



SÉCURITÉ MARITIME
RDIMS 531934v5

LIGNES DIRECTRICES EN MATIÈRE DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION POUR L'EXPLOITATION DES NAVIRES DE CROISIÈRE RELEVANT DE LA COMPÉTENCE DU CANADA

Autorité responsable

Le directeur des Normes – navires et exploitation de la Sécurité maritime est responsable du présent document, y compris de toute modification, correction et mise à jour.

Approbation

Gerard McDonald

Directeur général
Sécurité maritime

Date : 2005-03-31

Date de publication : 2003-11-14
Date de modification : 2005-03-31
Dernier examen : Novembre 2004
Prochain examen : Novembre 2006

PROFIL DE DOCUMENT

Titre	Lignes directrices en matière de prévention de la pollution pour l'exploitation des navires de croisière relevant de la compétence du Canada		
N° TP	14202	Édition	2003-11-14
N° de catalogue	s.o.	ISBN/ISSN	s.o.
Auteur	Protection de l'environnement (AMSEE) Tour C, Place de Ville 330, rue Sparks, 11 ^e étage Ottawa (Ontario) K1A 0N8	Téléphone	(613) 991-3170
		Télécopieur	(613) 993-8196
		Courriel	MarineSafety@tc.gc.ca
		Site Web	www.tc.gc.ca/ Sécurité Maritime

TABLEAU DES MODIFICATIONS

Dernier examen	novembre 2004			
Prochain examen	novembre 2006			
N° de modification	Date	Pages Affectées	Author(s)	Description de changement
1	2005-03-31	19,23	M. Cook	i)s21(2) calcul pour la teneur moyenne en soufre du combustibule ii)s28(2) nouvelle adresse pour faire rapport à la EC

Avis importants

This document is also available in English.

© Minister of Public Works and Government Services Canada, 2000

All rights reserved. Unless otherwise stated, information in this publication may be reproduced freely, provided that Transport Canada, Marine Safety is credited as the sources.

© Travaux publics et Services gouvernementaux, Canada 2000

Tous droits réservés. Sauf avis contraire, on peut reproduire le contenu de la publication pourvu que l'on mentionne Transports Canada
Sécurité maritime comme source.

Table des matières

Préface	5
Définitions	6
Application.....	8
Responsabilité.....	8
Pratiques et procédures de gestion des déchets.....	10
Liquides utilisés pour le développement de photos, y compris les radiographies	11
Liquides et matériaux contaminés utilisés pour le nettoyage à sec	11
Fluides utilisés pour l'impression.....	12
Cartouches de photocopieur et d'imprimante au laser.....	13
Produits pharmaceutiques inutilisés ou périmés	13
Produits contenant du mercure.....	14
Piles	15
Eaux de cale et mélanges d'hydrocarbures.....	15
Ordures.....	16
Cendres d'incinération.....	17
Récupération des eaux résiduaires.....	17
Eaux grises.....	18
Eaux usées	19
Systèmes perfectionnés de traitement des eaux usées.....	20
Émissions atmosphériques	20
Halocarbures	21
Peintures antisalissures	22
Eaux de lest.....	22
Procédures, pratiques et équipement équivalents	22
Formation et matériels pédagogiques.....	23
Inspections connexes.....	23
Déclaration.....	24
Annexe 1 – Lois canadiennes pertinentes.....	25

Annexe 2 – Guides techniques canadiens pertinents.....26

Annexe 3 – Modèle de rapport annuel des rejets et des débarquements en
territoire canadien27

Préface

Le Canada est une destination majeure pour les navires de croisière canadiens et internationaux. Ces navires peuvent accueillir des milliers de passagers en plus de l'équipage et produisent donc une grande quantité de déchets. Les dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur les pêches* et de la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement* et des règlements connexes ont été élaborées pour prendre des mesures à l'égard des préoccupations relatives au déversement de polluants par les navires qui se trouvent dans les eaux relevant de la compétence du Canada. Bien que le règlement actuel s'applique à l'ensemble des navires, il n'existe aucune exigence qui vise exclusivement les navires de croisière.

Il est reconnu que l'industrie des navires de croisière, à l'échelle internationale, s'est engagée à réaliser l'objectif d'améliorer la protection de l'environnement et a élaboré des lignes directrices relatives à l'utilisation des meilleures pratiques au sein de son secteur. Ces lignes directrices prennent appui sur l'approche de l'industrie et offrent une perspective canadienne. Elles visent à fournir aux exploitants de navires de croisière des directives précises en ce qui concerne les procédures qu'ils doivent élaborer, afin de se conformer aux lois canadiennes, et elles comportent en même temps les pratiques que les exploitants de navires de croisière ont convenu de respecter et qui surpassent les prescriptions réglementaires actuelles.

Transports Canada a élaboré ces lignes directrices en consultation avec l'industrie des navires de croisière, Pêches et Océans, Environnement Canada et le Conseil consultatif maritime canadien.

En cas de contradiction ou d'incohérence entre les dispositions de la législation canadienne et les dispositions des présentes lignes directrices, les premières ont préséance sur les secondes.

