

Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes

Avril 2018

Pour de plus amples renseignements :

OCTNLHE

1^{er} étage, Place TD, 140, rue Water

St. John's, TNL A1C 6H6

Tél. : 709-778-1400

Fax : 709-778-1473

OCNEHE

8^e étage, Centre TD, 1791, rue Barrington

Halifax, NE B3J 3K9

Tél. : 902-422-5588

Fax : 902-422-1799

ISBN #: 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 associés 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 de leurs règlements. Elles aident à comprendre comment les exigences réglementaires peuvent être respectées. Dans certains cas, les buts, objectifs et exigences de la législation sont telles qu'aucune orientation n'est nécessaire. Dans d'autres cas, les lignes directrices indiqueront la manière selon laquelle la conformité réglementaire peut être atteinte.

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 aux règlements. 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 d'émettre des lignes directrices et des notes d'interprétation en ce qui concerne la législation est stipulé au paragraphe 156(1) et à la section 210.068 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada – Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers* (LMOACNEHE), au paragraphe 148 et à la section 202BQ(1) de la *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation (Nova Scotia) Act*, au paragraphe 151.1 et à la section 205.067 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador* (LMOAACTNL) et au paragraphe 147 et à la section 201.064 de la *Canada-Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation Newfoundland and Labrador Act*. Aux fins des présentes lignes directrices, on renvoie collectivement à ces lois sous le terme de *Lois de mise en œuvre*. Toute mention de la LMOAACTNL et de la LMOACNEHE dans les présentes lignes directrices renvoie à la version fédérale de ces *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	6
5.0	Signalement des incidents et autres événements.....	8
5.1	Signalement par un employé.....	8
5.2	Signalement au comité ou au coordinateur en milieu de travail	9
5.3	Signalement à l'Office par l'exploitant	9
5.3.1	Signalement verbal immédiat.....	9
5.3.2	Signalement par écrit	10
5.4	Signalement aux autres autorités	11
5.4.1	Centre conjoint de coordination de sauvetage	12
5.4.2	Garde côtière canadienne	12
5.4.3	Sécurité maritime de Transports Canada	12
5.4.4	Transports Canada, Aviation civile	13
5.4.5	Gendarmerie royale du Canada	13
5.4.6	Environnement et Changement climatique Canada	13
5.4.7	Lieu de travail/indemnisation des accidents du travail	13
5.4.8	Société d'accréditation.....	14
6.0	Classification des <i>incidents</i> ou événements signalés aux Offices	14
6.1	Décès.....	15
6.2	Personne disparue	16
6.3	Maladie professionnelle.....	16
6.4	Blessures professionnelles.....	16
6.4.1	Blessure majeure	16
6.4.2	Blessure entraînant une perte de temps de travail.....	17
6.4.3	Blessure légère	17
6.5	Évacuation sanitaire (MEDEVAC)	18
6.6	Incendie/Explosion	18
6.7	Collision.....	18
6.8	Perte de contrôle d'un puits	19
6.9	Incident lié au contrôle d'un puits	19
6.10	Rejet d'hydrocarbures.....	20
6.11	Fuite d'une substance dangereuse.....	21
6.12	Rejet non autorisé.....	21
6.13	Déversement	22
6.14	Conditions environnementales défavorables	23
6.15	Sûreté.....	23
6.16	Mise en œuvre des plans d'intervention d'urgence	23
6.17	Dégradation/endommagement d'un <i>équipement essentiel</i>	24
6.18	Contact avec des engins de pêche, des mammifères marins ou des tortues de mer	26
6.19	Situations impliquant un hélicoptère	26
6.20	Quasi-accident.....	28
7.0	Enquêtes sur les incidents et rapports aux Offices	29
7.1	Équipe d'enquête.....	29

7.2	Participation du comité ou du coordinateur en milieu de travail.....	30
7.3	Conduite de l'enquête.....	30
7.3.1	Conservation des éléments de preuve	31
7.3.2	Séquence des événements	31
7.3.3	Facteur(s) de causalité	32
7.3.4	Cause(s) fondamentale(s).....	32
7.3.5	Mesures correctives et préventives	33
7.4	Documentation soumise à l'Office	34
8.0	Rapports statistiques trimestriels aux Offices	37
9.0	Rapports annuels.....	38
9.1	Rapports annuels sur la sécurité	38
9.2	Rapports annuels sur l'environnement.....	39
10.0	Bibliographie	40
Annexe A :	1

1.0 Acronymes et abréviations

CAPP	Association canadienne des producteurs de pétrole
LMOAACTNL¹	<i>Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada – Terre-Neuve-et-Labrador</i>
OCTNLHE	Office Canada–Terre-Neuve et Labrador des hydrocarbures extracôtiers
OCNEHE	Office Canada–Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers
LMOACNEHE²	<i>Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada–Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers</i>
CSA	Association canadienne de normalisation
RFP	<i>Règlement sur le forage et la production relatifs aux hydrocarbures dans la zone extracôtière de Terre-Neuve, 2009</i> et <i>Règlement sur le forage et la production relatifs aux hydrocarbures dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, 2009</i>
RSOP	<i>Règlement transitoire sur la sécurité des opérations de plongée dans la zone extracôtière Canada – Terre-neuve-et-Labrador, 2014</i> et <i>Règlement transitoire sur la sécurité des opérations de plongée dans la zone extracôtière Canada – Nouvelle-Écosse, 2014</i>
REGRH	<i>Règlement sur les études géophysiques liées à la recherche d'hydrocarbures dans la zone extracôtière de Terre-Neuve, 1995</i> et <i>Règlement sur les études géophysiques liées à la recherche d'hydrocarbures dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, 1995</i>
RIH	<i>Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de Terre-Neuve, 1995</i> et <i>Règlement sur les installations pour hydrocarbures de la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse, 1995</i>
IOGP	<i>International Association of Oil & Gas Producers</i>

¹ Toute mention de la LMOAACTNL dans les présentes lignes directrices renvoie à la version fédérale de la *Loi de mise en œuvre*

² Toute mention de la LMOACNEHE dans les présentes lignes directrices renvoie à la version fédérale de la *Loi de mise en œuvre*

IRF	International Regulators' Forum
ISO	Organisation internationale de normalisation
UMFM	Unité mobile de forage en mer
REC	Régie de l'énergie du Canada
TNL	Terre-Neuve-et-Labrador
NÉ	Nouvelle-Écosse
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</i> <i>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>
PCFQ	Document sur la pratique courante en matière de formation et de qualifications du personnel de l'industrie des hydrocarbures extracôtiers du Canada atlantique (Atlantic Canada Offshore Petroleum Industry: Standard Practice for the Training and Qualifications of Personnel – TQSP)

2.0 Définitions

Dans les présentes lignes directrices, « autorisation »³, « coordinateur », « 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 santé et la sécurité au travail (RSST).

Dans les présentes lignes directrices, « blessure entraînant une perte de temps de

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

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

⁵ RSST, art. 262

⁶ RSST, art. 1

⁷ RSST, art. 262

⁸ RSST, art. 1

travail »⁹ et « zone de sécurité »¹⁰ ont le même sens que dans le règlement sur le forage et la production (RFP).

