

Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime

Matériel d'orientation – Outil de poste désigné pour déterminer les exigences en matière d'HST

503. Les personnes ci-après sont tenues d'être titulaires d'une habilitation de sécurité.

- (a) celles qui ont besoin d'avoir accès à une zone réglementée deux et qui ne peuvent y entrer en vertu de l'un des alinéas 380(1)b) à f) ou des paragraphes 380(2) ou (3);
- (b) celles qui sont des pilotes brevetés de navire;
- (c) celles qui sont des directeurs de port ou des gardiens de quai nommés en vertu du paragraphe 69(1) de la *Loi maritime du Canada*;
- (d) celles qui ont des responsabilités en matière de sûreté, y compris le contrôle et les fonctions d'agent de sécurité;
- (e) celles qui reçoivent des demandes d'habilitation de sécurité et prennent les empreintes digitales et les images du visage des demandeurs, lesquelles fonctions sont exercées au nom du ministre et pour l'application de la présente partie;
- (f) celles qui ont accès à un navire de croisière qui est en interface avec une zone réglementée deux pour fournir des services, des provisions ou de l'équipement à celui-ci ou à un membre de son effectif;
- (g) celles qui pourraient entraîner l'échec d'une mesure préventive, retarder la réaction à un incident de sûreté ou nuire à tout rétablissement à la suite de cet incident, en raison des attributions ci-après qui leurs ont été confiées ou qu'elles exercent :
 - i. l'accès à des renseignements de sûreté à l'installation maritime ou au port,
 - ii. la supervision des opérations de l'installation maritime,
 - iii. l'établissement, la tenue à jour, le contrôle ou la modification des documents relatifs aux cargaisons ou des listes de passagers ou de membres d'équipage par une personne qui, selon le cas :
 - A. se trouve à l'installation maritime ou au port,
 - B. a accès au préalable à ces documents ou à ces listes,
 - iv. dans un terminal pour conteneurs, la planification ou la direction des mouvements des cargaisons ou des conteneurs ou leur acheminement, y compris leur chargement à bord de bâtiments et leur déchargement;
- (h) celles qui sont des navigants qui ont présenté une demande visant à obtenir un Document d'identité des gens de mer.

329. (4) Les zones ci-après sont établies en tant que zones réglementées deux :

- (a) dans les installations maritimes qui figurent à la partie 1 de l'annexe 1, les zones où se trouvent les commandes centrales pour le matériel et les systèmes de surveillance et de sûreté et les zones où se trouvent les commandes du système central d'éclairage;
- (b) les zones désignées pour le chargement ou le déchargement des cargaisons et provisions de bord dans les terminaux pour navires de croisière qui figurent à la partie 1 de l'annexe 1 et les zones côté terre adjacentes aux bâtiments qui sont en interface

Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime

Matériel d'orientation – Outil de poste désigné pour déterminer les exigences en matière d'HST

avec ces terminaux.

1 But

L'outil est offert comme moyen pour déterminer si un poste individuel particulier exige ou non une habilitation de sécurité en matière de transports (HST) dans le cadre de l'environnement maritime axé sur les fonctions attribuées au poste.

2 Méthodologie

On a conçu l'outil de poste désigné à l'aide de toutes les fonctions particulières déterminées au moyen d'une description des processus, menée à l'échelle nationale à tous les ports de phase I. De plus, on a harmonisé ces fonctions avec le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM) actuel afin de déterminer l'applicabilité.

L'outil, sous sa forme actuelle, est suffisamment générique qu'il peut s'appliquer de façon constante à l'échelle nationale.

3 Application

Conformément au RSTM, les postes suivants exigent une HST. Ces postes ne sont pas assujettis à l'outil de poste désigné :

- un pilote breveté de navire;
- un directeur de port ou un gardien de quai nommé en vertu du paragraphe 69(1) de la *Loi maritime du Canada*;
- des gens de mer qui ont présenté une demande visant à obtenir un Document d'identité des gens de mer.

On doit utiliser l'outil de poste désigné pour chaque poste non mentionné ci-dessus, afin de déterminer si ce poste exige une HST. L'application de l'outil comprend les deux postes dotés à un port ou à une installation maritime ainsi que le poste ou le personnel qui a une interaction directe avec le port ou l'installation maritime dans la direction de ses activités ou pour soutenir les activités de ce port ou de cette installation.

4 Utilisation

L'outil est prévu pour être utilisé de manière cohérente et transparente, basée sur des rôles identifiés comme étant des fonctions qui probablement requièrent une HST. Nous recommandons que les opérateurs d'installations appliquent l'outil avec des représentants des syndicats, ainsi qu'avec au minimum un individu qui effectuent ces fonctions. Ceci assurera que les fonctions ont été identifiées selon un accord mutuel.