Les remarques ou questions touchant ces lignes directrices doivent être adressées à l'auteur du document, tel que précisé à la page 2.

Définitions

1. Pour les fins des présentes lignes directrices, les définitions suivantes s'appliquent :

« eaux arctiques » Eaux contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien à l'intérieur de la zone délimitée par le soixantième parallèle de latitude nord, le cent quarante et unième méridien de longitude ouest et une ligne en mer dont chaque point se trouve à une distance de cent milles marins de la plus proche terre canadienne, sauf que, dans la zone sise entre les îles de l'Arctique canadien et le Groenland, là où la ligne d'équidistance entre les îles de l'Arctique canadien et le Groenland est à moins de cent milles marins de la plus proche terre canadienne, cette ligne d'équidistance est substituée à la ligne en mer dont chaque point se trouve à cent milles marins de la plus proche terre canadienne.

« eaux intérieures du Canada » L'ensemble des fleuves, rivières, lacs et autres eaux douces navigables du Canada, y compris le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer à partir d'une ligne droite tirée

- a) de Cap des Rosiers à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti;
- b) de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude soixante-trois degrés ouest.

Les « eaux internes du Canada » sont situées entre le littoral et la ligne de base de la mer territoriale du Canada et incluent notamment le détroit de Juan de Fuca, le détroit de Georgia, le détroit de la Reine-Charlotte, le détroit d'Hécate, le golfe du Saint-Laurent et la baie de Fundy.

« navire de croisière » Navire à passagers doté de logements pour la nuit pouvant accueillir plus de 100 passagers en plus de l'équipage, en excluant les navires qui offrent un service de traversier pour le transport de passagers.

« urgence » Situation qui entraîne, ou peut entraîner, un danger immédiat pour la vie humaine ou un rejet incontrôlé, imprévu ou accidentel d'une substance dangereuse;

« déchets » désigne des déchets de cuisine solides, des restes de nourriture, des papiers, des chiffons, des matières plastiques, du verre, du métal, des bouteilles, des poteries, des déchets et autres rebuts semblables.

« eaux grises » Les rejets provenant de l'utilisation normale des lave-vaisselle, des douches, des machines à laver, des baignoires et des lavabos.

« déchets dangereux » Toute matière qui ne sert plus à l'utilisation d'origine et qui doit être traité, éliminé ou recyclé, ou entreposé avant d'être traité ou éliminé, et dont les propriétés sont susceptibles de nuire à l'environnement ou à la santé humaine et pour lequel il existe des normes de manipulation et d'élimination provinciales, fédérales ou internationales particulières, y compris :

1. toute matière qui constitue une marchandise dangereuse au sens de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* ou du *Code maritime international des marchandises dangereuses*;
2. toute matière qui est définie comme déchet dangereux au sens du *Règlement sur l'exportation et l'importation des déchets dangereux* associé à la *Loi canadienne de 1999 sur la protection de l'environnement*.

« installation ou service dûment autorisé » Installation ou service autorisé, en vertu des lois de son administration locale, à manipuler, à entreposer, à gérer, à collecter, à transporter, à recycler ou à éliminer tout type de déchets.

« déchets de cuisine liquéfiés » Rebuts de cuisine provenant d'éviers et de lave-vaisselle et dont les composants sont d'un diamètre maximal de 25 mm.

« peut » S'entend d'une condition ou d'une procédure autorisée.

« eaux usées » (a) eaux évacuées et autres déchets provenant de tout type de cabinets d'aisance, d'urinoirs et de dalots de toilettes; (b) eaux évacuées provenant de lieux sanitaires (dispensaires, infirmeries, etc.) par des lavabos, des cuves de lavage et des dalots situés dans ces lieux; (c) eaux évacuées provenant d'espaces où se trouvent des animaux vivants ou (d) autres eaux usées mélangées avec les eaux évacuées définies ci-dessus.

« doit » S'entend de l'obligation absolue de mettre en œuvre intégralement les lignes directrices.

« devrait » S'entend d'une condition ou d'une procédure recommandée devant être respectée, dans la mesure du possible.

« eaux relevant de la compétence du Canada » Les eaux intérieures du Canada, les eaux continentales canadiennes, telles que définies ci-dessus, de même que la mer territoriale du Canada et la zone économique exclusive du Canada, tel que précisé dans la *Loi sur les océans*.

Application

2. Les présentes lignes directrices s'appliquent :

- a) à tous les navires de croisière immatriculés au Canada;
- b) à tous les navires de croisière immatriculés à l'étranger lorsqu'ils se trouvent dans les eaux relevant de la compétence du Canada.

Responsabilité

3. Il incombe au propriétaire et exploitant d'un navire de croisière mentionné à l'article 2 ci-dessus de s'assurer que le navire respecte les lois canadiennes applicables.

4.(1) Il est reconnu que l'industrie des navires de croisière s'est engagée à réaliser l'objectif d'améliorer la protection de l'environnement.