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 et les définitions suivantes s'appliquent :

<i>barrière</i>	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
<i>équipement essentiel</i>	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 incident. ¹³
<i>incident</i>	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 comprend aussi tout événement qui perturbe le fonctionnement d'un <i>équipement essentiel</i> ¹⁴
<i>blessure majeure</i> ¹⁵	renvoie à une blessure ou maladie professionnelle qui entraîne au moins une des conditions suivantes : <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 squelettales</u> : comprend les fractures osseuses

⁹ RFP, par. 1(1)

¹⁰ RFP, par. 71(1)

¹¹ INST, par. 2(1)

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

¹³ Se reporter à la section 6.17 et à l'Annexe A pour des exemples d'équipement essentiel

¹⁴ Le terme « incident » comprend les événements et les occurrences identifiées dans les provisions suivantes des lois de mise en œuvre et des règlements : LMOAACTNL, art. 160, 161 et 205.015; LMOACNEHE, art. 165, 166 et 210.015; RSST, Partie 15; INST, art. 70; RFP, par. 1(1) définition de « incident » et « quasi-incidents »; REGRH, art. 27 et 28; RSOP, art. 1, définition de « accident » et de « incident » et alinéas 5(1)(i) et (j)

¹⁵ 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 provisions suivantes des lois de mise en œuvre et des règlements : LMOAACTNL, par. 205.017(5) définition de « blessure grave » et LMOACNEHE, par. 210.017(5) définition de « blessure grave »; RSST, définition de « blessure invalidante »; INST, art. 70 renvoie à une blessure grave; RFP, définition de « incident » et « blessure entraînant une perte de temps de travail »; RSOP, définition de « accident » et « incident »; REGRH, art. 27 renvoie à blessure

(os ébréché ou fêlé ou fissure osseuse) et 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.

- brûlures : Seulement si la personne blessée perd connaissance, est admise à l'hôpital ou doit être ressuscitée
- blessures aux organes internes : Seulement si la personne blessée perd connaissance, est admise à l'hôpital ou doit être ressuscitée
- 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 aiguë causée par l'exposition à des produits chimiques ou tout événement produisant un effet physiologique négatif important comme un mal 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 ressuscité ou l'hospitalisation

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 œuvre¹⁶ et le « système de gestion » défini dans le règlement sur le forage et la production¹⁷

maladie professionnelle¹⁸

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 jugées être un danger psychologique. Les cas résultants d'événements autres qu'instantanés sont également considérés comme des

¹⁶ LMOAACTNL, art. 205.015; LMOACNEHE, art. 210,015

¹⁷ RFP, art. 5

¹⁸ Le terme générique « maladies professionnelles » comprend la « maladie professionnelle » et la « blessure invalidante » définies dans les provisions des lois de mise en œuvre et le règlement : LMOAACTNL, alinéa 205.017(1)(a); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(a); RSST, art. 262; définitions de « blessure invalidante » et « blessure légère » et RSST, alinéa 265(1)(c)

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.

***blessures
professionnelles
(accident du
travail)***

renvoie à toute blessure résultant d'un incident 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 blessure professionnelle. 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 Lois de mise en œuvre¹⁹

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.

La présente ligne directrice décrit 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.

¹⁹ LMOACTNL, art. 140 et 205.071; LMOACNEHE, art. 144 et 210.072

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 autorisation²⁰. Cela inclut, 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 :
 - 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
 - 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

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

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

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 reproduisent²². 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
- 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 fondamentales, les mesures correctives et préventives³⁰
- 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,

²² LMOAACTNL, 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 LMOAACTNL, art. 205.015; LMOACNEHE, art. 210.015; RFP, art. 5

²⁴ Les exigences précisées ici ne sont pas toutes obligatoires. Les exigences législatives obligatoires sont signalées par des notes de bas de page et accompagnées de la source de la législation applicable.

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

²⁶ LMOAACTNL, alinéas 205.015(2)(b-c), alinéas 205.02(2)(d-e); LMOACNEHE, alinéas 210.015(2)(b-c); 210.02(2)(d-e)

²⁷ LMOAACTNL, alinéas 205.015(2)(b et d); LMOACNEHE, alinéas 210.015(2)(b et d); RSST, alinéas 264(1)(b), 118(1)(a et b)

²⁸ LMOAACTNL, alinéas 205.015(2)(b et d), alinéas 205.02(2)(d-e); alinéas LMOACNEHE, A 210.015(2)(b et d), alinéas 210.02(2)(d-e); alinéa RSST 264(1)(b)

²⁹ LMOAACTNL, alinéa 205.015(2)(f); LMOACNEHE, alinéa 210.015(2)(f); alinéa RSST 264(1)(c) par. (3), RSST, art. 265-266; RFP, art. 5

³⁰ RFP, art. 5 et par. 76(2)

- 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 incidents³¹

5.0 Signalement des incidents et autres événements

Les personnes ayant des responsabilités statutaires, y compris les exploitants, sont tenues de mettre en place des procédures de signalement interne et externe des dangers, des *incidents* et autres événements³².

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 coordinateur) 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
 - 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 conséquence³⁶.

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

³² LMOACTNL, alinéa 205.015(2)(f); LMOACNEHE, alinéa 210.015(2)(f); RFP, alinéas 5(2)(c)(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, alinéa 205.037(1)(b) et art. 205.049; LMOACNEHE, alinéa 210.037(1)(b) et art. 210.049

³⁶ LMOACTNL, art. 205.013, alinéa 205.015(2)(f), alinéa 205.019, 205.02(2)(g) et art. 205.059; LMOACNEHE, art. 210.013, alinéa 210.015(2)(f), art. 210.019, alinéa 210.02(2)(g), art. 210.059 et RFP, alinéas 5(2)(f)(g)

5.2 Signalement au comité ou au coordinateur en milieu de travail

Les exploitants et les employeurs doivent veiller à ce que le comité ou le coordinateur 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 coordinateur 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 ou au coordinateur en milieu de travail dès que cela est raisonnablement possible, mais au plus tard 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 visant la mise en œuvre de l'Accord* et de leur règlement d'application, les exploitants doivent informer l'Office compétent de tous les incidents et événements à déclaration obligatoire 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 déclaration obligatoire 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'incident⁴⁰.

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 compétente en cas d'*incidents* ou d'événements qui nécessitent un signalement verbal immédiat, comme il est décrit à la section 6.0 :

³⁷ LMOAACTNL, alinéas 205.043(4)(a)(b) et (5)(a)(d); art. 205.045; alinéas 210.043(4)(a)(b) et (5)(a)(d); art. 210.045; RSST alinéa 118(b), par. 264(1)(c), par. 265(1)

³⁸ LMOAACTNL, alinéas 205.043(4)(a)(b); art. 205.045; LMOACNEHE, alinéas 210.043(4)(a)(b) art. 210.045; RSST alinéa 264(1)(c), par. 265(1)

³⁹ LMOAACTNL, art. 205.017; LMOACNEHE, art. 210.017; RSST, art. 262, 264 et 265; RIH, art. 70; RFP, par. 76(1); RSOP, art. 1, définition de « accident » et « incident » et alinéas 5(1)(i) et (j); REGRH, art. 27

⁴⁰ RFP, alinéa 76(1)(b)

- **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 service⁴¹.

