



# Lignes directrices à l'intention de l'industrie : Programmes de sûreté aéroportuaire

Version 3.0  
AVRIL 2015

À utiliser avec le  
*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*



© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2015.

Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, enregistrée dans un système de récupération ou transmise sous aucune forme ou selon aucun moyen, électronique ou mécanique, y compris la photocopie, l'enregistrement ou autre, sans la permission écrite du ministère des Transports, Canada.

L'information contenue dans cette publication ne doit servir que de guide et ne doit pas être citée à titre autorisation légale. Elle peut devenir périmée, en tout ou en partie, à tout moment et sans préavis.

Lignes directrices - Programmes de sûreté aéroportuaire

ISBN : 978-1-100-98699-9

No de catalogue : T86-1/2012F

TP 15175F

## AVANT-PROPOS

Les *Lignes directrices à l'intention de l'industrie : Programmes de sûreté aéroportuaire* ont été élaborées pour servir de document de référence aux exploitants d'aérodrome et aux locataires d'aérodrome ayant des responsabilités de la première ligne de sûreté (aussi appelé les partenaires de la première ligne de sûreté) liées à la mise en œuvre des exigences des programmes de sûreté aéroportuaire conformément à la section 9 des parties 4 et 5, et à la section 8 de la partie 6 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

Le présent document est conçu pour appuyer le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, la source officielle en ce qui a trait aux obligations légales des exploitants d'aérodrome ou d'un partenaire de la première ligne de sûreté relativement au programme de sûreté aéroportuaire. Il n'est pas obligatoire de se reporter à ce document et aux exemples qui s'y trouvent, et aucune partie du présent document ne remplace le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* ou ses modifications subséquentes.

La sûreté aérienne de Transports Canada remercie les membres du Comité technique de l'Examen de la réglementation de la sûreté aérienne ainsi que les nombreux partenaires de l'industrie de l'aviation, dont la participation aux projets pilotes, et les commentaires et observations fort utiles fournis au cours de l'élaboration de ces règlements ont rendu la rédaction de ce document possible.



Brenda Hensler-Hobbs  
Directrice générale, Sûreté de l'aviation



## DIRECTIVES FUSIONNÉES - TABLEAU DE MODIFICATIONS

# CHAPITRE	TITRE DE CHAPITRE	MODIFICATIONS
Général	Tous les chapitres	<ul style="list-style-type: none"> <li>Documents reformatés pour assurer la concordance avec les chapitres de la phase 2</li> <li>Modifications mineures apportées pour s'aligner avec les choix stylistiques de la phase 2 (par exemple, « les inspecteurs de la sûreté de l'aviation » plutôt que « les inspecteurs de Transports Canada », etc.)</li> <li>Les modifications apportées pour diminuer la redondance et renforcer la clarté</li> <li>Texte réglementaire mis à jour pour assurer la concordance avec les modifications apportées à la réglementation</li> <li>Toutes les références à la « prochaine phase 2 de la réglementation / exigences / attentes, etc. » ont été retirées</li> </ul>
1	Aperçu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modifié pour englober les nouvelles dispositions de la phase 2</li> </ul>
2	Niveaux AVSEC	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nouveau</li> </ul>
3	Responsable de la sûreté	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ajout d'une clarification concernant les suppléants et les méthodes de communication</li> </ul>
4	Personnel de sûreté	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nouveau chapitre, mais contenant des éléments des lignes directives de la phase 1 (sections 4.2 et 4.3)</li> <li>Contenu de la phase 1 réorganisé pour plus de clarté</li> </ul>
5	Exigences PSA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modifications mineures apportées pour augmenter la clarté</li> <li>Paragraphe sur le matériel étiqueté « divulgation non autorisée interdite » ajouté pour régler le problème avec le matériel sensible étant partagé au cours de la mise en œuvre de la phase 1</li> <li>Section sur les informations sensibles réorganisée pour augmenter la clarté</li> <li>Nouvelle Annexe ajoutée afin d'aider les exploitants d'aérodrome avec la conformité</li> <li>Texte réglementaire mis à jour pour correspondre à la réglementation</li> </ul>
6	Comité de sûreté	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exemple restructuré pour plus de clarté</li> </ul>
10	Menu des mesures de protection additionnelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nouveau</li> </ul>
11	Plans d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modifié pour inclure de nouvelles dispositions de la Phase 2</li> </ul>
12	Exercices de sûreté	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modifié pour inclure de nouvelles dispositions de la Phase 2</li> </ul>
13	Mesures correctives	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modifié pour différencier l'exemple du texte des lignes directives générales</li> </ul>
14	Exploitants et les PPLS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucun changement important</li> </ul>
15	PPLS - aperçu	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modifié afin de supprimer la spéculation concernant les exigences de la phase 2</li> </ul>
16	PPLS - Responsable de la sûreté	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réorganisé pour augmenter la clarté et pour refléter le chapitre concernant le responsable de la sûreté de l'aérodrome</li> </ul>
17	Soutien PPLS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restructuration importante pour augmenter la clarté</li> <li>Paragraphe sur le matériel étiqueté « divulgation non autorisée interdite » ajouté pour régler le problème avec le matériel sensible étant partagé au cours de la mise en œuvre de la phase 1</li> <li>Section sur les informations sensibles réorganisée pour plus de clarté</li> </ul>
18	Mesures correctives	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modifié pour différencier l'exemple du texte des lignes directives générales</li> <li>Aucun changement important</li> </ul>
19	Administration	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucun changement</li> </ul>
20	PPLS – Catégorie 2 et 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modifié afin de supprimer la spéculation concernant les exigences de la phase 2</li> </ul>



# TABLE DES MATIÈRES

## 1. APERÇU

1.1 INFORMATION GÉNÉRALE .....	13
1.2 INTERDICTION DE COMMUNICATION.....	13
1.3 QU'EST-CE QU'UN PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE?.....	13
1.4 POURQUOI ADOPTER UN PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE? .....	13
1.5 PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE – CALENDRIER ET PHASES .....	14
1.6 DÉFINITION DES TYPES DE RÈGLEMENTS.....	14
1.7 L'IMPORTANCE DE COMPRENDRE L'OBJECTIF RÉGLEMENTAIRE .....	15
1.8 MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE DE LA PHASE 2 .....	15
TABLEAU 1.1 : APPLICATION ET CARACTÈRE EXÉCUTOIRE DES ÉLÉMENTS DE LA PHASE 2 .....	16
1.9 MATÉRIEL D'ORIENTATION SUPPLÉMENTAIRE .....	17
1.10 PHILOSOPHIE DE SURVEILLANCE DE TRANSPORTS CANADA .....	17
1.11 INSPECTION DE CONFORMITÉ.....	17
1.12 COMMENT UTILISER CE GUIDE PRATIQUE .....	17
1.12.1 CHAPITRES .....	17
1.12.2 SECTIONS .....	17
1.12.3 ÉLÉMENTS DE LA PHASE 2.....	18
1.12.4 ÉLÉMENTS QUI S'APPLIQUENT SEULEMENT À CERTAINES CATÉGORIES D'AÉRODROMES .....	18
1.12.5 ÉCHANTILLONS.....	18
1.12.6 APPENDICES ET ANNEXES .....	18
1.13 OÙ TROUVER DE L'INFORMATION ADDITIONNELLE SUR LES PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE? .....	18
APPENDICE 1.1 : MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE DE LA PHASE 2 .....	19