4.(2) Cet engagement pourrait prévoir les éléments suivants, essentiels à sa réalisation :

-
- i) la conformité aux lois et règlements applicables ainsi qu'aux présentes lignes directrices;
 - ii) la conception, la construction et l'exploitation de navires de manière à réduire les répercussions qu'ils peuvent avoir sur l'environnement;
 - iii) l'adoption et la mise en œuvre de technologies améliorées en vue de surpasser les exigences actuelles de protection de l'environnement;
 - iv) la conservation des ressources au moyen de stratégies d'acquisition et de gestion des produits;
 - v) l'optimisation de l'économie d'énergie par la conservation et la gestion;
 - vi) l'accroissement de l'éventail de stratégies de réduction des déchets par la plus grande réutilisation et le plus grand recyclage possible en vue de débarquer à terre de plus petites quantités de déchets;
 - vii) le recours exclusif à des sociétés dûment autorisées pour faire la cueillette des déchets non-dangereux;
 - viii) l'amélioration des processus et des procédures de cueillette et de transfert des déchets dangereux;
 - ix) l'abstention de déverser des déchets dangereux par-dessus bord, de les camoufler ou de les mélanger à d'autres flux de déchets;
 - x) la cueillette à quai de tous les déchets dangereux par une installation ou un service dûment autorisé;
 - xi) le renforcement des programmes de surveillance et de vérification des pratiques et des procédures environnementales utilisées à bord conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM);

-
- xii) la consultation des administrations portuaires relativement à des initiatives locales, à titre de croisiéristes ou par l'intermédiaire d'associations industrielles, afin de prendre des mesures à l'égard de questions environnementales ou d'autres questions liées aux navires de croisière, et la participation à ce type d'initiatives, dans la mesure du possible;
 - xiii) la sensibilisation du personnel, des passagers et du public.

Pratiques et procédures de gestion des déchets

5. Afin de mettre en œuvre intégralement les lignes directrices, les exploitants de navires de croisière doivent se conformer aux normes et programmes ci-dessous en matière de réduction, de réutilisation et de recyclage des déchets ainsi qu'en matière de gestion des flux de déchets, tels que définis aux articles 7 à 28.

6.(1) Les exploitants de navires de croisière doivent intégrer les pratiques et les procédures de gestion des déchets précitées à leur système applicable de gestion de la sécurité.

6.(2) Pour de plus amples renseignements sur les exigences canadiennes en matière de déversements, les exploitants de navires de croisière devraient consulter le personnel des bureaux de la Sécurité maritime de Transports Canada ou des centres des Services des communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne. Pour obtenir des conseils plus précis relativement aux exigences canadiennes touchant la manutention ou le débarquement à terre de déchets spécifiques produits à bord de navires, les exploitants de navires de croisière devraient consulter le personnel d'Environnement Canada, tel que précisé au paragraphe 28(1).

Liquides utilisés pour le développement de photos, y compris les radiographies

7.(1) Les exploitants de navires de croisière doivent réduire le plus possible la quantité de résidus d'argent déversée dans le milieu marin en utilisant la meilleure technologie existante, et convenable pour un usage à bord de navire, qui permette de réduire la teneur en argent du flux de déchets ou en disposant à terre des déchets liquides (traités ou non) résultant du développement de photos et de radiographies comme s'il s'agissait de déchets dangereux. Le déversement de nitrate d'argent est interdit en vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution par les substances polluantes* assorti à la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

7.(2) En ce qui concerne les flots résiduels associés au opération de développement de photos, les navires de croisière doivent appliquer l'une des deux procédures suivantes :

- a) disposer à terre les fluides de traitement de photos et de radiographies usés;
- b) traiter les fluides de développement de photos et de radiographies de manière à en extraire l'argent qui sera recyclé, auquel cas
 - i) les effluents de l'unité de fluide récupéré devraient contenir moins de 5 parties par million (ppm) d'argent;
 - ii) les résidus de l'unité de fluide récupéré devraient être débarqués à terre pour être éliminés ou traités à titre de déchets dangereux, ou à titre de déchets non dangereux s'ils ne répondent pas aux critères sur les déchets dangereux.

Liquides et matériaux contaminés utilisés pour le nettoyage à sec

8.(1) Il est interdit aux navires de croisière de déverser dans l'environnement des fluides, des dépôts chlorés et des matériaux de filtration contaminés par le nettoyage à sec ou en résultant ainsi que tout déchet secondaire semblable produit par le nettoyage à sec. La ventilation des vapeurs de solvant-devrait se faire conformément aux pratiques approuvées de sécurité et de protection environnementale.

8.(2) Le perchloréthylène, les autres fluides chlorés utilisés pour le nettoyage à sec et les dépôts et les matériaux de filtration contaminés sont des déchets dangereux, et doivent être disposés à terre, dans une installation ou un service dûment autorisé.

Fluides utilisés pour l'impression

9.(1) Il est interdit aux navires de croisière de déverser dans l'environnement des déchets dangereux utilisés pour l'impression (encres) et des produits chimiques de nettoyage.

9.(2) Chaque fois-que possible, des méthodes et des processus d'impression qui produisent le plus petit volume possible de déchets et les déchets les moins dangereux devraient être utilisés sur les navires de croisière.