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 24 heures après que l'exploitant a eu connaissance d'un *incident*⁴³. L'avis peut être envoyé par courriel à l'OCTNLHE à 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 visant la mise en œuvre de l'Accord*, les Offices ont prescrit la forme de l'avis écrit afin que soient inclus les renseignements suivants⁴⁴ :

- Date et heure de l'*incident* ou de l'événement
- Exploitant
- Nom et n° de téléphone de la personne-ressource de l'exploitant
- Numéro de référence interne de l'exploitant
- Nom de l'ouvrage en mer, du véhicule de transport, du navire ou de l'aéronef
- Localisation (latitude et longitude)
- Puits/gisement (le cas échéant)
- Liste des autres organismes avisés
- Classifications des *incidents* réels et potentiels (conformément à la section 6.0)

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

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

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

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

- Description de l'*incident* ou de l'événement (y compris les événements antérieurs et toute autre information pertinente)
- Description des opérations sur le site et des conditions environnementales pertinentes au moment de l'*incident* ou de l'événement
- Mesure(s) d'intervention immédiate(s) prise(s), y compris un avis concernant la mise en œuvre des procédures d'intervention d'urgence
- Mesure d'intervention planifiée à prendre
- Pour les blessures/maladies et les évacuations médicales non professionnelles : nom du travailleur concerné⁴⁵, sa nationalité⁴⁶, sa profession et son employeur. Pour les blessures ou maladies : détails sur la nature et la gravité de la blessure ou de la maladie – indiquer 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 – nom de la personne.
- Pour les rejets d'hydrocarbures, fuites de substances dangereuses, rejets et déversements non autorisés : renseignements sur les matières rejetées et les volumes rejetés et renseignements/observations sur l'impact environnemental
- Pour les *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 [Signalement par écrit](#)⁴⁹ affiché sur le site Web de l'OCTNLHE (www.cnlopb.ca) et sur le site Web de l'OCNEHE (www.cnsopb.ns.ca) à cette fin⁵⁰. De plus amples renseignements sur la classification des *incidents* et autres événements à déclaration obligatoire figurent 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

⁴⁵ Conformément à l'article 119 de la LMOACTNL et à l'article 122 de la LMOACNEHE, 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 sur les blessures sont protégés en vertu des *Lois visant la mise en œuvre de l'Accord*. Si l'exploitant a des inquiétudes en matière de cybersécurité, les noms des travailleurs concernés peuvent être soumis aux Offices par d'autres moyens que le courrier électronique. Conformément au paragraphe 205.041(2) de la LMOACTNL et au paragraphe 210.041(2) de la LMOACNEHE, les exploitants doivent modifier le rapport afin de protéger les renseignements médicaux avant de le remettre au comité en milieu de travail.

⁴⁶ Territoire de compétence pour l'indemnisation des travailleurs

⁴⁷ <https://www.cnlopb.ca/information/forms/>

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

⁴⁹ <https://www.cnlopb.ca/information/forms/>

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

la zone extracôtère, ainsi qu'au transport des employés et des passagers à destination, en provenance ou à l'intérieur de la zone extracôtère. Ils assument le rôle d'organisme de réglementation principal pour la plupart des incidents liés aux activités susmentionnées dans la zone extracôtère 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.

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 de sauvetage (CCCS), 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 aux exigences⁵¹.

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 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) administre 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 (Commission de la santé, de la sécurité et de l'indemnisation des accidents au travail de Terre-Neuve-et-Labrador) ou au Workers'

⁵¹ *Loi sur la marine marchande du Canada*, 2001.

Compensation Board (WCB) de la Nouvelle-Écosse lorsque les circonstances peuvent donner droit à une indemnisation⁵². La législation, les directives, les renseignements sur les déclarations et les formulaires de déclaration normalisés sont disponibles auprès de Workplace NL à l'adresse suivante 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 Société d'accréditation

Conformément au règlement *sur les installations pour hydrocarbures* du territoire de compétence, le titulaire d'un certificat de conformité relatif à une installation doit veiller à ce que toute détérioration de l'installation ou toute dégradation ou tout dommage à un *équipement essentiel* susceptible de nuire à la sécurité de l'installation ou de porter atteinte à l'environnement soit signalé à la société d'accréditation et à l'Office compétent⁵³. Le signalement des cas de 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 déclaration obligatoire.

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 :

⁵² LMOA ACTNL, par. 205.001(1), définition de « lois sociales » et art. 205.007; LMOA CNEHE par. 210.001(1), définition de « Nova Scotia social legislation » et art. 210.007; WHSCA art. 56; WCA art. 86

⁵³ RIH, art. 67 et 70; RFP, art. 76

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

- 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.
- Tous les autres *incidents* mettant en cause un véhicule de 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 navires 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. 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, lequel est décrit 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, laquelle est décrite à la section 5.3.1⁶¹. Dans le cas d'un *incident* sur un lieu de travail ou impliquant un véhicule de transport

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

⁵⁶ LMOAACTNL, art. 205.017; LMOACNEHE, art. 210.017; RSST, art. 264 et 265; RFP, par. 1(1) définition de « incident » et « quasi-accident » et RFP, art. 76; en Nouvelle-Écosse, les navires de soutien sont énumérés dans la *déclaration de conformité* de l'exploitant

⁵⁷ RSST, art. 264 et 26; RFP, par. 1(1) définition de « incident » et « quasi-accident » et RFP, 76

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

⁵⁹ LMOAACTNL, alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b); RSST, alinéa 265(1)(a); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1) définition de « incident » et par. 76(1); RSOP art. 1 définition de « accident » et « incident » et alinéas 5(1)(i) et (j); REGRH art. 27; cette définition de « décès » est généralement conforme à la définition adoptée par l'IRF (www.irffshoresafety.com/country/performance/scope.aspx)

⁶⁰ LMOAACTNL, alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b); RSST, alinéa 265(1)(a); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1) définition de « incident » et par. 76(1); RSOP art. 1

⁶¹ LMOAACTNL, alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b); RSST, alinéa 265(1)(a); RIH, art. 70; RFP, par. 1(1) définition de « incident » et par. 76(1); RSOP art. 1 définition de « accident » et « incident » et alinéas 5(1)(i) et (j); REGRH art. 27; cette définition de « décès » est généralement conforme à la définition adoptée par l'IRF (www.irffshoresafety.com/country/performance/scope.aspx)

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 biens⁶².

6.2 Personne disparue

Toute personne disparue qui se trouvait 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 également être signalées à la GRC et au CCCS 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 connaissance⁶⁴.