## CHAPITRE 1 – EXIGENCES POUR LES EXPLOITANTS D'AÉRODROME

### 2. NIVEAUX AVSEC

2.1 INFORMATION GÉNÉRALE .....	23
2.2 APPLICATION .....	23
2.2.1 NIVEAUX AVSEC UTILISÉS PARALLÈLEMENT AVEC D'AUTRES OUTILS RÉGLEMENTAIRES.....	23
2.3 UN SYSTÈME À TROIS NIVEAUX.....	24
2.4 FERMETURE .....	25
2.5 MODIFICATION DU NIVEAU AVSEC .....	25
2.5.1 POUVOIR DE MODIFIER LE NIVEAU AVSEC.....	25
2.5.2 DÉTERMINER S'IL CONVIENT DE CHANGER OU DE MAINTENIR LE NIVEAU AVSEC.....	25
2.5.3 EXIGENCE D'ABAISSEMENT DU NIVEAU AVSEC.....	25
2.5.4 MAINTIEN D'UN NIVEAU AVSEC.....	26
2.5.5 AVIS D'UNE MODIFICATION DU NIVEAU AVSEC.....	26
2.5.6 EXAMEN DU NIVEAU AVSEC AUGMENTÉ .....	26
2.6 MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES – LE RÔLE DES EXPLOITANTS D'AÉRODROME .....	26
2.6.1 NIVEAU AUGMENTÉ ET MAINTIEN D'UN NIVEAU AUGMENTÉ .....	27

2.6.2 COMMUNICATION PAR L'EXPLOITANT D'AÉRODROME - NIVEAU AVSEC ABAISSÉ .....	27
2.6.3 LIMITES DES POUVOIRS ET OBLIGATIONS JURIDIQUES DES EXPLOITANTS D'AÉRODROME.....	27
2.6.4 CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE .....	28
2.7 ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ .....	28
ANNEXE 2.1 AUGMENTATION OU ABAISSEMENT DU NIVEAU AVSEC.....	29

### 3. RESPONSABLE DE LA SÛRETÉ

3.1 DISPONIBILITÉ DU OU DES RESPONSABLES DE LA SÛRETÉ.....	30
3.2 FOURNIR AU MINISTRE LE NOM ET LES COORDONNÉES DU OU DES RESPONSABLES DE LA SÛRETÉ.....	30

### 4. PERSONNEL DE SÛRETÉ DE L'AÉRODROME

4.1 INFORMATION GÉNÉRALE .....	31
4.2 RÔLES ET RESPONSABILITÉS VISANT LA SÛRETÉ DE L'AÉRODROME.....	31
4.2.1 DÉFINIR LES RÔLES ET RESPONSABILITÉS .....	31
4.2.2 DOCUMENTER LES RÔLES ET RESPONSABILITÉS.....	32
4.2.3 COMMUNIQUER LES RÔLES ET RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ .....	32
4.2.4 VÉRIFICATION DE LA CONFORMITÉ .....	32
4.3 RÔLES ET RESPONSABILITÉS VISANT LA SÛRETÉ DE L'AÉRODROME - RESPONSABLES DE LA SÛRETÉ .....	33
4.4 EXIGENCES DE FORMATION VISANT LE PERSONNEL DE SÛRETÉ .....	34
4.5 FORMATION EN MATIÈRE DE SÛRETÉ VS SENSIBILISATION À LA SÛRETÉ .....	35
4.6 EXIGENCES RELATIVES À LA FORMATION INITIALE .....	35
4.6.1 FORMATION INITIALE - ÉLÉMENTS PRESCRITS .....	36
4.6.2 FORMATION INITIALE - ÉVALUATION .....	37
4.6.3 DROITS ACQUIS .....	37
4.7 EXIGENCES RELATIVES À LA FORMATION D'APPOINT .....	37
4.7.1 FORMATION D'APPOINT - DÉCLENCHEURS .....	38
4.7.2 FORMATION D'APPOINT - ÉVALUATION.....	39
4.8 FORMATION SUR LE TAS .....	39
4.9 DOSSIERS DE FORMATION, EXIGENCES D'ÉVALUATION, CONSERVATION ET ACCÈS MINISTÉRIEL .....	40
4.10 AUTRES DIRECTIVES ET CONSEILS CONCERNANT L'ÉLABORATION ET LA PRESTATION DE LA FORMATION DU PERSONNEL DE SÛRETÉ DE L'AÉRODROME .....	40

### 5. EXIGENCES POUR UN PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

5.1 ÉNONCÉ DE POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ.....	41
5.1.1 QUI DOIT ÊTRE MIS AU COURANT?.....	45
5.1.2 DIVULGATION DE L'ÉNONCÉ DE POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ .....	45
5.1.3 ACCESSIBILITÉ DE L'ÉNONCÉ DE POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ .....	45
5.2 PROCESSUS POUR RÉPONDRE AUX INCIDENTS DE SÛRETÉ ET AUX INFRACTIONS À LA SÛRETÉ .....	46
5.3 PROGRAMME DE SENSIBILISATION À LA SÛRETÉ.....	47
5.4 RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SÛRETÉ - PROCESSUS ET EXIGENCES .....	49
5.4.1 ÉVALUATION ET DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS SUR LES RISQUES .....	49
5.4.2 PROCESSUS/EXIGENCES DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SÛRETÉ .....	50
5.4.3 DIVULGATION DE RENSEIGNEMENTS DÉLICATS RELATIFS À LA SÛRETÉ .....	53

5.5 CARTE À LA L'ÉCHELLE DE L'AÉRODROME .....	53
5.6 DOCUMENTATION DES EXIGENCES RELATIVES À LA SÛRETÉ AÉRIENNE .....	54
5.6.1 DOCUMENTATION DE LA CONFORMITÉ AUX EXIGENCES RELATIVES À LA SÛRETÉ AÉRIENNE.....	54
5.6.2 CONSERVATION DE RENSEIGNEMENTS ET TRANSMISSION AU MINISTRE .....	55
APPENDICE 5.1 EXEMPLE DE VÉRIFICATION DE CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ .....	57

## 6. COMITÉ DE SÛRETÉ

6.1 INFORMATION GÉNÉRAL.....	58
6.2 MANDAT DE COMITÉ DE SÛRETÉ .....	58

## 7. COMITÉ CONSULTATIF MULTI-ORGANISMES

\* Veuillez consulter le matériel d'orientation supplémentaire

## 8. ÉVALUATIONS DES RISQUES VISANT LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

\* Veuillez consulter le matériel d'orientation supplémentaire

## 9. PLANS STRATÉGIQUES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

\* Veuillez consulter le matériel d'orientation supplémentaire

## 10. RÉPERTOIRES DE MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES\*61

10.1 INFORMATION GÉNÉRALE .....	61
10.2 EXIGENCES EN FONCTION DE LA CATÉGORIE D'AÉRODROME .....	62
10.2.1 AÉRODROMES DE CATÉGORIE 1 .....	62
10.2.2 AÉRODROMES DES CATÉGORIES 2 ET 3.....	62
10.3 ÉLABORATION DES RÉPERTOIRES DE MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES .....	63
10.3.1 ATTÉNUATION DES ÉTATS DE RISQUE ACCRU .....	64
10.3.2 RÉPERTOIRES PROGRESSIFS.....	64
10.3.3 ACTIVITÉS RELEVANT DES POUVOIRS ET OBLIGATIONS JURIDIQUES DE L'EXPLOITANT DE L'AÉRODROME (RELEVANT DE LA COMPÉTENCE DE L'EXPLOITANT DE L'AÉRODROME) .....	64
10.3.4 SÉLECTION RAPIDE .....	65
10.3.5 TYPES D'ACTIVITÉS .....	65
10.3.6 ENDROITS.....	66
10.3.7 DÉCRIRE LES MESURES DE PROTECTION DÉJÀ EN PLACE (NIVEAU AVSEC 1) SELON LE TYPE D'ACTIVITÉ ET L'ENDROIT66	
10.3.8 PERSONNES ET ORGANISMES RESPONSABLES .....	66
10.4 EXIGENCE DE CONSULTER LE COMITÉ CONSULTATIF MULTI-ORGANISMES .....	66
10.5 PRÉSENTATION ET CRITÈRES D'APPROBATION .....	67
10.5.1 PRÉSENTATION .....	67
10.5.2 LE PROCESSUS D'APPROBATION .....	67
10.5.3 CRITÈRES D'APPROBATION.....	68
10.6 MODIFICATIONS DU RÉPERTOIRE DE MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES .....	68
10.7 EXERCICES DU RÉPERTOIRE DE MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES .....	69
10.8 DOSSIER .....	70
APPENDICE 10.1 : EXEMPLE DU MODÈLE D'UN RÉPERTOIRE DE MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES .....	71