9.(3) Les imprimeurs à bord des navires de croisière devraient recevoir une formation sur les moyens de réduire les déchets produits par l'impression.

9.(4) Des encres alternatives comme les encres à base de soya et les encres non chlorées à base d'hydrocarbures devraient être utilisé chaque fois que possible.

9.(5) Les déchets résultant de l'impression incluant les solvants, les nettoyeurs, les chiffons de nettoyage et les déchets dont les composants sont considérés être des déchets dangereux selon la définition qu'en donnent les présentes lignes directrices doivent être traités comme étant des déchets dangereux et tous les autres déchets peuvent être traités comme des déchets non dangereux.

9.(6) Les navires de croisière doivent :

- a) lorsqu'ils utilisent des encres classiques ou qui ne sont pas à base de soya et des solvants chlorés et en disposer à terre; considérer comme des déchets dangereux tous les déchets résultant de l'impression
- b) utiliser des encres non toxiques à base de soya, des solvants non chlorés et d'autres produits non dangereux et éliminer l'usage

de produits dangereux des processus d'impression utilisés à bord.

Cartouches de photocopieur et d'imprimante au laser

10.(1) Les navires de croisière doivent disposer à terre des cartouches de photocopieur et d'imprimante au laser dans une installation ou un service dûment autorisé, à moins qu'ils ne soient incinérés de façon appropriée conformément à l'article 21.

10.(2) Dans la mesure du possible, les cartouches de photocopieur et d'imprimante au laser vides devraient être recyclées, vendues ou remplies.

10.(3) Seulement des encres, de la poudre à imprimer ou des cartouches de photocopieur et d'imprimante qui ne contiennent pas de composants chimiques dangereux devraient être utilisées et aucune cartouche ou leurs composantes ne doivent être rejetées dans le milieu marin.

Produits pharmaceutiques inutilisés ou périmés

11.(1) Les produits pharmaceutiques inutilisés ou périmés de l'infirmierie ou des magasins des navires de croisière ou ceux recueillis par l'équipage doivent, sous réserve du paragraphe 11(4), être débarqués à terre et remis à une installation ou à un service dûment autorisé.

11.(2) Des directives détaillées à l'égard de ces déchets peuvent être trouvées dans Les lignes directrices sur la manutention et l'élimination des substances pharmaceutiques dangereuses (médicaments cytotoxiques compris) de la Société canadienne des pharmaciens d'hôpitaux

11.(3) Tous les produits pharmaceutiques périmés devraient être gérés conformément aux lignes directrices définies au paragraphe 11(2) ou aux directives du fabricant. Tous les membres du personnel susceptibles de gérer ces déchets devraient recevoir une formation appropriée sur le traitement de ces déchets.

11.(4) Les navires de croisière doivent :

- a) mettre sur pied un système de distribution inversée pour retourner aux fournisseurs d'origine les produits pharmaceutiques autres que les narcotiques qui sont non-périmés et non-ouverts ;
- b) détruire adéquatement les narcotiques conservés à bord des navires devant témoin et remplir une déclaration à cet effet;
- c) débarquer à terre et remettre à une installation ou à un service dûment autorisé les produits pharmaceutiques dangereux (il s'agit des produits considérés être des déchets dangereux dotés d'une composition chimique qu'il est défendu d'incinérer ou de jeter dans le système d'évacuation des eaux usées des navires);
- d) disposer des autres produits pharmaceutiques qui ne sont pas des narcotiques et qui ne figurent pas sur les listes des produits interdits en les incinérant à bord ou en les débarquant à terre.

Produits contenant du mercure

12.(1) Le plus possible, l'utilisation de produits contenant du mercure, par exemple, les sondes de thermostat, les interrupteurs, les manomètres, les baromètres, les thermomètres, les vacuomètres et les piles devrait être réduite à bord des navires de croisière.

12.(2) Lorsque les produits contenant du mercure ne peuvent plus être utilisés ou qu'ils doivent être éliminés, les navires de croisière doivent les débarquer à terre, en tant que déchets dangereux, et les remettre à une installation ou à un service dûment autorisé, en vue de leur élimination.

12.(3) Les navires de croisière doivent recueillir les lampes fluorescentes et à vapeur de mercure usagées et les débarquer à terre pour qu'elles soient recyclées ou éliminées par une installation ou un service dûment autorisé.

Piles

13. Les navires de croisière doivent :

- (a) recueillir les piles usagées et les débarquer à terre pour qu'elles soient recyclées ou éliminées par une installation ou un service dûment autorisé;
- (b) récupérer les piles jetées aux rebus du flux de déchets des passagers;
- (c) séparer le programme de recyclage des accumulateurs mouillés du processus de collecte des piles sèches;
- (d) renvoyer les accumulateurs mouillés intacts au fournisseur, autant que possible.