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

⁶² LMOA ACTNL, art. 205,082; LMOACNEHE, art. 210.083

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

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

⁶⁵ LMOA ACTNL, par. 205.017(5); définition de « blessure grave » et alinéas 205.017(1)(b) et (5)(a)(b); LMOACNEHE, par. 210.017(5); définition de « blessure grave » et alinéas 210.017(1)(b) et (5)(a)(b); RSST définition de « blessure invalidante » et alinéas 262(b) et (c) et alinéa 265(1)(c); RIH art. 70, RFP par. 1(1); définition de « incident » et de « blessure entraînant une perte de temps de travail » et par. 76(1); RSOP art. 1, définition de « accident » et « incident » et alinéa 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/scope.aspx>)

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 une *blessure majeure*, à moins d'y être autorisé par un agent de santé et de sécurité de l'Office, il est interdit à toute personne de déplacer quoi que ce soit en lien avec l'*incident*, 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 biens⁶⁶.

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 effectivement toutes les tâches liées à son travail habituel un jour quelconque après le jour où l'accident s'est produit doit être déclaré, et ce, que ce jour subséquent soit ou non un jour ouvrable pour l'employé⁶⁷. 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 liées à 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 8.0.

6.4.3 Blessure légère

Les *blessures professionnelles* ou les *maladies professionnelles* pour lesquels un traitement médical est fourni, mais qui ne constituent pas une *blessure majeure* ou une blessure entraînant une perte de temps de travail sont considérés comme des blessures légères⁶⁸. Les blessures qui nécessitent un traitement médical doivent être signalées dans le rapport statistique trimestriel décrit à la section 8.0. 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

⁶⁶ LMOAACTNL, 205.082; LMOACNEHE, 210.083

⁶⁷ LMOAACTNL, par. 205.017(5) définition de « blessure grave » et alinéas 205.017(1)(b) et (5)(c); LMOACNEHE, par. 210.017(5) définition de « blessure grave » et alinéas 210.017(1)(b) et (5)(c); cette définition est généralement conforme à la définition adoptée par IRF (www.irffshoresafety.com/country/performance/scope.aspx); RSST alinéa 262(a); définition de « blessure invalidante » et RSST alinéa 265(1)(c); RIH art. 70; RFP par. 1(1); définition de « incident » et de « blessure entraînant une perte de temps de travail » et par. 76(1); RSOP art. 1, définition de « accident » et « incident » et alinéas 5(1)(i) et (j); REGRH art. 27

⁶⁸ LMOAACTNL, 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 IRF (www.irffshoresafety.com/country/performance/scope.aspx); RSST art. 262, définition de « blessure légère »

⁶⁹ LMOAACTNL, par. 205.017(5) définition de « blessure grave » et alinéas 205.017(1)(b) et (5)(c); LMOACNEHE, par. 210.017(5) définition de « blessure grave » et alinéas 210.017(1)(b) et (5)(c); cette définition est généralement conforme à la définition adoptée par IRF (www.irffshoresafety.com/country/performance/scope.aspx); RSST alinéa 262(a); définition de « blessure invalidante » et RSST

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 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 5.3.1⁷¹. 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 5.3.1⁷². Toutes les autres

alinéa 265(1)(c); RIH art. 70; RFP par. 1(1); définition de « incident » et de « blessure entraînant une perte de temps de travail » et par. 76(1); RSOP art. 1, définition de « accident » et « incident » et alinéas 5(1)(i) et (j); REGRH art. 27

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

⁷¹ LMOAACTNL, alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b); RSST alinéas 265(1)(e)(h); RFP par. 1(1), définition de « incident » et de « quasi-accident »; RFP par. 76(1); RIH art. 70

⁷² LMOAACTNL, alinéa 205.017(1)(b) et par. 205.068(3); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b) et 210.069(3); RSST alinéa 265(1)(d); RFP par. 1(1), définition de « incident » et « quasi-accident »; RFP par. 76(1); RIH art. 70; *Additional Health and Safety Requirements in the Canada-*

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 5 minutes et entraîne :

- un rejet incontrôlé de fluides de formation ou d'autres fluides de puits
- 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 5.3.1⁷³.

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;
- Mise en œuvre des procédures pour tuer un puits

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

⁷³ LMOAACTNL, alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b); RSST art. 264, alinéa 265(1)(g); RIH art.70; RFP par. 1(1), définition de « incident » — sous-alinéa

(a)(iv); RFP art.36 - 38 et par. 76(1); cette définition est généralement cohérente avec la définition adoptée par IRF (www.irffshoresafety.com/country/performance/scope.aspx)

⁷⁴ LMOAACTNL, alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b); RSST art. 264, alinéa 265(1)(g); RIH art.70; RFP par. 1(1), définition de « incident » - sous-alinéa

a)(iv), RFP art. 36 - 38 et par. 76(1); cette définition est généralement conforme à la définition adoptée par le projet norvégien Risk Trends, 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/>

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 suit :
 - Un taux de libération de gaz supérieur à 1 kg/sec pendant au moins 5 minutes
 - La quantité de gaz libérée est supérieure à 300 kg, ou
 - La quantité de liquide libérée est 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 suit :
 - Un taux de rejet de gaz compris entre 0,1 kg/sec et 1 kg/sec et qui dure de 2 à 5 minutes
 - La quantité de gaz rejeté est comprise entre 1 kg et 300 kg, ou
 - La quantité de liquide rejeté est comprise entre 50 et 500 litres

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 en vertu de la section 6.13.

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

$$Q = \frac{V}{t} = \frac{D_{Gaz} \times P_{Gaz}}{t}$$

⁷⁵ LMOACTNL, alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b); RSST alinéa 265(1)(g); RIH art. 70; RFP par. 1(1), définition de « incident » - sous-alinéa (a)(iv) et par. 76(1); cette définition est généralement conforme à celle adoptée par IRF (www.irffshoresafety.com/country/performance/scope.aspx) et l'annexe B de l'IOGP 456 : *Process Safety—Recommended Practice on Key Performance Indicators*, novembre 2011

⁷⁶ LMOACTNL, art. 160, 161; LMOACNEHE, art. 165, 166; RSST alinéa 265(1)(g); RIH art. 70; RFP par. 1(1); définition de « incident » - sous-alinéas (a)(iv) et (vi) et définition de « quasi-accident »; RFP par. 76(1)

$$RG_{Taux} = \frac{132.52 \times | 1000 | \times}{()}$$

où

RG_{Rate} = taux de rejet des gaz (kg/sec)

d = diamètre équivalent du trou (mm)

D_{Gaz} = densité du gaz (kg/m³)

P_{Gaz} = pression de fonctionnement (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 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.) susceptible de causer des dommages à un ouvrage en mer ou à un véhicule de transport, comme il est décrit à la section 3.0, doit être signalé 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 Rejet non autorisé

Un rejet non autorisé se produit lorsque :

- Une substance ou un mélange est rejeté d'une installation de production ou de forage en une quantité ou à une concentration supérieure aux limites décrites dans le plan de protection de l'environnement de l'exploitant, ou la substance ou le mode de rejet n'est pas décrit dans ce plan⁷⁸
- Un fluide toxique est rejeté d'une installation de plongée ou d'une installation d'hébergement⁷⁹
- Un rejet se produit à partir d'un navire effectuant des activités géophysiques ou d'autres activités de collecte de données et constitue

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

⁷⁸ RFP, par. 1(1), définition de « pollution »; Lignes directrices relatives au plan de protection de l'environnement de l'OCTNLHE/OCNEHESOPB/REC, mars 2011

⁷⁹ LMOACTNL, art. 160, 161; LMOACNEHE, art. 165, 166; *Règlement sur les opérations relatives au pétrole et au gaz de la zone extracôtière de Terre-Neuve*, art. 6; RIH 70

une menace pour l'environnement⁸⁰

Pour les limites fondées sur la concentration, un rejet non autorisé dont la concentration est supérieure à deux fois la limite de concentration maximale doit être signalé au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1.