## 11. PLANS D'URGENCE

11.1 INFORMATION GÉNÉRALE .....	72
11.2 CONSIDÉRATIONS .....	73
11.3 EXIGENCES RELATIVES AUX DOSSIERS .....	74

## 12. EXERCICES DE SÛRETÉ

12.1 INFORMATION GÉNÉRALE .....	74
12.2 CONCEPTION ET ÉLABORATION DES EXERCICES .....	75
12.2.1 SUJETS D'EXERCICE .....	75
12.2.2 PLANIFICATION DE L'EXERCICE .....	76
12.2.3 EXÉCUTION ET ÉVALUATION DES EXERCICES .....	76
12.3 EXERCICES FONDÉS SUR LA DISCUSSION .....	76
12.3.1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX .....	76
12.3.2 SÉMINAIRES .....	77
12.3.3 ATELIERS.....	77
12.3.4 EXERCICES SUR TABLE.....	77
12.3.5 JEUX.....	78
12.3.6 EXIGENCES RELATIVES À LA FRÉQUENCE ET EXERCICES FONDÉS SUR LA DISCUSSION .....	78
12.3.7 ÉQUIVALENCE.....	78
12.4 EXERCICES FONDÉS SUR LES OPÉRATIONS .....	78
12.4.1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX .....	78
12.4.2 ENTRAÎNEMENTS .....	79
12.4.3 EXERCICE FONCTIONNEL .....	79
12.4.4 EXERCICES À GRAND DÉPLOIEMENT .....	79
12.4.5 EXIGENCES RELATIVES À LA FRÉQUENCE DES EXERCICES FONDÉS SUR LES OPÉRATIONS .....	80
12.4.6 ÉQUIVALENCE.....	80
12.5 EXIGENCE D'AVISER LE MINISTRE .....	80
12.6 EXIGENCE RELATIVE AUX DOSSIERS.....	80

## 13. MESURES CORRECTIVES

13.1 INFORMATION GÉNÉRAL.....	81
13.2 MESURES CORRECTIVES - APPROCHE PAR ÉTAPES COMPRENANT UN PLAN DE MESURES CORRECTIVES .....	81

## 14. RÔLE DE L'EXPLOITANT D'UN AÉRODROME AU CHAPITRE DES EXIGENCES DU PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE DES PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ

## CHAPITRE 2 - EXIGENCES POUR LES PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ AUX AÉRODROMES DE CATÉGORIE 1

## 15. APERÇU

## **16. RESPONSABLE DE LA SÛRETÉ**

16.1 DISPONIBILITÉ DU OU DES RESPONSABLES DE LA SÛRETÉ.....	90
16.2 FOURNIR À L'EXPLOITANT DE L'AÉRODROME ET AU MINISTRE LE NOM ET LES COORDONNÉES DU/DES RESPONSABLE(S) DE LA SÛRETÉ .....	90

## **17. SOUTIEN POUR LES PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE**

17.1 RÔLES ET RESPONSABILITÉS VISANT LA SÛRETÉ DE L'AÉRODROME (PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ) ..	91
17.1.1 DÉFINITION DES RÔLES ET DES RESPONSABILITÉS .....	91
17.1.2 DOCUMENTER LES RÔLES ET LES RESPONSABILITÉS.....	92
17.1.3 COMMUNIQUER LES RÔLES ET LES RESPONSABILITÉS VISANT LA SÛRETÉ.....	92
17.1.4 VÉRIFICATION DE LA CONFORMITÉ.....	92
17.2 RÔLES ET RESPONSABILITÉS DE SÛRETÉ VISANT LES AÉRODROMES – RESPONSABLE DE LA SÛRETÉ .....	93
17.3 PROGRAMME DE SENSIBILISATION À LA SÛRETÉ.....	94
17.4 MESURES DE PROTECTION DES ZONES RÉGLEMENTÉES ET POUR EMPÊCHER LES ATTEINTES À LA SÛRETÉ .....	96
17.5 DÉCRIRE LES ZONES SUR LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ.....	97
17.6 DOCUMENTATION ET MANIPULATION DES RENSEIGNEMENTS DE NATURE DÉLICATE .....	97
17.7 DIVULGATION DE RENSEIGNEMENTS DE NATURE DÉLICATE POUR LA SÛRETÉ .....	100
17.8 TRANSMISSION DE RENSEIGNEMENTS À L'EXPLOITANT ET AU MINISTRE.....	100
17.8.1 CONSERVATION DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE.....	101

## **18. MESURES CORRECTIVES**

18.1 INFORMATION GÉNÉRAL.....	101
-------------------------------	-----

## **19. ADMINISTRATION DES ÉLÉMENTS DU PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE PAR LE PARTENAIRE DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ**

### **CHAPITRE 3 – EXIGENCES POUR LES PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ AUX AÉRODROMES DE CATÉGORIES 2 ET 3**

## **20. PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DU SÛRETÉ - AÉRODROMES DES CATÉGORIES**

20.1 APERÇU .....	107
20.2 TRANSMISSION DE RENSEIGNEMENTS .....	107
20.3 DOCUMENTATION DÉCRIVANT LES ZONES SITUÉES SUR LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ.....	108

## **ANNEX A**

*Veuillez consulter le matériel d'orientation supplémentaire .....	109
--	-----

<b>ANNEX B : DIAGRAMME DU PROCESSUS D'APPROBATION .....</b>	<b>110</b>
---	------------

## **ANNEX C**

*Veuillez consulter le matériel d'orientation supplémentaire .....	111
--	-----



## 1. APERÇU

### 1.1 INFORMATION GÉNÉRALE

Le présent document sert de guide expliquant la réglementation liée aux programmes de sûreté aéroportuares prévus dans le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Ce matériel d'orientation contient des renseignements concernant les exigences relatives aux programmes de sûreté aéroportuares. Il énonce les attentes de Transports Canada pour chaque élément de base, fournit de plus amples renseignements sur l'intention des dispositions et donne des exemples de leur mise en pratique. Il précise également la terminologie utilisée et, s'il y a lieu, décrit comment les critères réglementés sont utilisés dans le cadre d'un processus d'approbation.

### 1.2 INTERDICTION DE COMMUNICATION

Le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* comprend des restrictions claires sur la communication des renseignements délicats relatifs à la sûreté. Les articles 213, 380 et 484 interdisent la divulgation de renseignements délicats relatifs à la sûreté qui sont créés ou utilisés en vertu des exigences du programme de sûreté aéroportuaire à toute personne autre que le ministre, sauf si la divulgation est :

- exigée par la loi;
- nécessaire pour se conformer aux dispositions de la Loi sur l'aéronautique relatives à la sûreté aérienne, aux exigences réglementaires ou aux exigences d'une directive d'urgence, ou pour en faciliter la conformité.

Étant donné que les présentes lignes directrices contiennent des exemples précis de renseignements délicats relatifs à la sûreté, elles doivent être protégées contre l'accès non autorisé.

### 1.3 QU'EST-CE QU'UN PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE?

Un programme de sûreté aéroportuaire est conçu pour aider une organisation comme un aéroport ou un partenaire de la première ligne de sûreté,<sup>1</sup> à

<sup>1</sup> Un « partenaire de la première ligne de sûreté » désigne une entreprise, un organisme ou un groupe à but non lucratif – à l'exception de l'exploitant d'un aéroport, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, d'un ministère ou organisme gouvernemental ou d'un corps policier ayant compétence à l'aéroport – occupant une zone qui est située sur la première ligne de sûreté d'un aéroport et qui comprend un point d'accès aux zones réglementées. La présente définition comprend notamment les locataires commerciaux de l'exploitant d'un aéroport.

gérer et à appuyer la sûreté aérienne d'une manière globale, intégrée, coordonnée et en fonction des risques. Il comprend des éléments tels que des politiques, des procédures et des pratiques conçues pour faciliter la préparation, la détection et la prévention, l'intervention et la récupération en cas d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile.

