale du système à évacuer les hydrocarbures vers un endroit sûr ou incapacité du système à empêcher un déversement ou un rejet non autorisé dans l'environnement	Défaillance partielle du système d'évacuation des hydrocarbures vers un endroit sûr ou qui peut entraîner un déversement ou un rejet non autorisé dans l'environnement
Protection active contre les incendies	FL/FO/P	Défaillance d'une pompe-incendie ou d'un autre système d'alimentation ou défaillance d'un système de protection active contre l'incendie dans une zone	Diminution de la performance de la pompe-incendie, défaillance du système d'incendie ou de surveillance des châssis mobiles pour lesquels d'autres moyens de redondance de



		pour laquelle aucune redondance de protection active contre l'incendie n'est prévue	protection active contre l'incendie sont prévus
Systèmes de déconnexion	FO/P	Le système est incapable de se déconnecter	Dégradation partielle du système, c'est-à-dire que le système est capable de se déconnecter, mais ne peut pas le faire conformément à l'exigence de rendement prévue
Plateforme d'hélicoptère	FL/FO/P	L'héliport ou le système de ravitaillement en carburant est défectueux	L'éclairage, le ravitaillement en carburant ou d'autres équipements de l'héliport sont partiellement endommagés, ce qui entraîne une dégradation, mais permet encore de les utiliser
Systèmes de communication (au public ou communications externes)	FL/FO/P	Défaillance d'un système pour lequel aucune redondance n'est prévue	Défaillance d'un système pour lequel une redondance est prévue
Évacuation (voies de sortie)	FL/FO/P	Les moyens permettant de s'échapper en toute sécurité d'une zone ou pour permettre une sortie sûre vers des stations d'évacuation sont compromis	Les voies d'évacuation/de sortie normales sont endommagées, mais il y a suffisamment d'autres moyens pour permettre une autre voie de sortie
Appareil respiratoire	FL/FO/P		Dysfonctionnement d'un appareil respiratoire lors de son utilisation ou

			lors d'un essai préalable à son utilisation
Appareils de sauvetage	FL/FO/P	Dégradation qui entraîne la mise hors service d'un appareil de sauvetage et la mise en place de mesures d'atténuation supplémentaires jusqu'à ce que les réparations soient effectuées	Dégradation partielle du système lorsqu'un appareil de sauvetage est mis hors service plus longtemps que prévu pour atteindre sa fiabilité cible
Navire de réserve	RES	Détérioration qui compromet la capacité du navire de réserve à accomplir toutes ses tâches, compte tenu de l'équipement minimum requis pour le rôle qu'il joue (p. ex. deux ERS pour les navires en double veille)	Dégradation de l'équipement essentiel qui n'affecte pas la capacité du navire de réserve à remplir toutes ses fonctions, mais qui entraîne une perte de redondance
Véhicule de transport (navire ou hélicoptère)	VT	Détérioration qui compromet l'intégrité ou l'état de préparation aux situations d'urgence du véhicule de transport	Détérioration de l'équipement essentiel qui n'affecte pas la capacité du véhicule de transport à remplir toutes ses fonctions, mais qui entraîne une perte de redondance
Véhicule de service (navire)	VS	Détérioration qui compromet la capacité du navire à se maintenir à flot	Détérioration d'un équipement essentiel qui n'affecte pas le maintien en position, mais dont la redondance est perdue ou dont la perte d'énergie peut affecter la capacité



REMARQUES

- Toutes les autres formes de détérioration de *l'équipement essentiel* (y compris les alarmes qui ont été inhibées) doivent être répertoriées dans les rapports périodiques (rapports quotidiens, hebdomadaires) adressés à l'Office et, le cas échéant, à l'autorité de certification.
- Toutes les défaillances critiques non décelées des systèmes de détection et de contrôle résultant d'essais planifiés ou non doivent être répertoriées dans les rapports périodiques concernant l'intégrité de l'installation et ces données doivent être utilisées pour valider la fiabilité/disponibilité des systèmes de sécurité essentiels associés. Les systèmes incapables de répondre aux critères de rendement doivent être améliorés ou les fréquences d'entretien augmentées pour atteindre les niveaux de sécurité visés.
- INDEX DES TYPES D'INSTALLATION/DE NAVIRE :
 - FL – pour installation ou navire flottant
 - FO – pour installation de forage
 - P – pour installation de production
 - PL – pour installation de plongée
 - RES – pour navire de réserve
 - VT – pour véhicule de transport
 - VS – pour véhicule de service