Un rejet non autorisé d'un volume supérieur à 100 litres doit être signalé au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1.

Les rejets non autorisés n'appartenant à aucune des catégories décrites dans les paragraphes précédents doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2. La présentation d'un rapport d'enquête aux Offices pour ces rejets n'est pas requise, sauf si on le demande.

6.13 Déversement

Tout rejet de pétrole (y compris, mais sans s'y limiter, le pétrole brut, le gaz naturel, les condensats, les lubrifiants, les huiles hydrauliques, les carburants, les fluides de forage synthétiques à base de pétrole ou tout autre produit pétrolier raffiné) qui pénètre dans la mer dans la zone extracôtère, autre qu'un rejet autorisé en vertu des *lois de mise en œuvre* ou des règlements, doit être signalé comme un déversement. Pour les limites basées sur la concentration, un déversement dont la concentration est supérieure à deux fois la limite de concentration maximale autorisée doit être signalé par le biais de la procédure de signalement verbal immédiat décrit à la section 5.3.1. Un déversement d'un volume supérieur à 25 litres doit être signalé par le biais de la procédure de signalement verbal immédiat décrit à la section 5.3.1.

Les déversements ne relevant pas d'une des catégories décrites ci-avant doivent être signalés par le biais de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2, et la présentation d'un rapport d'enquête aux Offices pour ces déversements n'est pas requise, sauf si on le demande.

En outre, tous les *incidents* qui, s'ils étaient survenus dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu entraîner un déversement provenant d'une installation de production ou de forage doivent être signalés par le biais de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2.⁸¹ La présentation de rapports d'enquête aux Offices pour les déversements de 25 litres ou moins n'est pas requise, sauf si on le demande.

⁸⁰ LMOACTNL, art. 160, 161; LMOACNEHE, art. 165, 166 *Règlement sur les opérations relatives au pétrole et au gaz de la zone extracôtère de Terre-Neuve*, art. 6; REGRH, art. 27, 28

⁸¹ LMOACTNL, art. 160, 161; LMOACNEHE, art. 165, 166; *Règlement sur les opérations relatives au pétrole et au gaz de la zone extracôtère de Terre-Neuve*, article 6; RFP par. 1(1), définition des termes « incident », « pollution » et « quasi-accident »; RFP par. 76(1); RIH art. 70; REGRH art. 27, 28

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 menaçantes⁸². Ces cas ne justifient pas la tenue d'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 susceptible 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 responsable de 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 5.3.1⁸³.

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 compétente au moyen de la procédure de signalement verbal immédiat décrite à la section 5.3.1⁸⁴. Cela inclut, sans s'y limiter, les événements suivants :

- Contact avec l'ouvrage en mer, le véhicule de transport, le navire ou l'aéronef qui aurait dû avoir lieu bien avant

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

⁸³ RIH art. 70; RFP par. 1(1); définition de « 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)]

⁸⁴ RSST alinéa 265(1)(d); RIH art. 70; RFP par. 1(1); définition de « incident » - sous-alinéa (a)(v) et RFP par. 76(1)

- 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 la société d'accréditation 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 5.3.1⁸⁵ :

- 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 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

⁸⁵ LMOAACTNL, alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b); RSST art. 265, alinéa 1(1)(g); RIH art.70; RFP par. 1(1), définition de « incident » - sous-alinéas (a)(i)(iii)(iv)(v) et (vi) et alinéa (c) et « quasi-accident » et RFP, alinéa 25(a), art. 45, 76; RSOP art. 1, définition de « accident » et « incident » et alinéas 5(1)(i) et (j); REGRH, art. 27

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 5.3.2⁸⁶ :

- *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 cibles de l'installation)⁸⁷
 - Pour les véhicules *de service* et les *véhicules de transport* :
 - Conformément à la spécification fonctionnelle qui a été décrite pour les véhicules de service utilisés à l'appui d'une installation de forage ou de production⁸⁸
 - Pour les autres véhicules de service utilisés à l'appui d'autres opérations, s'il y a une dégradation de l'équipement qui, en vertu des règlements, doit être opérationnel.⁸⁹

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

⁸⁶ LMOACTNL, alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b); RSST art. 265, alinéa 1(1)(g); RIH art.70; RFP par. 1(1), définition de « incident » - sous-alinéas (a)(i)(iii)(iv)(v) et (vi) et alinéa (c) et « quasi-accident » et RFP, alinéa 25(a), art. 45, 76; RSOP art. 1, définition de « accident » et « incident » et alinéas 5(1)(i) et (j); REGRH, art. 27

⁸⁷ LMOACTNL, alinéa 205.013(g); LMOACNEHE, alinéa 210.013(g); RIH, art. 43 et 70; RFP art. 8, 9, alinéa 19(i); alinéa 25(a)

⁸⁸ LMOACTNL, par. 205.014(2); LMOACNEHE, par. 210.014(2); RSST, alinéa 265(1)(h); RFP, par. 1(1), définition de « incident » — sous-alinéa (a)(v) et alinéa (c) et « quasi-accident »; RFP art. 69 et 76

⁸⁹ LMOACTNL, par. 205.014(2); LMOACNEHE, par. 210.014(2); RSST, alinéa 265(1)(h)

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 5.3.2.⁹⁰ Outre les exigences en matière d'information, 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 spécialisé⁹¹ devient indisponible, doivent être signalés aux Offices comme indiqué ci-dessous.

- **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 :⁹²

- Un accident tel que défini dans la section Événements aéronautiques, conformément à l'alinéa 2(1)(a) du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*⁹³

⁹⁰ REGRH, art. 27, 28

⁹¹ 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 CCCS 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.