L'Organisation de l'aviation civile internationale définit actuellement les « actes d'intervention illicite » comme suit :

« **Actes d'intervention illicite.** Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

- capture illicite d'un aéronef en vol;
- destruction d'un aéronef en service;
- prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes;
- intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique;
- introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse à des fins criminelles;
- utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement;
- communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile. »

Les éléments d'un programme de sûreté aéroportuaire doivent être documentés, mis en œuvre et conservés.

### 1.4 POURQUOI ADOPTER UN PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE?

Un programme de sûreté aéroportuaire renforce la capacité de réagir aux menaces ou aux risques de sûreté aérienne, nouveaux ou imprévus :

- en favorisant une plus grande sensibilisation à la sûreté aérienne et une meilleure compréhension des rôles et responsabilités d'une organisation en matière de sûreté de l'aéroport;
- en encourageant et en coordonnant, s'il y a lieu, l'échange de renseignements relatifs à la sûreté aérienne, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'organisation;

- en amenant l'ensemble de l'organisation à s'engager davantage et à être proactif dans la gestion, la coordination, l'intégration et l'amélioration continue de la sûreté grâce à la gestion des risques, à la formation, à la sensibilisation et à la préparation aux situations d'urgence.

Un programme de sûreté aéroportuaire permettra au Canada de mieux se conformer aux normes et aux pratiques internationales et d'améliorer la sûreté et la crédibilité de l'Aviation civile canadienne.

## 1.5 PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE - CALENDRIER ET PHASES

Suite aux vastes consultations, Transports Canada a divisé l'élaboration et la mise en œuvre des programmes de sûreté aéroportuaire en deux phases :

- Éléments de base, publiés dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le 4 janvier 2012 (parfois appelé la phase 1);
- Éléments plus complexes de gestion de la sûreté, publiés dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le 2 juillet 2014 (parfois appelé la phase 2).

L'approche progressive visait à fournir dans l'immédiat un rendement amélioré en matière de sûreté, à prévoir assez de temps pour établir des éléments de base sur lesquels les éléments subséquents (phase 2) seraient fondés et à accorder plus de temps pour aborder les exigences plus complexes de gestion de la sûreté.

Éléments d'un programme de sûreté aéroportuaire :

### PHASE 1

#### Tous les aéroports désignés pour le contrôle de sûreté :

- nommer un responsable de la sûreté;
- définir les rôles et les responsabilités visant la sûreté de l'aéroport;
- mettre en place un énoncé de politique en matière de sûreté;
- répondre aux incidents/infractions
- mettre en œuvre un programme de sensibilisation à la sûreté;
- avoir une carte à l'échelle qui indique les zones réglementées, les enceintes de sûreté et les points d'accès aux zones réglementées;
- documenter la conformité à la réglementation;
- tenir un comité de sûreté;
- gérer des renseignements relatifs à la sûreté aérienne;
- appliquer des mesures correctives;
- renforcer les plans d'urgence et les exercices de sûreté.

### PHASE 2

#### Tous les aéroports désignés pour le contrôle de sûreté :

- établissement d'un système de niveau « AVSEC » national pour officialiser la communication d'un changement dans le niveau de risque;
- exigence relative à l'établissement d'un répertoire de mesures de protection supplémentaires à appliquer immédiatement pour faire face aux états de risque accru;
- exigences de formation du personnel de sûreté qui tiennent davantage compte des pratiques recommandées au niveau international;
- exigences des plans d'urgences et des exercices de sûreté accrus qui cadrent davantage avec les normes internationales.

#### Aéroports de catégorie 1 seulement\* :

- mise en place d'un comité consultatif multi organismes;
- réalisation d'une évaluation des risques de la sûreté aéroportuaire et sa présentation pour approbation;
- Élaboration et présentation d'un plan stratégique de sûreté aéroportuaire.

\*Ces exigences ne s'appliquent pas aux aéroports de catégorie 2 et 3, sauf si le ministre l'ordonne.

## 1.6 DÉFINITION DES TYPES DE RÈGLEMENTS

Le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne contient un ensemble de règlements normatifs et de règlements axés sur la gestion et le rendement, lesquels sont définis ci-après. Les exigences du programme de sûreté aéroportuaire portent principalement sur un ensemble d'exigences axées sur la gestion et le rendement.

**Les règlements normatifs** expliquent comment atteindre un objectif d'intérêt public. Par exemple, un règlement normatif qui concerne une clôture de périmètre pourrait exiger que la clôture soit d'une certaine hauteur.

**Les règlements axés sur la gestion** exigent que les entités réglementées élaborent et mettent en œuvre des systèmes ou des processus pour atteindre un objectif en matière de politiques. Par exemple, l'élaboration d'un protocole d'intervention en cas d'incident de sûreté afin d'assurer l'adoption d'une approche organisationnelle uniforme en matière d'intervention en cas d'incident.

**Les règlements axés sur le rendement** portent principalement sur le résultat attendu. Autrement dit, le règlement définit en quoi consiste l'objectif réglementaire, mais n'explique pas comment

l'atteindre. Par exemple, un exploitant pourrait devoir :

- contrôler l'accès à une zone réglementée sans donner de détails sur les systèmes ou les mesures de contrôle à mettre en place;
- créer un comité de sûreté chargé de fournir des conseils et d'aider à coordonner la sûreté d'un aéroport, sans donner de détails sur le mandat exact du comité ou sa composition.

### 1.7 L'IMPORTANCE DE COMPRENDRE L'OBJECTIF RÉGLEMENTAIRE

Comme l'accent est mis sur les exigences fondées sur la gestion et sur le rendement, il est essentiel de tenir compte de l'objectif réglementaire ou de l'intention de chaque disposition d'un programme de sûreté aéroportuaire. Dans plusieurs cas, la conformité sera mesurée en fonction de l'atteinte de l'objectif, puisque Transports Canada ne prescrit pas comment l'objectif devrait être atteint.

Les exemples suivants, tirés du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, soulignent les objectifs réglementaires, lesquels sont indiqués en *italique bleu* :

- Établir et mettre en œuvre un processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aéroport *de manière coordonnée pour minimiser leur incidence*.
- Recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne *de manière à les protéger contre l'accès non autorisé*.
- Disposer d'un énoncé de politique en matière de sûreté qui *établit un engagement et une orientation générale en matière de sûreté à l'aéroport et qui fixe les objectifs de sûreté de l'exploitant*.

Il faut tenir compte de ce qui suit lors de l'élaboration et de la consignation des processus en réponse aux lois habilitantes :

- Les processus, les procédures, les procédures normales d'exploitation et les directives du programme de sûreté aéroportuaire doivent être alignés sur les objectifs/résultats énoncés de l'exigence réglementée;
- La conformité sera mesurée en fonction de l'atteinte des objectifs/résultats;
- Si la disposition, l'objectif ou le résultat n'est pas clair, demander des précisions à Transports Canada.

### 1.8 MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE DE LA PHASE 2

Tous les éléments de la phase 1 relativement aux programmes de sûreté aéroportuaire sont maintenant en vigueur. Transports Canada a échelonné l'application des éléments de la phase 2 pour donner aux exploitants d'aéroport le temps d'établir les éléments et faciliter leur mise en œuvre. Le tableau 1.1, ci-dessous, et l'appendice 1.1 énoncent l'application et la date d'entrée en vigueur de chaque élément du programme de sûreté aéroportuaire à venir.