Une fois que le poste a été désigné pour cette installation, l'association des employeurs travaillera avec cette installation, le syndicat et l'APC pour identifier les individus qui effectuent

Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime

Matériel d'orientation – Outil de poste désigné pour déterminer les exigences en matière d'HST

ces fonctions et les informer des conditions pour l'obtention d'une HST. Cette personne n'a qu'à suivre les directives indiquées dans le « Matériel d'orientation - Rôles et responsabilités généraux pour le processus d'habilitation » tel qu'amendé de temps à autres, pour soumettre sa demande.

5 Résolution

Lors de l'application de l'outil, si un conflit concernant les résultats de l'outil survient, vous devrez consulter votre bureau régional de Transports Canada (TC).

Grâce à une consultation menée auprès du responsable du poste en question représentant le port ou l'installation maritime ainsi que du responsable de Transports Canada, nous prendrons une décision afin de résoudre le conflit. Dans tous les cas, Transports Canada prendra la décision finale concernant de tels sujets.

6 Définitions

Contrôle de la documentation : manipulation physique, possession ou accès à la documentation donnée sous forme papier ou électronique.

Accès avancé : réception, à l'avance, de la documentation sur la cargaison, des listes des passagers ou des membres de l'équipage lors de la création, modification, ajustement, possession ou manipulation. Cela comprend la connaissance des renseignements énumérés en partie ou en entier.

Entretien des systèmes de sécurité : inspection, révision, réparation, conservation et remplacement des parties, y compris l'entretien préventif des systèmes de sécurité tels que les systèmes de télévision en circuit fermé (TVCF), les systèmes d'exploitation et de contrôle, la biométrie, entre autres, et les ressources qui soutiennent ces systèmes telles que la technologie de l'information (TI), les lignes téléphoniques, les fibres optiques ou l'électricité.

Entretien de la sécurité physique : inspection, révision, réparation, conservation et remplacement des parties, y compris l'entretien préventif des mesures de sécurité matérielle telles que les mécanismes de verrouillage, les barrières, les clôtures et les grilles, entre autres.

7 Éléments uniques

La section qui suit résume l'application de l'outil et des processus à utiliser dans le cas des situations uniques :

Remorqueurs et chalands

Exigence opérationnelle – Les personnes qui ont accès à un navire de croisière qui est en interface avec une zone réglementée deux fournissent des services, des provisions ou de l'équipement. Cette exigence s'applique essentiellement aux installations de navires de croisière dans des ports sélectionnés.

Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime

Matériel d'orientation – Outil de poste désigné pour déterminer les exigences en matière d'HST

Accès – L'accès à un navire de croisière pour les fins de remorqueurs ou de chalands se définit comme une entrée en contact direct ou comme le fait de « toucher » le navire pendant qu'il est en interface avec l'installation, y compris :

- les chalands à clapet;
- les autres chalands;
- les remorqueurs tracteurs;
- les remorqueurs conventionnels.

Exigence relative à l'habilitation de sécurité en matière de transport – Compte tenu de ce qui précède, une habilitation de sécurité en matière de transport (HST) est nécessaire :

- pour l'équipage d'un chaland lorsque celui-ci entre en contact avec le navire pendant une interface avec l'installation;
- pour l'équipage d'un remorqueur lorsque celui-ci est employé pour maintenir un chaland en place pour la fourniture du service à un navire.

En sont exclus :

- l'équipage d'un remorqueur qui ne fait que passer des lignes sur les taquets d'un navire de croisière;
- l'équipage d'un remorqueur participant au positionnement d'un navire de croisière avant la sécurisation des lignes;
- l'équipage d'un remorqueur nécessaire pour fournir des services d'urgence pour la protection de la vie ou de biens.

Chemin de fer du Canadien National

Problème opérationnel – Est-ce que les employés de chemin de fer du CN doivent disposer d'une habilitation de sécurité s'ils ont des responsabilités relativement à l'ouverture et à la fermeture des portes dans une installation maritime pour donner au train accès à l'installation maritime?

Clarification – En vertu du Règlement, l'exploitant d'une installation maritime est responsable de la mise en œuvre d'un plan de sécurité, y compris le contrôle d'accès. L'article 503 (d) concerne les personnes ayant des responsabilités en matière de sécurité. Par conséquent, la personne qui exerce des responsabilités en matière de sécurité pour le contrôle d'accès à une installation maritime doit détenir une habilitation de sécurité et c'est la responsabilité de l'exploitant dans le cadre de son plan de sécurité.

Problème opérationnel – Est-ce que les employés du CN qui jouissent d'un accès avancé à la liste des biens dangereux doivent disposer d'une habilitation de sécurité?