⁹² LMOACTNL, par. 205.014(2) et alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, par. 210.014(2) et alinéa 210.017(1)(b); RSST, alinéa 265(1)(h); RFP, par 1(1), définition de « incident » - sous-alinéa (a)(v) et alinéa (c) et « quasi-accident », RFP, art. 69 et 76

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

- Un décès, une personne disparue ou une *blessure majeure* selon les 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 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 décrit dans les sections ci-dessous. Ils doivent faire l'objet d'une enquête conformément à la section 7.0⁹⁴ :

- Un accident tel que défini dans la section Événements aéronautiques, conformément à l'alinéa 2(1)(b) du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*⁹⁵
- Une *maladie professionnelle* ou un accident 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 substance dangereuse 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 extracôtère, en raison d'un

⁹⁴ LMOACTNL, par. 205.014(2) et alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, par. 210.014(2) et alinéa 210.017(1)(b); RSST, alinéa 265(1)(h); RFP, par 1(1), définition de « incident » - sous-alinéa (a)(v) et alinéa (c) et « quasi-accident », RFP, art. 69 et 76

⁹⁵ <http://www.tsb.gc.ca/fra/incidents-occurrence/aviation/index.html>

- problème avec l'appareil ou l'équipage de conduite
- Les ressources d'hélicoptères SAR spécialisées deviennent indisponibles

- **Signalement par écrit impliquant un hélicoptère (non lié à un incident)**

Les éléments suivants doivent être signalés au moyen de la procédure de signalement par écrit décrite à la section 5.3.2.⁹⁶ :

- 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 forage⁹⁷

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.

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-accident

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 indiqué ci-dessous. Pour déterminer la classification potentielle, les exploitants et les employeurs doivent prendre en considération la gravité de l'*incident* en liaison avec les *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

⁹⁶ LMOACTNL, par. 205.014(1) et alinéa 205.018(c); LMOACNEHE, par. 210.014(1) et alinéa 210.018(c); Recommandation 8 de la Commission d'enquête sur la sécurité des hélicoptères extracôtiers

⁹⁷ RFP, alinéa 76(1)(b)

décrite à la section 5.3.1.⁹⁸

- 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 5.3.2⁹⁹.

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

- Objets tombés¹⁰⁰
- 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 coordinateur) 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

⁹⁸ LMOAACTNL, alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b); RSST art. 264 et par. 265(1); RIH art.70; RFP par. 1(1), définition de « incident » et de « quasi-accident » et RFP, art. 76; RSOP, art. 1, définition de « accident » et « incident » et alinéas 5(1)(i) et (j); REGRH, art. 27

⁹⁹ LMOAACTNL, alinéa 205.017(1)(b); LMOACNEHE, alinéa 210.017(1)(b); RSST art. 264 et par. 265(1); RIH art.70; RFP par. 1(1), définition de « incident » et de « quasi-accident » et RFP, art. 76; RSOP, art. 1, définition de « accident » et « incident » et alinéas 5(1)(i) et (j); REGRH, art. 27

¹⁰⁰ Des conseils pour le calcul du potentiel d'un objet tombé sont disponibles en ligne à l'adresse suivante <http://www.dropsonline.org/resources-and-guidance/drops-calculator/e-drops-calculator/> D'autres outils peuvent être utilisés.

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*¹⁰¹. 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 coordinateur 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 obligations en matière d'*incidents* liés à la santé et à la sécurité en vertu de la partie III.I des *Lois visant la mise en œuvre de l'Accord*. Conformément aux *Lois visant la mise en œuvre de l'Accord*¹⁰², le responsable de la sécurité 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 transport¹⁰³.

Afin que le comité ou le coordinateur 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 incidents¹⁰⁴. Une fois l'enquête terminée, le comité ou le coordinateur en milieu de travail doit recevoir une copie du rapport d'enquête correspondant. Le comité ou le coordinateur peut formuler des recommandations concernant toute enquête sur un incident liée à son mandat¹⁰⁵.

7.3 Conduite de l'enquête

Les exploitants qui sont autorisés par les Offices à mener des activités dans la zone extracôtère concernée sont tenus de soumettre des rapports d'enquête

¹⁰¹ LMOACTNL, alinéas 205.013(k), 205.013(o), 205.015(2)(f), 205.019(1)(j); LMOACNEHE, alinéas 210.013(k), 210.013(o), 210.015(2)(f), 210.019(1)(j); PCFQ, art. 4.11; RFP, alinéa 72(a); PCFQ

¹⁰² LMOACTNL, alinéas 205.013(p), 205.019(1)(n), 205.02(2)(c), 205.022(f), 205.045; LMOACNEHE, alinéas 210.013(p), 210.019(1)(n), 210.02(2)(c), 210.022(f), art. 210.045

¹⁰³ LMOACTNL, alinéas 205.022(f), 205.043(4)(a)(b)(e) et (5)(a)(d), art. 205.045; LMOACNEHE, alinéas 210.013(p), 210.019(1)(n), 210.02(2)(c), 210.022(f), 210.043(4)(a)(b)(e) et (5)(a)(d), art. 210.045; RSST, alinéas 118(1)(b), 264(1)(c) et par. (3), par. 265(1)

¹⁰⁴ LMOACTNL, alinéas 205.013(p), 205.019(1)(n), 205.02(2)(c), 205.022(f), 205.043(4)(a)(b)(e) et (5)(a)(d), art. 205.045; LMOACNEHE, alinéas 210.013(p), 210.019(1)(n), 210.02(2)(c), 210.022(f), 210.043(4)(a)(b)(e) et (5)(a)(d), art. 210.045; *WHSCC Occupational Health and Safety Committees Handbook*, juillet 2004; PCFQ

¹⁰⁵ LMOACTNL, alinéas 205.043(4)(a)(b)(e) et (5)(a)(d), art. 205.045; LMOACNEHE, alinéas 210.043(4)(a)(b)(e) et (5)(a)(d), art. 210.045; RSST, alinéa 264(1)(c) et par. (3), par. 265(1)

pour tous les *incidents*, sauf indication contraire dans la section 6.0.¹⁰⁶

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 perceptibles¹⁰⁷. Les paragraphes suivants décrivent les attentes des Offices en ce qui concerne toutes les enquêtes sur les *incidents* :

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 lieux¹⁰⁸. 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 biens¹⁰⁹.

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

¹⁰⁶ LMOACTNL, art. 205.009, alinéa 205.015(2)(f), art. 205.017, alinéa 205.02(2)(g); LMOACNEHE, art. 210.009, alinéa 210.015(2)(f), art. 210.017, alinéa 210.02(2)(g); RSST, art. 264 et par. 265(2) et (3); RFP, alinéas 5(2)(f) et 76(2)(a); RIH, art. 70; REGRH, art. 28; RFP, alinéas 5(1)(i) et (j)

¹⁰⁷ LMOACTNL, art. 205.009; LMOACNEHE, art. 210.009; RFP, alinéas 5(2)(f) et 76(2)(a); RSST, alinéa 264(1)(a)

¹⁰⁸ LMOACTNL, alinéa 189(1)(g), alinéa 205.073(1)(e); LMOACNEHE, alinéas 194(1)(g), 210.074(1)(e)

¹⁰⁹ LMOACTNL, art. 205,082; LMOACNEHE, art. 210.083

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*.¹¹⁰

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*¹¹¹. 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'incident¹¹².

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 probabilité¹¹³. Pour chaque facteur de causalité, la ou les causes fondamentales associées doivent être déterminées¹¹⁴.