**Tableau 1.1 : Application et caractère exécutoire des éléments de la phase 2**

ÉLÉMENT DE LA PHASE 2	APPLICATION	DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR		
		CATÉGORIE 1	CATÉGORIE 2	CATÉGORIE 3
Comité consultatif multi organismes*	Aérodromes de catégorie 1 <i>*Aérodromes de catégorie 2 seulement si ordonné par le ministre</i>	15 déc. 2014	S/O <sup>1</sup>	S/O
Évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire*	Aérodromes de catégorie 1 <i>* Aérodromes de catégorie 2 et 3 seulement si ordonné par le ministre</i>	15 mars 2015	S/O <sup>1</sup>	S/O <sup>1</sup>
Exigences de formation pour le personnel de sûreté	Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3	15 avril 2015	Apr 15, 2015	Apr 15, 2015
Plans d'urgence accrus	Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3	15 avril 2015	Apr 15, 2015	Apr 15, 2015
Présentation du plan stratégique de sûreté aéroportuaire*	Aérodromes de catégorie 1 <i>* Aérodromes de catégorie 2 et 3 seulement si ordonné par le ministre</i>	15 févr. 2016	S/O <sup>2</sup>	S/O <sup>2</sup>
Répertoire de mesures de protection supplémentaires pour répondre à un changement du niveau AVSEC**	Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3	<i>**Partie du plan stratégique de sûreté aéroportuaire des aéroports de catégorie 1</i>	Apr 15, 2016	Sept 15, 2016
(comprend les exercices des mesures de protection)	Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3	15 mai 2016	Sep 15, 2016	Mar 15, 2017
Exercices de sûreté (reliés aux répertoires de mesures de protection supplémentaires et aux niveaux AVSEC)	Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3	15 mai 2016	Sep 15, 2016	Mar 15, 2017
Implementation of strategic airport security plan	Aérodromes de catégorie 1 <i>* Aérodromes de catégorie 2 et 3 seulement si ordonné par le ministre</i>	15 mai 2016	S/O <sup>3</sup>	S/O <sup>3</sup>

1 Suivant un arrêté du ministre, l'exploitant de l'aérodrome a 10 mois pour appliquer l'élément.

2 Suivant un arrêté du ministre, l'exploitant de l'aérodrome a 22 mois pour appliquer l'élément.

3 Suivant un arrêté du ministre, l'exploitant de l'aérodrome a 25 mois pour appliquer l'élément.

## 1.9 MATÉRIEL D'ORIENTATION SUPPLÉMENTAIRE

En raison de la sensibilité du matériel, l'orientation sur le comité consultatif multi-organismes, l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire (incluant l'annexe C) et le plan stratégique de sûreté aéroportuaire, ainsi que l'annexe A seront publiés séparément. Ce matériel sera fourni seulement aux aéroports qui nécessitent l'information.

## 1.10 PHILOSOPHIE DE SURVEILLANCE DE TRANSPORTS CANADA

La philosophie de surveillance de la sûreté aérienne de Transports Canada vise à fournir une orientation, des conseils et du soutien aux industries qui élaborent leurs programmes de sûreté aéroportuaire. Le Ministère aidera les exploitants d'aéroport et les partenaires à élaborer ces programmes, tout en leur transmettant des observations sur la façon dont ils peuvent se conformer aux exigences réglementaires. Comme les éléments de la phase 1 ont déjà été établis, l'orientation et les conseils de Transports Canada viseront les éléments des programmes de sûreté aéroportuaire de la phase 2. Les inspecteurs de la sûreté aérienne de Transports Canada reçoivent de la formation sur l'inspection et l'application de la loi, de même qu'une formation spécialisée sur la gestion du risque afin d'éclairer leurs décisions concernant les activités de surveillance et de conformité.

Suite à la période de mise en œuvre progressive, les inspecteurs de la sûreté aérienne inspecteront les aéroports et les partenaires de la première ligne de sûreté pour vérifier la conformité des programmes de sûreté aéroportuaire aux exigences réglementaires et pourront appliquer une variété de mesures d'application de la loi en cas de non-conformité avec le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* (p. ex., lettres de non-conformité, sanctions administratives pécuniaires, etc.).

## 1.11 INSPECTION DE CONFORMITÉ

La conformité à la réglementation sur les programmes de sûreté aéroportuaire pour les programmes de sûreté aérienne sera vérifiée au moyen d'inspections réalisées sur place par des inspecteurs de la sûreté aérienne. La conformité à chaque disposition réglementaire sera mesurée en fonction de l'objectif de l'exigence. Toutefois, conformément à l'approche en matière de réglementation du Ministère, qui est axée sur les résultats, Transports Canada ne prescrit

pas comment l'objectif de chaque disposition devrait être atteint. Pour évaluer si un exploitant d'aéroport ou un partenaire de la première ligne de sûreté respecte ou non les dispositions respectives, l'inspecteur de la sûreté aérienne utilisera un outil d'évaluation de la conformité pour déterminer le niveau de conformité de l'exploitant et évaluer si l'exigence existe, si elle a été mise en place et si elle est efficace. Par exemple :

- Un programme de sensibilisation à la sûreté est documenté, et donc il existe;
- Des séances de sensibilisation ont été offertes en salles de classe ou sur le Web, ce qui démontre que le programme de sensibilisation à la sûreté a été mis en œuvre;
- Des discussions avec les employés de l'aéroport révèlent qu'ils sont habitués à assumer leurs responsabilités en matière de sûreté aérienne et qu'ils savent quoi faire en cas d'incident, ce qui indique que le programme est efficace.

L'outil d'évaluation de la conformité est en cours d'élaboration. Lorsqu'il sera prêt, l'outil d'évaluation de la conformité sera fourni aux exploitants d'aéroport par Transports Canada sur demande.

## 1.12 COMMENT UTILISER CE GUIDE PRATIQUE

### 1.12.1 CHAPITRES

Le présent document est divisé en trois chapitres. Le premier chapitre (Sections 2-14) présente la réglementation sur les programmes de sûreté aéroportuaire pour les exploitants d'aéroports de catégorie 1, de catégorie 2 et de catégorie 3. Le deuxième chapitre (Sections 15-19) examine la réglementation concernant les partenaires de la première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 1. Le troisième chapitre (Section 20) traite de la réglementation qui s'applique aux partenaires de la première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 2 et 3.

### 1.12.2 SECTIONS

Chaque chapitre est divisé en sections portant sur chaque élément du programme de sûreté aéroportuaire. Chaque section présente de l'information étape par étape qu'un exploitant d'aéroport peut utiliser pour se conformer aux exigences réglementaires liées aux programmes de sûreté aéroportuaire prévues par le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

### 1.12.3 ÉLÉMENTS DE LA PHASE 2

La version précédente des *Lignes directrices à l'intention de l'industrie : Programmes de sûreté aéroportuaire* décrivait seulement les éléments de la phase 1. La version actuelle fusionne les deux phases pour créer un seul document d'orientation. Par conséquent, dans la table des matières et dans le document, les titres visant les éléments de la phase 1 seront en **TURQUOISE**, tandis que les titres visant de nouveaux éléments issus de la phase 2 seront en **VERT**. Seules des modifications mineures ont été apportées au matériel d'orientation de la phase 1.

Bien que le présent document remplace la version antérieure du matériel d'orientation, il convient de réitérer qu'aucune partie du présent document ne remplace le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne ou ses modifications subséquentes.

### 1.12.4 ÉLÉMENTS QUI S'APPLIQUENT SEULEMENT À CERTAINES CATÉGORIES D'AÉRODROMES

Certains éléments de la phase 2 s'appliquent seulement à certaines catégories d'aérodromes. Un astérisque (\*) est apposé après le titre d'une section pour indiquer que l'élément décrit dans cette section peut ne pas s'appliquer à toutes les catégories d'aérodromes. Les renseignements concernant la ou les catégories d'aérodromes auxquelles l'élément s'applique figureront en *italique* directement sous le titre de la section.

### 1.12.5 ÉCHANTILLONS

Tout au long du document, les échantillons seront présentés dans un encadré sur fond vert.

### 1.12.6 APPENDICES ET ANNEXES

Les appendices se retrouvent à la fin des sections. Les annexes se retrouvent à la fin du matériel d'orientation.