Eaux de cale et mélanges d'hydrocarbures

14.(1) Les navires de croisière doivent respecter ou dépasser les exigences internationales énoncées à l'annexe I de la Convention MARPOL, ainsi que les exigences de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*, en ce qui a trait à l'élimination du mazout dans les eaux de cale et les eaux usées avant le rejet, et qui stipulent entre autres ce qui suit :

- a) Les navires qui rejettent des mélanges d'hydrocarbures dans les eaux intérieures du Canada doivent le faire uniquement si le système de filtrage est équipé d'un dispositif d'arrêt qui interrompt automatiquement le rejet lorsque le mazout contenu dans l'effluent dépasse 5 parties par million.
- b) Les navires qui rejettent des mélanges d'hydrocarbures issus des salles des machines dans les eaux internes du Canada, à l'exception des eaux intérieures, doivent le faire uniquement en route et lorsque le système de filtrage est équipé d'un dispositif d'arrêt qui interrompt automatiquement le rejet lorsque le mazout contenu dans l'effluent dépasse 15 parties par million.

14.(2) Tandis que les eaux intérieures et internes sont définies à l'article 1, les exploitants de navires de croisière peuvent consulter le

personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada ou le centre compétent des Services de communications et de trafic maritimes pour confirmer les exigences applicables.

14.(3) Il est interdit de rejeter des hydrocarbures dans les eaux arctiques dont les limites sont indiquées sur les cartes officielles de navigation du Service hydrographique du Canada ou peuvent être confirmées auprès du centre compétent des Services de communications et de trafic maritimes.

14.(4) Les hydrocarbures ou les mélanges d'hydrocarbures et résidus qui ne peuvent être rejetés conformément à la réglementation, doivent être conservés à bord, incinérés conformément à l'article 21 ou déchargés à une installation ou un service dûment autorisé.

Ordures

15.(1) Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les ordures* de la *Loi sur la marine marchande du Canada* interdit le rejet d'ordures dans toutes les eaux relevant de la compétence du Canada.

15.(2) Les navires de croisière devraient :

- (a) saisir les occasions d'améliorer le réemploi et le recyclage;
- (b) réduire la production de déchets à bord en utilisant des moyens comme la réduction à la source, des pratiques d'achat appropriées, la réduction des déchets et le recyclage;
- (c) décharger les ordures à terre ou les incinérer à bord dans des incinérateurs de bord approuvés, conformément à l'article 21.

15.(3) Lorsque des déchets sont débarqués à terre, le *Règlement sur la santé des animaux*, qui relève de la *Loi sur la santé des animaux*, exige que les résidus provenant de pays étrangers, sauf les États-unis, soient débarqués à terre comme des déchets internationaux, pour être éliminés par une installation ou un service dûment autorisé.

15.(4) Les déchets de cuisine liquéfiés ne sont pas considérés comme des ordures en vertu des lois canadiennes; leur rejet est toutefois assujéti aux mêmes critères que ceux énoncés à l'article 18, pour les eaux grises.

Cendres d'incinération

16.(1) Les navires de croisière devraient s'efforcer de réduire la production de cendres d'incinération en réduisant au minimum la production de déchets et en optimisant les occasions de recyclage.

16.(2) On devrait instaurer de procédures appropriées de gestion des déchets dangereux à bord de chaque navire, incluant le triage, afin de garantir que ces déchets ne sont pas incinérés.

16.(3) Les navires de croisière doivent traiter les cendres d'incinération comme des déchets dangereux et

(a) ne pas les rejeter dans les eaux relevant de la compétence du Canada;

(b) les décharger à terre et les remettre à une installation ou un service dûment autorisé, sauf si l'on dispose de preuves documentées attestant que les cendres ne sont pas dangereuses, [auquel cas] elles peuvent être déchargées à terre en tant que déchets non dangereux.

16.(4) Les piles doivent être séparées des déchets qui seront incinérés à bord.

16.(5) L'incinérateur doit servir avant tout à incinérer les déchets de cuisine solides, les déchets alimentaires, le papier, le carton, le bois et les plastiques dont le recyclage n'est pas recommandé.

Récupération des eaux résiduares

17. Les techniques de gestion de l'eau douce, qui consistent à la fois à réduire au minimum l'utilisation de l'eau et à assainir et réemployer l'eau à des fins autres que pour l'eau potable, doivent comprendre :

-
- (a) le réemploi de l'eau utilisée à des fins techniques (par exemple, les liquides de condensation de la climatisation), dans la mesure du possible;
 - (b) l'utilisation de systèmes de récupération de l'eau (par exemple, le filtrage et le réemploi des eaux de blanchissage -les eaux du dernier rinçage utilisées pour le premier lavage);
 - (c) la récupération et le réemploi à des fins techniques (chasses d'eau, blanchisserie, lavage du pont découvert) des eaux résiduelles ~~usées~~-adéquatement traitées et filtrées;
 - (d) l'économie active de l'eau (par exemple, utilisation de pommes de douche à débit réduit, systèmes d'aspiration pour les toilettes, transport des déchets alimentaires par aspiration et équipement de blanchissage qui utilise moins d'eau).

Eaux grises

18.(1) Les navires de croisière doivent, autant que possible, prendre des mesures afin de réduire la quantité d'eaux grises produite.