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*

¹¹⁰ LMOACTNL, par. 205.017(2); LMOACNEHE, par. 210.017(2); RSST, par. 265(2); RFP, par. 76(2)

¹¹¹ TapRooT® *The System for Root Cause Analysis, Problem Investigation and Proactive Improvement*, 2000, Mark Paradies et Linda Unger, chapitre 3, p. 45

¹¹² RFP, alinéas 5(2)(f) et 76(2)(a); RSST, alinéa 264(1)(a)

¹¹³ TapRooT® *The System for Root Cause Analysis, Problem Investigation and Proactive Improvement*, 2000, Mark Paradies et Linda Unger, chapitre 3, p. 52

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

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 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 traités¹¹⁵.

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 profondes 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 employés¹¹⁶. 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* similaire¹¹⁷. 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 potentiels¹¹⁸. 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

¹¹⁵ 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; rapport d'enquête de l'US Chemical Safety and Hazard Investigation Board sur l'explosion et l'incendie de la plateforme de forage survenues le 20 avril 2010 au puits Macondo, rapport n° 2010-10-I-OS, avril 2016

¹¹⁶ LMOAACTNL, par. 205.009(2); LMOACNEHE, par.210.009(2); RFP, alinéas 5(2)(f) et 76(2)(a); RSST, alinéa 264(1)(a)

¹¹⁷ Adopté à partir de la définition des mesures correctives et préventives conformément aux normes ISO 9001, CSA Z1000 et ISO 14001.

¹¹⁸ LMOAACTNL, par. 205.009(2); LMOACNEHE, par.210.009(2); RFP, alinéas 5(2)(f) et 76(2)(a); RSST, alinéa 264(1)(A); *TapRooT® The System for Root Cause Analysis, Problem Investigation and Proactive Improvement*, 2000, Mark Paradies et Linda Unger, chapitre 3, p. 93

associées à un *incident*¹¹⁹. L'équipe d'enquête doit déterminer un calendrier approprié pour la mise en œuvre des mesures correctives et préventives. Leur mise 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

L'exploitant doit soumettre à l'Office un rapport d'enquête sur un *incident* dûment rempli accompagné de tous les renseignements requis dès que possible, mais au plus tard 14 jours après un *incident* lié à la sécurité et au plus tard 21 jours pour tous les autres types d'*incident*¹²⁰. 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 14 jours après un *incident* lié à la santé et à la sécurité¹²¹.

Aux fins de la présentation des rapports d'enquête, l'Office a établi un formulaire standard, [Résumé de l'incident](#)¹²², qui doit être soumis en même temps que le rapport d'enquête¹²³. Jumelé au 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 coller¹²⁴). Si le rapport d'enquête ne comprend pas tous les renseignements requis, des renseignements supplémentaires devront être fournis. Le formulaire [Résumé de l'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 (OCTNLHE), à incident@cnlopb.ca, ou à l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers (OCNEHE), à incident@cnsopb.ns.ca. Pour que les renseignements envoyés aux comptes de messagerie ci-dessus soient bien transmis, 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'accident¹²⁵. L'employeur doit, dans les 14 jours suivant la réception du

¹¹⁹ LMOAACTNL, par. 205.009(2); LMOACNEHE, par. 210.009(2); RFP, alinéas 5(2)(f) et 76(2)(a); RSST, alinéa 264(1)(A); *TapRoot® The System for Root Cause*

Analysis, Problem Investigation and Proactive Improvement, 2000, Mark Paradies et Linda Unger, chapitre 3, p. 93

¹²⁰ LMOAACTNL, par. 205.017(2); LMOACNEHE, par. 210.017(2); RSST, par. 265(2); RFP, par. 76(2); RIH, par. 70(2); RSOP, alinéa 5(1)(j).

¹²¹ LMOAACTNL, par. 205.017(2); LMOACNEHE, par. 210.017(2); RSST, par. 265(2); RFP, par. 76(2); RIH, par. 70(2); RSOP, alinéa 5(1)(j).

¹²² cnsopb.ns.ca/sites/default/files/resource/incident_summary_report.doc

¹²³ LMOAACTNL, art. 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.

¹²⁴ LMOAACTNL, art. 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.

¹²⁵ RSST, par. 264(2) et 264(3).

rapport d'enquête produit par la police ou une autre autorité chargée de l'enquête, soumettre une copie du rapport à l'office de même qu'au comité ou au coordonnateur en milieu de travail¹²⁶.

Le formulaire [Résumé de l'incident](#) et le rapport d'enquête connexe doivent inclure, 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*¹²⁷ :

- la date et l'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 (MODU, 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 selon la classification des incidents réels et potentiels (voir la section 6.0).
- En cas de blessures ou de maladies
 - le nom du travailleur concerné¹²⁸;
 - 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.
 - indiquer si une évacuation sanitaire a eu lieu.
- En cas de rejets d'hydrocarbures, de fuites de substances dangereuses, de rejets non autorisés et de déversements :

¹²⁶RSST, par. 264(2), 265(1) et art. 266.

¹²⁷ LMOACTNL, art. 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.

¹²⁸ En vertu du paragraphe 119 de la LMOACTNL et du paragraphe 122 de la LMOACNEHE, le fait de fournir le nom du travailleur touché ne constitue pas une violation de la législation sur la protection de la vie privée. Cette donnée est nécessaire pour permettre à l'office de surveiller et de suivre les blessures signalées et les blessures potentielles. 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 LMOACTNL et 210.041(2) de la LMOACNEHE, les exploitants doivent modifier le rapport avant de le transmettre au comité du milieu 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.

- 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 postévènement (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 critique, 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) concernant les personnes impliquées;
- les facteurs liés à l'expérience (formation, compétence, expérience intracôtière/extracôtière, compétence collective) pour les personnes impliquées.
- une description de la ou des causes profondes (se reporter à la section 7.3.4 pour de plus amples renseignements);
- les mesures correctives et préventives prises pour résoudre les causes profondes (se reporter à la section 7.3.5 pour de plus amples renseignements);
- la nécessité ou non de mener une enquête plus approfondie.
- Pour les accidents de plongée
 - Le formulaire complémentaire [Signalement d'un incident de plongée](#)¹²⁹ doit également être rempli et soumis¹³⁰.

¹²⁹ cnsopb.ns.ca/sites/default/files/resource/diving_incident_form.pdf

¹³⁰ RSOP, alinéas 5(1)(i) et (j), ANNEXE III

Si une enquête plus approfondie est nécessaire (par exemple, l'analyse métallurgique d'un composant défectueux), un rapport d'enquête sur l'incident doit tout de même être transmis dans les 14 ou les 21 jours, selon la nature de l'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 profondes et les mesures préventives supplémentaires à entreprendre doivent être soumises¹³¹.

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 travail¹³².

8.0 Rapports statistiques trimestriels aux Offices

L'Office exige que les exploitants soumettent un rapport statistique trimestriel dans les 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 15 jours suivant la date d'achèvement des travaux ou des activités visés par une autorisation¹³³.

Toutefois, pour les autorisations relatives au programme de plongée, les exploitants sont tenus de soumettre un rapport mensuel¹³⁴.