## 1.13 OÙ TROUVER DE L'INFORMATION ADDITIONNELLE SUR LES PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE?

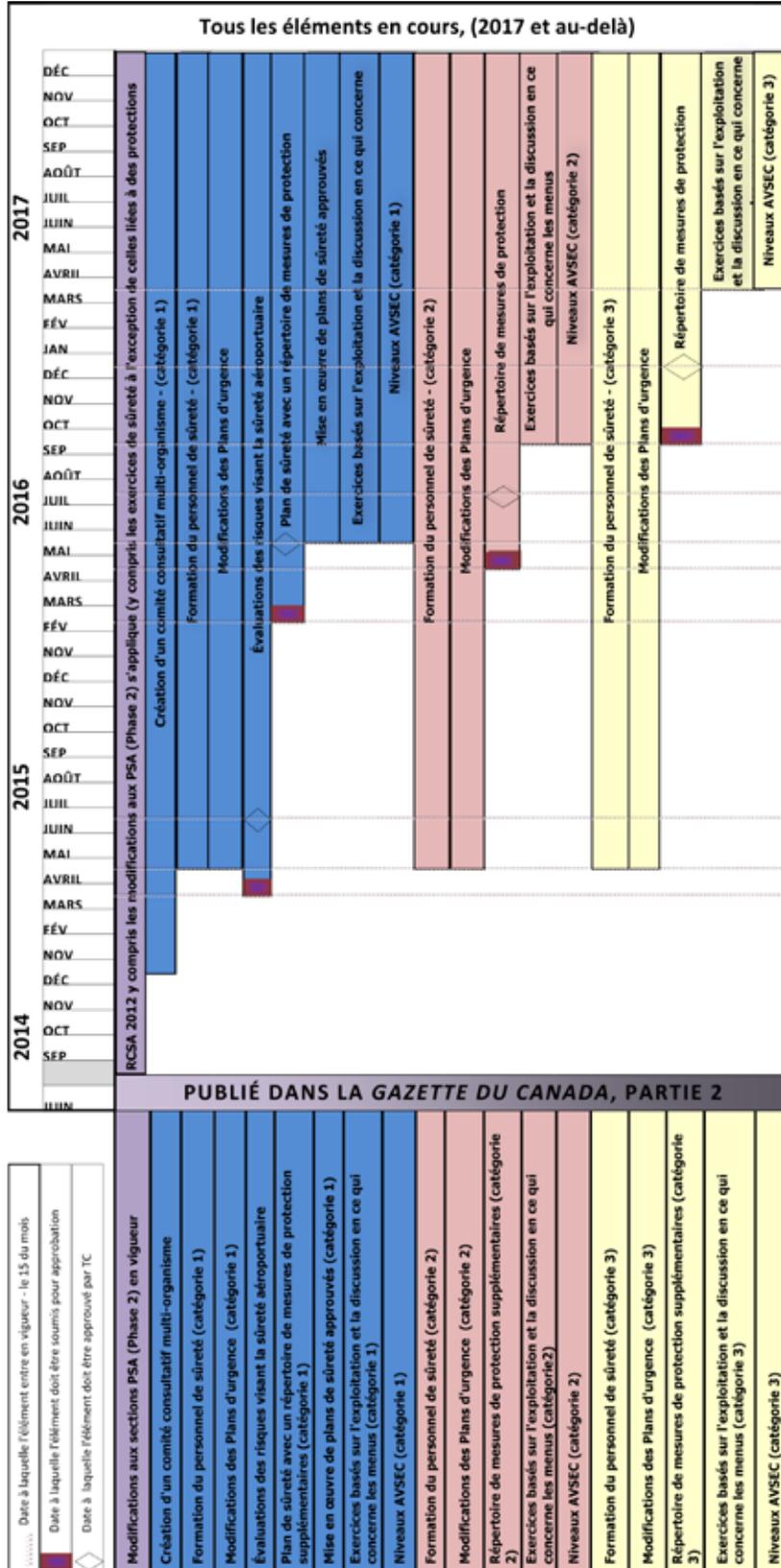
Le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* fait parfois référence au ministre. Dans ces cas, ce sont le directeur régional de la sûreté et les inspecteurs de la sûreté aérienne respectifs travaillant dans chaque région qui assument le

rôle de représentants du ministre. Les exploitants d'aérodrome et les partenaires de la première ligne de sûreté peuvent communiquer avec ces représentants à l'un des numéros suivants :

Région de l'Atlantique (902) 431-8563	45, promenade Alderney, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 2N6
Région du Québec (514) 633-3557	700, place Leigh Capreol Dorval (Québec) H4Y 1G7
Région de l'Ontario (416) 952-0519	4900, rue Yonge North York (Ontario) M2N 6A5
Région des Prairies et du Nord (204) 983-2168	344, rue Edmonton Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4
Région du Pacifique (604) 666-3190	800, rue Burrard Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8

Des demandes de renseignements peuvent aussi être envoyées à la boîte de courrier électronique générale du programme de sûreté aéroportuaire ([ASP-PSA@tc.gc.ca](mailto:ASP-PSA@tc.gc.ca)). Les demandes de renseignements seront acheminées à la personne compétente. Il faut éviter de transmettre des demandes de renseignements de nature délicate pour la sûreté au moyen de cette boîte de courrier électronique.

## APPENDICE 1.1 : MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE DE LA PHASE 2





# CHAPITRE 1 - EXIGENCES POUR LES EXPLOITANTS D'AÉRODROME





## 2. NIVEAUX AVSEC\*

\*Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3

### 2.1 INFORMATION GÉNÉRALE

Transports Canada utilise les niveaux AVSEC pour :

- communiquer un changement du niveau de risque;
- établir l'obligation réglementaire pour les exploitants d'aérodrome de prendre les mesures nécessaires pour donner suite au risque accru pendant une période donnée.

Il existe des exigences réglementaires visant à atténuer les risques permanents en matière de sûreté aérienne. Toutefois, il y a souvent des mesures supplémentaires qui peuvent être prises en plus des exigences de base pour améliorer la sûreté aérienne en cas d'un état de risque accru à court terme.

Les niveaux AVSEC et les répertoires de mesures de protection supplémentaires servent à répondre à un état de risque accru à court terme (c.-à-d. d'une durée de quelques jours à quelques semaines). La période pendant laquelle le niveau AVSEC sera accru sera fixée par le ministre et dépendra des circonstances particulières. D'autres instruments réglementaires, tels que des arrêtés d'urgence, seront utilisés pour aborder les questions nécessitant une solution à plus long terme.

Transports Canada accroît le niveau AVSEC quand :

- des renseignements indiquent qu'il existe un risque accru auquel le contexte de sécurité existant pourrait ne pas répondre de façon suffisante; et
- des mesures de protection supplémentaires, relevant de l'exploitant de l'aérodrome, peuvent être appliquées et atténueront probablement le risque que la menace se concrétise.

Selon les renseignements disponibles, les niveaux AVSEC peuvent être imposés à l'échelle nationale, régionale ou locale, pour un aérodrome particulier ou une partie de l'aérodrome.

En réponse à un changement de l'état de risque, le ministre peut augmenter le niveau AVSEC du niveau 1 (conditions normales d'exploitation) au niveau 2 (risque élevé) ou au niveau 3 (risque critique ou imminent). Les exploitants d'aérodromes de catégorie 1, de catégorie 2 et de catégorie 3 ont la responsabilité de choisir et de mettre en œuvre les mesures de protection qui atténueront le mieux le risque accru. Un répertoire de mesures de protection

supplémentaires est une liste d'activités, de mesures et de procédures supplémentaires en matière de sûreté qu'un exploitant d'aérodrome peut mettre en œuvre dans un état de risque accru. Les exploitants d'aérodromes peuvent choisir des mesures de protection à partir de leurs répertoires préapprouvés de mesures de protection supplémentaires, bien qu'ils n'y soient pas limités. Pour de plus amples renseignements sur les mesures de protection supplémentaires, consultez la section 10.