18.(2) Sauf en cas d'urgence, le rejet des eaux grises ne peut avoir lieu que lorsque

- (a) le navire de croisière fait route à une vitesse égale ou supérieure à 6 nœuds;
- (b) le navire de croisière n'est pas dans un port;
- (c) le navire de croisière ne se trouve pas à une distance égale ou inférieure à 4 milles marins des côtes ou, en cas de limitations géographiques, à une autre distance convenue par Sécurité maritime de Transports Canada.

18.(3) On peut confirmer auprès du centre concerné des Services de communications et de trafic maritimes les exigences ou les restrictions locales en matière de déversements.

18.(4) Lorsque des eaux grises contiennent une substance qui entraîne des exigences différentes en matière de rejet, les exigences les plus strictes s'appliqueront.

Eaux usées

19.(1) Les navires de croisière doivent se conformer aux dispositions relatives aux rejets du *Règlement sur la prévention de la pollution des Grands lacs par les eaux d'égout* et du *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des navires autres que les embarcations de plaisance* lorsqu'ils se trouvent dans des eaux visées par ces règlements.

19.(2) Les eaux usées non traitées peuvent être rejetées dans les eaux arctiques conformément au *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*.

19.(3) Dans les eaux de compétence canadienne autres que les eaux mentionné dans les paragraphes 19(1) et 19(2), les navires de croisière seront régis par les conditions établies dans l'annexe IV du MARPOL 73/78, qui stipule que le rejet des eaux usées dans la mer est interdit, sauf pour les raisons suivantes :

- (a) le navire rejette des eaux usées broyées et désinfectées en utilisant un système approuvé par l'administration du pays d'immatriculation à une distance de plus de 3 milles nautiques de la terre;
- (b) le navire rejette des eaux usées qui ne sont pas broyées ni désinfectées à une distance de plus de 12 milles nautiques de la terre, pourvu que les eaux usées entreposées dans les réservoirs de retenue ne soient pas rejetées instantanément, mais de façon modérée lorsque le navire a de l'erre et qu'il ne procède pas à plus de 4 nœuds;
- (c) le navire possède à son bord un système opérationnel de traitement des eaux usées approuvé conformément à la résolution MEPC.2(VI) de l'Organisation maritime internationale, si les résultats d'essais du système sont énoncés dans le certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées et que l'effluent ne produit pas de solides flottants visibles et qu'il ne cause pas de décoloration des eaux environnantes.

19.(4) Les biosolides ou les boues produits par le système de traitement des eaux usées devraient être déchargés à terre là où cela est possible, pour être éliminés par une installation ou un service dûment autorisé.

Systèmes perfectionnés de traitement des eaux usées

20.(1) Certaines compagnies de croisière ont installé des systèmes de traitement des eaux usées qui recourent à des technologies de pointe conçues pour produire des rejets d'effluents d'une qualité et d'une pureté élevées. Les effluents d'une qualité et d'une pureté élevées peuvent être exemptés des exigences relatives aux rejets énoncées aux articles 18 et 19 des présentes lignes directrices, sous réserve de la confirmation auprès de la Sécurité maritime de Transports Canada conformément à l'article 25 des lignes directrices.

20.(2) Compte tenu de l'évolution rapide de la technologie, tout nouvel équipement ou toute pratique de gestion qui équivaut ou surpasse ceux décrits dans les présentes lignes directrices sont encouragés.

Émissions atmosphériques

21.(1) Les navires de croisière doivent se conformer au *Règlement sur la pollution de l'air* de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

21.(2) Les navires de croisière devraient utiliser des combustibles ayant la plus faible teneur en soufre disponible pour la classe de combustible pour laquelle le moteur est conçu. La cible désirée pour la teneur en soufre moyenne de tous les combustibles (combustible de soute et gasoil marin) utilisés à bord des navires de croisière durant chaque saison de croisière ne devrait pas dépasser 1,5 % (calculé sur une base de corporation de flotte annuellement), sujet à la disponibilité. La teneur en soufre du combustible de soute ne devrait pas dépasser 3,0 %, et la teneur en soufre du gasoil marin ne devrait pas dépasser 0,5 %. Les navires de croisière doivent déclarer annuellement la teneur en soufre et la quantité de tout le combustible livré, dans des terminaux canadiens et non canadiens, et destiné à une utilisation dans des eaux relevant de la compétence du Canada, à la Direction des systèmes de transport d'Environnement Canada, selon les dispositions du paragraphe 28(2).

21.(3) Les navires de croisière devraient adopter la meilleure technologie pratique possible, afin d'atteindre le plus faible taux d'émission possible. Les navires de croisière doivent au moins répondre aux exigences de l'annexe VI de la Convention MARPOL, en ce qui concerne :

-
- (a) les moteurs Diesel installés à bord de navires de croisière ou qui font l'objet d'une conversion majeure après le 1^{er} janvier 2000;
 - (b) les incinérateurs installés à bord de navires de croisière après le 1^{er} janvier 2000.