Ce rapport doit contenir une liste des *blessures majeures*, des blessures ayant entraîné une perte de temps de travail, des *maladies professionnelles* et des *blessures légères*, ainsi que les heures d'exposition¹³⁵. Il doit également contenir un rapport sommaire du nombre de journées de travail perdues (complètes ou partielles) associés à une blessure ou 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'aéronef¹³⁶. Ces statistiques doivent être consignées dans le rapport prescrit par l'Office et envoyées par courriel à l'OCTNLHE, à incident@cnlopb.ca ou à

¹³¹ LMOACTNL, par. 205.017(2); LMOACNEHE, par. 210.017(2); RSST, par. 265(2); RFP, par. 76(2); RIH, par. 70(2); RSOP, alinéa 5(1)(j).

¹³² LMOACTNL, par. 205.017(2); LMOACNEHE, par. 210.017(2); RSST, par. 265(2); RFP, par. 76(2); RIH, par. 70(2); RSOP, alinéa 5(1)(j).

¹³³ LMOACTNL, art. 126 et 189-192 et par. 205.017(3) et 205.017(4); LMOACNEHE, art. 52, 129 et 194-197 et par. 210.017(3) et 210.017(4); protocole d'entente avec les gouvernements fédéral et provinciaux pour la partie III et la partie III.1 des lois sur l'Accord.

¹³⁴ RSOP, Alinéa 5(1)(k).

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

¹³⁶ LMOACTNL, art. 49, 126 et 189-192, par. 205.017(3) et 205.017(4); LMOACNEHE art. 52, 129 et 194-197, par. 210.017(3) et 210.017(4) de la; RSOP, alinéa 5(1)(k).

l'OCNEHE, à incident@cnsopb.ns.ca¹³⁷. Le formulaire pour le [rapport statistique trimestriel](#)¹³⁸ est affiché sur les sites Web de l'OCTNLHE, au www.cnlopbc.ca, et de l'OCNEHE, au www.cnsopb.ns.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 une installation ou une structure marine, un bateau à passagers, 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* et au comité du lieu de travail¹³⁹. 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 bateau à passagers 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 légères¹⁴⁰.

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.

¹³⁷ LMOACTNL, art. 49, 126 et 189-192, par. 205.017(3) et 205.017(4); LMOACNEHE, art. 52, 129 et 194-197, par. 210.017(3) et 210.017(4); RSOP, alinéa 5(1)(k).

¹³⁸ cnsopb.ns.ca/sites/default/files/resource/quarterly_statistics_report.xls

¹³⁹ LMOACTNL, par. 205.017(3); LMOACNEHE, par. 210.017(3); RFP, art. 88

¹⁴⁰ LMOACTNL, par. 205.017(4); LMOACNEHE, par. 210.017(4)

9.2 Rapports annuels sur l'environnement

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 annuel sur l'environnement¹⁴¹ 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.

¹⁴¹ RFP, art. 87

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 (CNSOPRAIA)
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
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 9001:2008 Systèmes de management de la qualité – Exigences
22. ISO 14001: 2004 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
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 n° 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	Installation/ Type de 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 PUIITS, ENVIRONNEMENT]	FL	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]	FL	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]	FL	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

Annexe A Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes de l'OCTNLHE/OCNEHE

Intégrité de l'étanchéité [INCIDENT POTENTIEL : PERTE DE STABILITÉ, DÉGRADATION DE L'ÉQUIPEMENT ESSENTIES, ENVIRONNEMENT]	FL	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'envahissement 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	FL/FO	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

Annexe A Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes de l'OCTNLHE/OCNEHE

[INCIDENT POTENTIEL : FUITE DE SUBSTANCE DANGEREUSE, DÉCÈS, BLESSURE MAJEURE]	/P		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 grave) 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 [INCIDENT POTENTIEL : PERTE DE CONTRÔLE D'UN PUIT; REJET D'HYDROCARBURES SOUS-MARINS; DÉGRADATION DE L'ÉQUIPEMENT ESSENTIEL]	FO/P	Tout élément de barrière de puits, défini par la norme NORSOK D-010, qui fait défaut et qui est incapable de fonctionner comme une barrière de puits acceptable	Tout élément de barrière de puits, tel que défini par NORSOK D-010, 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, BLESSURES GRAVES, 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]	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.

Annexe A Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes de l'OCTNLHE/OCNEHE

OU BLESSURE MAJEURE]		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 DE L'ÉQUIPEMENT ESSENTIEL, DÉCÈS, BLESSURES MAJEURE, INCENDIE]	FL/FO /P	Panne du générateur de secours, panne du système d'alimentation inintermittible ou panne de l'éclairage de secours sur demande, et il n'y a pas de redondance. Court-circuit électrique, mise à la terre ou arc électrique provoquant un incendie ou pouvant entraîner la mort ou des blessures majeures.	Panne du générateur de secours, panne du système d'alimentation inintermittible ou panne de l'éclairage de secours sur demande, mais il y a redondance. 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	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.

Annexe A Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes de l'OCTNLHE/OCNEHE

		sécurité cibles de l'installation)	
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 toxique 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	D/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

Annexe A Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes de l'OCTNLHE/OCNEHE

Systeme 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
Systeme 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
Systeme 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 pour laquelle aucune redondance de protection active contre l'incendie n'est prévue	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 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

Annexe A Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes de l'OCTNLHE/OCNEHE

<p>Systemes de communication (au public ou communications externes)</p>	<p>FL/FO/P</p>	<p>Défaillance d'un système pour lequel aucune redondance n'est prévue</p>	<p>Défaillance d'un système pour lequel une redondance est prévue</p>
<p>Évacuation (voies de sortie)</p>	<p>FL/FO/P</p>	<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</p>	<p>Les voies d'évacuation/de sortie normales sont endommagées, mais il y a suffisamment d'autres moyens pour permettre une autre voie de sortie</p>
<p>Appareil respiratoire</p>	<p>FL/FO/P</p>		<p>Dysfonctionnement d'un appareil respiratoire lors de son utilisation ou lors d'un essai préalable à son utilisation</p>
<p>Appareils de sauvetage</p>	<p>FL/FO/P</p>	<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</p>	<p>Dégradation partielle du système lorsqu'un appareil de sauvetage est mis hors service plus longtemps que prévu pour atteindre sa fiabilité cible</p>
<p>Navire de réserve</p>	<p>RES</p>	<p>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)</p>	<p>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</p>
<p>Véhicule de transport (navire ou hélicoptère)</p>	<p>VT</p>	<p>Détérioration qui compromet l'intégrité ou l'état de préparation aux situations d'urgence du véhicule de transport</p>	<p>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</p>

Annexe A Lignes directrices pour le signalement des incidents et les enquêtes subséquentes de l'OCTNLHE/OCNEHE

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
------------------------------	----	---	--

NOTES :

- **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 la société d'accréditation.**
- **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 performance doivent être améliorés ou les fréquences de maintenance augmentées pour atteindre les niveaux de sécurité visés.**
- **INDEX DES TYPES D'INSTALLATION/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**