Clarification – Il n'était pas dans l'intention de l'article 503 (g) (iii) (A) (B) d'étendre la chaîne d'approvisionnement. Les agents maritimes, les planificateurs de chantier naval et les planificateurs de navire ont un accès avancé aux renseignements relatifs à la cargaison arrivant à l'installation maritime au moment où elle est chargée sur un navire. Le RSTM et l'article 503 ne sont pas destinés à être appliqués à la chaîne d'approvisionnement au-delà de la

Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime

Matériel d'orientation – Outil de poste désigné pour déterminer les exigences en matière d'HST

composante maritime. Toutefois, si le port a délégué des tâches de sécurité à quelqu'un d'autre (y compris aux employés du CN), alors le groupe, la personne ou la fonction en question devront obtenir une HST et il revient essentiellement au port de s'adresser au CN au sujet de cette exigence (qui continuerait de faciliter l'accès aux équipages du CN) ou de réaffecter cette responsabilité à quelqu'un d'autre au sein de l'installation maritime qui obtiendra une HST.

Agents maritimes

1. Problème opérationnel. Une HST est exigée pour toute personne occupant un poste dans une agence ou une compagnie de navigation au Canada qui répond aux critères suivants : accès aux documents relatifs à la cargaison, aux listes de passagers ou aux listes de membres d'équipage avant de fréquenter l'installation.

Clarification – Même si une personne qui fréquente l'installation maritime peut avoir accès aux documents relatifs à la cargaison, aux listes de passagers ou aux listes de membres d'équipage, cet accès est limité par la disposition liminaire du Règlement, à l'article 503 (g), qui prescrit ce qui suit :

- (g) *de celles qui pourraient entraîner l'échec d'une mesure préventive, retarder la réaction à un incident de sûreté ou nuire à tout rétablissement à la suite d'un tel incident, en raison des attributions ci-après qui leur ont été confiées ou qu'elles exercent :*
 - i. *l'accès à des renseignements de sûreté à l'installation maritime ou au port;*
 - ii. *la supervision des opérations de l'installation maritime;*
 - iii. *l'établissement, la tenue à jour, le contrôle ou la modification des documents relatifs à la cargaison ou des listes de passagers ou de membres de l'équipage.*

Essentiellement, une personne en possession des documents relatifs à une cargaison ne peut subir de dommages économiques ni perte de vie ni blessure en ayant simplement accès aux renseignements en question. Au sein des processus internes de chaque terminal, les facteurs atténuants applicables sont aussi en place.

2. Problème opérationnel. Les superviseurs qui surveillent les personnes qui ont besoin d'une HST doivent aussi en obtenir une.

Clarification – L'exigence pour le superviseur immédiat de détenir une habilitation ne s'étend pas au-delà de la supervision immédiate des employés qui sont capables de créer les documents ou de les modifier. L'intention du Règlement vise un superviseur ayant une influence « directe » sur une personne qui remplit une fonction nécessitant une HST. Cette influence directe peut constituer une menace à la sécurité en raison des capacités de manipulation d'un superviseur direct. Un superviseur de deuxième échelon n'aurait pas besoin d'une HST étant donné que le superviseur de premier échelon ne remplit pas une fonction qui nécessite une HST (il doit avoir une HST fondée sur la fonction remplie par le commis). Le superviseur de deuxième échelon aurait besoin d'une HST si, compte tenu des fonctions qu'il exerce, il en avait besoin. Par exemple, si la personne avait la capacité de manipuler les renseignements sur la cargaison, alors cette personne devrait obtenir une HST.

Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime

Matériel d'orientation – Outil de poste désigné pour déterminer les exigences en matière d'HST

3. Problème opérationnel. Les manifestes d'exportation – Est-ce que le personnel responsable de la manipulation des documents relatifs à la cargaison pour les exportations est tenu d'obtenir une HST?

Clarification – Le Règlement vise à protéger la chaîne d'approvisionnement et les partenaires commerciaux; en conséquence, Transports Canada examine divers aspects de la réciprocité de la réglementation avec ses partenaires internationaux pour l'avenir. Il convient cependant de noter que les répercussions sur la sécurité, dans les eaux intérieures, des marchandises destinées à l'exportation sont considérées comme moins importantes que les répercussions sur la sécurité des marchandises destinées à l'importation. Qui plus est, le Règlement actuel concerne les répercussions directes sur le régime de transport maritime et ne s'étend pas aux autres modes de la chaîne d'approvisionnement. En conséquence, les personnes dont la seule fonction ou responsabilité est celle de la manipulation des documents relatifs à la cargaison des conteneurs à destination d'outre-mer, ne seront pas touchées et n'auront pas besoin d'une HST dans l'immédiat. Toutefois, chaque situation doit être examinée au cas par cas, afin d'assurer que la personne responsable des manifestes d'exportation n'accomplisse pas une fonction double pour inclure les cargaisons intérieures.