21.(4) Les navires de croisière accostés aux ports ne doivent pas utiliser d'incinérateurs et devraient envisager d'utiliser une source d'alimentation externe, s'il y a lieu, sous réserve de sa disponibilité, sa sécurité et de sa fiabilité, et lorsque celle-ci produit moins de pollution atmosphérique.

21.(5) On incite les exploitants de navires de croisière à participer aux initiatives régionales visant à réduire la pollution atmosphérique.

21.(6) En ce qui concerne les opérations d'incinérateurs, les navires de croisière doivent respecter les lignes directrices connexes de l'Organisation maritime internationale, de même que l'Annexe VI de la Convention MARPOL (1973, 1978).

Halocarbures

22.(1) Les exploitants de navires de croisière doivent se conformer au *Règlement fédéral sur les halocarbures* de 2003, qui relève de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, et qui, notamment :

- (a) interdit le rejet d'hydrocarbures chlorofluorés (CFC), de halons, d'hydrocarbures partiellement halogénés (HCFC) et d'hydrocarbures fluorés (HFC), sauf pour lutter contre un incendie non provoqué à des fins de formation;
- (b) exige que les rejets d'halocarbures de plus de 10 kg soient déclarés à Environnement Canada, tel que le stipule le paragraphe 28(1).

22.(2) Les exploitants de navires de croisière peuvent envisager la possibilité de remplacer les CFC et les halons par des substances de rechange, avant que le remplissage prévu ne s'impose.

22.(3) Pour de plus amples renseignements sur les halocarbures, les exploitants de navires de croisière peuvent communiquer avec

Environnement Canada, tel que précisé au paragraphe 28(1).

Peintures antisalissures

23.(1) À compter du 1^{er} janvier 2003, les navires de croisière ne doivent pas appliquer ou réappliquer sur leurs coque de composés organostanniques qui agissent comme biocides dans les systèmes antisalissures.

23.(2) À compter du 1^{er} janvier 2008, les navires devront :

- (a) soit ne pas porter de composés organostanniques sur leur coque et leurs parties ou surfaces externes;
- (b) soit porter un revêtement qui forme une barrière contre les composés organostanniques filtrant du système sous-jacent.

Eaux de lest

24. Les navires de croisière doivent satisfaire aux dispositions énoncées dans les Lignes directrices visant le contrôle des rejets des eaux de lest des navires dans les eaux de compétence canadienne (TP 13617) de Transports Canada.

Procédures, pratiques et équipement équivalents

25.(1) Si un navire de croisière canadien propose d'utiliser ou utilise des procédures et des pratiques équivalentes ou autrement acceptables, comme des systèmes améliorés de traitement des eaux grises et des eaux d'égout, il doit en aviser le bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada.

25.(2) Si un navire non immatriculé au Canada utilise des pratiques et des procédures équivalentes ou autrement acceptables, il doit en aviser le bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada durant l'inspection pour le contrôle par l'État du port, ou avant d'entrer dans des eaux relevant de la compétence canadienne.

Formation et matériels pédagogiques

26.(1) Les compagnies de croisière devraient établir des programmes qui augmentent le degré de sensibilisation environnementale des passagers et de l'équipage.

26.(2) Une formation sur les procédures de gestion environnementale et de la sécurité à bord doit être offerte aux personnes directement concernées par ces domaines.

26.(3) Les personnes directement responsables du traitement des déchets doivent recevoir des instructions concernant leurs fonctions et responsabilités et le fonctionnement des divers équipements et systèmes de gestion des déchets.

26.(4) Les mesures pour former les employés et sensibiliser davantage les passagers doivent comprendre :

- (a) des annonces au moyen du système de sonorisation et des avis dans le bulletin du navire indiquant qu'il est interdit de jeter tous déchets par-dessus bord;
- (b) des panneaux et des affiches en couleur placés dans les zones aires réservées à l'équipage et les zones publiques pour promouvoir la sensibilisation à l'environnement et à sa protection;
- (c) des brochures d'information sur l'environnement et la sécurité dans les cabines et l'office de l'équipage;
- (d) des réunions régulières des comités sur l'environnement et sur la sécurité du navire, auxquelles participent des officiers et des membres d'équipage issus de tous les services, pour examiner les méthodes visant à améliorer la performance, y compris des pratiques environnementales meilleures et plus efficaces.

Inspections connexes

27.(1) La Sécurité maritime de Transports Canada vérifie la conformité aux lois canadiennes ayant trait à la navigation dans le cadre des inspections annuelles des navires de croisière canadiens et dans le cadre des inspections pour le contrôle par l'État du port s'il s'agit de navires de croisière non immatriculés au Canada.

27.(2) La vérification de la conformité, par Transports Canada, peut comprendre l'inspection des navires à passagers, lequel inclut l'examen des systèmes environnementaux, des documents sur les systèmes de gestion de la sécurité et des documents qui relèvent de la Convention MARPOL comme le registre des hydrocarbures et le registre des ordures.

Déclaration

28.(1) Les exploitants de navires de croisière doivent déclarer les rejets d'halcarbures à Environnement Canada, en composant les numéros de téléphone suivants. Les autres déversements ou urgences environnementales peuvent être signalés à Environnement Canada, aux mêmes numéros de téléphone.