### 2.2 APPLICATION

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne  
Partie 13, section 2, a. 778*

*Application :*

*La présente section s'applique à l'égard des aérodromes énumérés aux annexes 1 à 3 ou à toute partie de ceux-ci.*

Ces exigences s'appliquent aux aérodromes de catégorie 1, 2 et 3. Veuillez noter qu'à l'avenir, Transports Canada prévoit appliquer les exigences relatives aux niveaux AVSEC à d'autres intervenants de l'industrie et/ou partenaires, comme les transporteurs aériens et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

#### 2.2.1 NIVEAUX AVSEC UTILISÉS PARALLÈLEMENT AVEC D'AUTRES OUTILS RÉGLEMENTAIRES

Il existe d'autres outils de réglementation, comme les avis de sécurité, les arrêtés d'urgence et les directives d'urgence, pour assurer que les exploitants d'aérodrome donnent suite à l'état de risque accru. Toutefois, ils ont tendance à avoir un caractère normatif, car ils ne permettent pas à l'exploitant de l'aérodrome de choisir les mesures de protection à appliquer. Par contre, les niveaux AVSEC représentent une réorientation vers une réglementation axée sur la gestion et le rendement. Ils donnent aux exploitants d'aérodrome la possibilité de choisir les mesures de protection qui répondent le mieux au changement de l'état de risque. Puisqu'ils choisissent parmi des répertoires de mesures de protection supplémentaires qui ont été approuvées, les exploitants d'aérodrome seront mieux préparés pour réagir rapidement dans des situations de risque accru.

Les circonstances, comme le caractère précis de la menace, le temps disponible pour traiter le risque et le

nombre de parties qui pourraient être touchées, vont en retour influencer sur la décision du ministre d'utiliser ou non les niveaux AVSEC et, le cas échéant, d'émettre ou non un changement du niveau AVSEC seulement, ou en utilisant parallèlement d'autres outils de réglementation existants.

Transports Canada entend partager les renseignements sur l'état de risque accru avec les exploitants d'aérodrome, ce qui leur permettra de choisir le meilleur plan d'action pour traiter le risque.

## 2.3 UN SYSTÈME À TROIS NIVEAUX

### *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne Partie 13, section 2*

#### *Niveau 1 :*

*779. À moins qu'il ne soit augmenté, abaissé ou maintenu conformément à la présente section, le niveau AVSEC pour un aérodrome ou toute partie de celui-ci est le niveau 1. À ce niveau, les conditions normales d'exploitation s'appliquent.*

#### *Niveau 2 :*

*780. Le ministre augmente ou abaisse au niveau 2 le niveau AVSEC pour un aérodrome ou toute partie de celui-ci si les conditions suivantes sont réunies :*

- a) il est mis au courant d'un état de risque accru relatif à un risque élevé;*
- b) il est probable, à la lumière des renseignements disponibles, que des mesures de protection supplémentaires à l'aérodrome ou à une partie de celui-ci atténueront l'état de risque accru.*

#### *Niveau 3 :*

*781. Le ministre augmente au niveau 3 le niveau AVSEC pour un aérodrome ou toute partie de celui-ci si les conditions suivantes sont réunies :*

- (a) il est mis au courant d'un état de risque accru relatif à un risque critique ou imminent;*
- (b) il est probable, à la lumière des renseignements disponibles, que des mesures de protection supplémentaires à l'aérodrome ou à une partie de celui-ci atténueront l'état de risque accru.*

#### *Plusieurs aérodromes :*

*785. Il est entendu que rien dans la présente section n'empêche le ministre d'augmenter, d'abaisser ou de maintenir le niveau AVSEC pour plus d'un aérodrome à la fois.*

Il y a trois niveaux AVSEC. Le premier niveau indique les conditions normales d'exploitation, et les niveaux 2 et 3 sont des niveaux de risque accru pour la sûreté qui sont axés sur l'action. Les niveaux se différencient comme suit :

- **Niveau 1 :** Niveau de sûreté pour lequel le système national d'aviation civile du Canada maintient des procédures de sûreté minimales/régulières en tout temps pour traiter les risques visant la sûreté. À ce niveau, les conditions normales d'exploitation s'appliquent. Par exemple, les procédures normales de l'aérodrome en matière de contrôle de l'accès et/ou de surveillance/patrouille s'appliquent.
- **Niveau 2 :** Niveau de sûreté indiquant un risque élevé visant la sûreté contre le système national d'aviation civile du Canada pour lequel des procédures de sûreté additionnelles au-dessus du niveau 1 doivent être prises pendant une période limitée<sup>2</sup>. Le risque élevé peut être dû à une menace terroriste crédible contre l'aviation civile, à une augmentation de la probabilité d'une atteinte illicite au système d'aviation civile ou à un changement de la criticité d'une cible potentielle au sein de l'aviation civile. La menace peut être spécifique ou non. Ce niveau peut être imposé à l'échelle nationale, régionale ou locale, pour un aérodrome particulier ou une partie de l'aérodrome, et/ou en utilisant parallèlement d'autres outils de réglementation. Pour que le niveau AVSEC soit augmenté au niveau 2, le ministre doit être mis au courant de l'état de risque accru relatif à un risque élevé, et il doit être probable que des mesures de protection supplémentaires mises en œuvre par l'exploitant de l'aérodrome atténueront l'état de risque accru.
- **Niveau 3 :** Niveau de sûreté indiquant un risque critique ou imminent visant la sûreté contre le système d'aviation civile du Canada pour lequel des procédures de sûreté additionnelles considérables au-dessus du niveau 2 doivent être prises pendant une période limitée<sup>3</sup>. Le risque critique ou imminent visant la sûreté peut être dû à une menace terroriste crédible imminente contre l'aviation civile, à une forte augmentation de la probabilité d'une atteinte illicite au système d'aviation civile ou à un changement important

2-3 La période pendant laquelle des mesures de protection supplémentaires devront être mises en œuvre en raison de l'application du niveau AVSEC 2 sera déterminée par le ministre et dépendra des circonstances particulières. Cela dit, les niveaux AVSEC et les répertoires de mesures de protection supplémentaires visent à aborder les questions qui sont de nature temporaire (c.-à-d. d'une durée de quelques jours à quelques semaines).

de la criticité d'une cible potentielle au sein de l'aviation civile. La menace peut être spécifique et/ou imminente. Ce niveau peut être appliqué à l'échelle nationale, régionale ou locale, pour un aéroport particulier ou une partie de l'aéroport, et/ou en utilisant parallèlement d'autres outils de réglementation.

Pour que le niveau AVSEC soit augmenté au niveau 3, le ministre doit être mis au courant de l'état de risque accru relatif à un risque critique ou imminent, **et** il doit être probable que des mesures de protection supplémentaires mises en œuvre par l'exploitant de l'aéroport atténueront l'état de risque accru.

## 2.4 FERMETURE

Si le ministre des Transports ou son représentant juge que le risque visant la sûreté est tel qu'il ne peut être atténué par un changement du niveau AVSEC (et l'application de mesures de protection correspondantes) ou le recours à un autre instrument de réglementation, il peut ordonner la fermeture de l'aéroport (ou d'une partie de celui-ci). Ce pouvoir du ministre est prévu aux articles 4.76 et 6.41 de la *Loi sur l'aéronautique*. L'article 4.76 autorise le ministre à donner des directives enjoignant à quiconque de faire ou de cesser de faire quoi que ce soit qui lui paraît nécessaire pour faire face à un danger immédiat pour la sûreté aérienne. L'article 6.41 autorise le ministre à prendre un arrêté d'urgence afin :

- soit de parer à un risque appréciable – direct ou indirect – pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;
- soit de parer à un danger immédiat pour la sûreté aérienne;
- soit de donner immédiatement suite à toute recommandation d'une personne ou d'un organisme chargé d'enquêter sur un accident ou un incident aérien.

## 2.5 MODIFICATION DU NIVEAU AVSEC

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne  
Partie 13, section 2*

*Exigence d'abaisser le niveau :*

*782. Le ministre abaisse au niveau 1 le niveau AVSEC augmenté pour un aéroport ou toute partie de celui-ci dès que l'état de risque accru cesse de s'appliquer.*

*Maintien d'un niveau :*

*783. Le ministre est autorisé à maintenir un niveau AVSEC augmenté pour un aéroport ou pour toute partie de celui-ci si les critères pour l'augmenter continuent de s'appliquer.*

*Avis :*

*784. S'il augmente, abaisse ou maintient le niveau AVSEC pour un aéroport ou toute partie de celui-ci, le ministre en avise immédiatement l'exploitant de l'aéroport. L'avis :*

- a) comprend des renseignements sur l'état de risque accru;*
- b) précise la date à laquelle il est probable que le niveau AVSEC retourne au niveau 1.*

### 2.5.1 POUVOIR DE MODIFIER LE NIVEAU AVSEC

Le ministre des Transports, par l'entremise des pouvoirs que lui confère la *Loi sur l'aéronautique*, a le pouvoir officiel d'augmenter, de maintenir et/ou d'abaisser le niveau AVSEC, mais cette responsabilité sera probablement déléguée au directeur général de la Sûreté aérienne. Bien que le ministre ait le pouvoir officiel d'augmenter ou d'abaisser le niveau AVSEC, un exploitant peut décider d'accroître ses mesures de sûreté en tout temps.