Région	Numéro de téléphone
Terre-Neuve et Labrador	800 563-2444
Nouvelle-Écosse, Î.-P.-É. et Nouveau-Brunswick	800 565-1633
Québec	(514) 283-2333
Ontario	(416) 346-1971
Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	(867) 920-8130
Colombie-Britannique et Yukon	(604) 666-6100

28.(2) Les navires de croisière acceptent de fournir un rapport annuel sur:

- les rejets en eaux canadiennes et les déchets débarqués, à savoir les ordures, les eaux usées, les déchets d'hydrocarbures et les déchets dangereux; et
- tous les livraisons de combustibles reçues

au plus tard le 30 novembre, à Environnement Canada, Direction du milieu marin, Ottawa (Ontario) KIA OH3, télécopieur : (819) 953 0913, courriel : cruiseships@ec.gc.ca. Les données qui sont exigées pour être contenues dans ce rapport sont fournies dans l'annexe 3.

Annexe 1 – Lois canadiennes pertinentes

Les lois et les règlements fédéraux suivants s'appliquent aux aspects environnementaux de l'exploitation des navires de croisière dans les eaux relevant de la compétence du Canada :

Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques

établit les contrôles pour les rejets dans les eaux arctiques.

Loi sur les pêches

interdit le rejet de toute substance délétère pour le poisson ou dans les eaux fréquentées par les poissons.

Loi sur la marine marchande du Canada

établit les règlements régissant la gestion des ordures, des hydrocarbures, des eaux usées, des substances polluantes, des produits dangereux emballés et des émissions atmosphériques et les rapports sur les incidents de pollution.

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

établit des dispositions générales relatives à la protection de l'environnement, qui mettent l'accent sur la prévention de la pollution et le développement durable.

Loi sur la santé des animaux

établit des règlements relatifs à l'élimination des déchets internationaux, afin d'empêcher la transmission de maladies animales.

Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs

établit des zones pour oiseaux migrateurs dans lesquelles le trafic maritime est réglementé et où sont interdits les rejets polluants.

Loi sur les aires marines nationales de conservation

établit des aires de conservation marine dans lesquelles le trafic maritime est réglementé et où sont interdits les rejets polluants.

Loi sur les océans

fixe les frontières maritimes du Canada et des zones de protection marine dans lesquelles le trafic maritime pourrait être réglementé et

les rejets polluants interdits ou soumis à des règlements plus stricts.

Loi sur le transport des marchandises dangereuses

établit la classification des marchandises dangereuses et les exigences portant sur leur étiquetage et leur manutention.

Loi sur la faune

permet de réglementer le trafic maritime et d'interdire les rejets polluants dans les réserves d'espèces sauvages en milieu marin et dulçaquicole.

Annexe 2 – Guides techniques canadiens pertinents

Société canadienne des pharmaciens d'hôpitaux (SCPH) *Guidelines for the Handling and Disposal Hazardous Pharmaceuticals (Including Cytotoxic Drugs)* (Lignes directrices sur la manutention et l'élimination des substances pharmaceutiques dangereuses, médicaments cytotoxiques compris) accessibles sur le site Web de la SCPH à l'adresse www.cshp.ca.

Lignes directrices visant le contrôle des rejets des eaux de lest des navires dans les eaux de compétence canadienne (TP 13617) de Transports Canada, accessibles sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/tp/menu.htm>.

Annexe 3 – Modèle de rapport annuel des rejets et des débarquements en territoire canadien

RAPPORT ANNUEL DES DÉCHETS DÉBARQUÉS À TERRE ET REJETÉS EN TERRITOIRE CANADIEN

GÉNÉRALITÉS		Page _____ de _____		
Nom du navire				
Immatriculation				
Numéro officiel				
Responsable				
Port d'escale		Nombre d'escales		
Dates d'escales				
1. QUANTITÉ ANNUELLE DE DÉCHETS DÉBARQUÉS (préciser la quantité et l'unité, s'il y a lieu)				
	Quantité annuelle	Nom de service ou d'installation		
Déchets				
Ordures de transporteurs internationaux				
Déchets dangereux solides				
Déchets dangereux liquides				
Déchets pharmaceutiques				
Boues d'épuration				
Eaux d'égout				
Huile usée				
Eau de cale				
Lest				
2. INSTALLATIONS DE RÉCEPTION				
Installations non accessibles?	Oui	Non		
Pour quels types de déchets? Précisez le motif (p. ex., insuffisance ou absence de capacité)				
Précisez les autres problèmes ayant nui à l'accès aux installations, le cas échéant.				
3. REJETS ANNUELS EN EAUX CANADIENNES (en route vers le port ci-dessus ou en partance du Canada à partir du port ci-dessus)				
	Lieu général (<i>précisez les coordonnées typiques</i>)	Substance (<i>précisez s'il s'agit d'eaux d'égout, d'eaux grises, de lest, de rebuts de cuisine ou d'eau de cale</i>)	Quantité annuelle	Méthode de traitement