### 2.5.2 DÉTERMINER S'IL CONVIENT DE CHANGER OU DE MAINTENIR LE NIVEAU AVSEC

Le directeur général de la Sûreté aérienne, Opérations de sûreté aérienne et d'autres participants pertinents évalueront conjointement les risques visant la sûreté afin de déterminer si le niveau doit être changé ou maintenu. Ils détermineront également le niveau AVSEC en tant que tel (c.-à-d, niveau 1, 2 ou 3). Voir le diagramme de l'appendice 2.1 pour une représentation graphique du processus de modification du niveau AVSEC.

### 2.5.3 EXIGENCE D'ABAISSE LE NIVEAU AVSEC

Le ministre est tenu d'abaisser le niveau AVSEC au niveau 1 (conditions normales d'exploitation) dès que l'état de risque accru cesse d'exister. Compte tenu des répercussions financières, les niveaux AVSEC ne doivent pas être prolongés inutilement. Si le contexte de la menace change au point où une solution à plus long terme ou plus permanente doit être appliquée, des consultations avec les intervenants seront entreprises.

#### 2.5.4 MAINTIEN D'UN NIVEAU AVSEC

Le ministre est autorisé à maintenir un niveau AVSEC augmenté si les états de risque continuent de s'appliquer et que des mesures de protection supplémentaires continuaient d'être efficaces pour atténuer le risque.

#### 2.5.5 AVIS D'UNE MODIFICATION DU NIVEAU AVSEC

Immédiatement après la décision de changer ou de maintenir le niveau AVSEC à un niveau supérieur au niveau 1, Transports Canada émettra un avis aux exploitants d'aérodrome et aux partenaires de sûreté touchés pour les aviser du changement. La Direction des opérations de la Sûreté aérienne de Transports Canada étudie actuellement des options en matière de communication et de surveillance du niveau AVSEC, mais plusieurs utilisent le Système consultatif de la réglementation de la sûreté (SCRS), les téléconférences sécurisées ou non sécurisées, les courriels collectifs et/ou l'inspecteur régional de service. Quoi qu'il en soit, l'exploitant de l'aérodrome sera avisé d'un changement du niveau AVSEC par de multiples moyens.

L'avis informera l'exploitant d'aérodrome des éléments suivants :

- l'état du niveau AVSEC (c.-à-d, niveau 2, 3 ou retour au niveau 1);
- les renseignements sur l'état de risque accru, y compris la ou les zones potentiellement touchées (p. ex. l'avant de la maison, etc.), la nature et la portée de la menace (p. ex. éventuel dispositif explosif à bord d'un véhicule, etc.), pour contribuer à la sélection des mesures de protection supplémentaires;
- la date d'entrée en vigueur (p. ex., le niveau est en vigueur à partir du DATE et HEURE);
- durée de l'augmentation du niveau AVSEC (p. ex., le niveau est en vigueur jusqu'au DATE X et sera réévalué le DATE Y);
- la date et l'heure avant lesquelles l'exploitant d'aérodrome doit informer Transports Canada des mesures de protection supplémentaires qu'il entend prendre ou qu'il a déjà prises.

#### 2.5.6 EXAMEN DU NIVEAU AVSEC AUGMENTÉ

Comme noté précédemment, l'avis d'une modification du niveau AVSEC indiquera la date à laquelle le niveau AVSEC retournera aux conditions normales d'exploitation (niveau 1). Le délai peut être prolongé seulement par la publication d'un autre avis.

Le niveau AVSEC augmenté sera examiné sur une base périodique par Transports Canada afin de déterminer s'il peut ou non être abaissé plus tôt que la date indiquée dans l'avis. La fréquence de l'examen serait fondée sur divers éléments, notamment de nouveaux renseignements et le niveau de risque présent. Transports Canada travaille actuellement sur une politique opérationnelle qui précise une fréquence de révision pour chacun des niveaux augmentés.

## 2.6 MISE EN ŒUVRE DES MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES - LE RÔLE DES EXPLOITANTS D'AÉRODROME

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Aérodromes de catégorie 1** –  
 Partie 4, section 3, a. 96 – a. 99  
**Aérodromes de catégorie 2** –  
 Partie 5, section 3, a. 260 – a. 263  
**Aérodromes de catégorie 3** –  
 Partie 6, section 3, a. 415 – a. 418

*Aperçu de la section :*

*La présente section prévoit les exigences visant la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires lorsque surviennent des états de risque accru.*

*Mesures de protection supplémentaires :*

*Si le niveau AVSEC est augmenté ou maintenu à un niveau supérieur au niveau 1 pour un aérodrome ou toute partie de celui-ci, l'exploitant de l'aérodrome prend immédiatement les mesures suivantes :*

- a) établir les mesures de protection supplémentaires qui sont susceptibles d'atténuer l'état de risque accru;*
- b) aviser les personnes et les organismes qui ont des rôles et des responsabilités en matière de sûreté aérienne à l'aérodrome et qui sont touchés par l'état de risque accru;*
- c) mettre en œuvre les mesures de protection supplémentaires ou continuer de les mettre en œuvre;*
- d) aviser le ministre des mesures de protection supplémentaires qui sont ou seront mises en œuvre.*

**Avis :**

Lorsque le niveau AVSEC est abaissé pour un aéroport ou toute partie de celui-ci, l'exploitant de l'aéroport avise immédiatement les personnes et les organismes qui ont été avisés en application de l'alinéa 97b)[261b), 416b)].

**Pouvoirs et obligations juridiques :**

Il est entendu que rien dans le présent règlement n'autorise l'exploitant d'un aéroport à mettre en œuvre des mesures de protection supplémentaires qui ne sont pas compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques.

### 2.6.1 NIVEAU AUGMENTÉ ET MAINTIEN D'UN NIVEAU AUGMENTÉ

Après un avis de changement du niveau AVSEC, les exploitants d'aéroport seront tenus de prendre immédiatement<sup>4</sup> les mesures suivantes pour donner suite à un niveau AVSEC supérieur au niveau 1 :

- décider quelles mesures de protection supplémentaires sont les plus susceptibles d'aider à atténuer l'état de risque accru;
- aviser les personnes et les organismes qui ont des rôles et des responsabilités en matière de sûreté aérienne à l'aéroport et qui sont touchés par l'état de risque accru;
- mettre en œuvre les mesures de protection supplémentaires ou continuer de les mettre en œuvre;
- aviser le ministre des mesures de protection supplémentaires qui sont ou seront mises en œuvre.

Les exploitants d'aéroport sont tenus d'aviser le ministre des mesures de protection supplémentaires qui sont ou seront mises en œuvre. Selon les circonstances, un exploitant d'aéroport pourrait être dans l'obligation de mettre en œuvre des mesures de protection avant d'en aviser le ministre. Le cas échéant, le ministre doit être avisé dès que l'exploitant d'aéroport a mis les mesures de protection en place.

Les exploitants d'aéroport devront utiliser les renseignements fournis dans l'avis et/ou tout autre contexte reçu de Transports Canada pour examiner leur répertoire actuel approuvé de mesures de protection supplémentaires (ainsi que toutes autres mesures de protection supplémentaires potentielles) et déterminer quelles mesures de protection supplémentaires sont les plus susceptibles d'aider à atténuer l'état de risque accru.

<sup>4</sup> « Immédiatement » signifie sans délai.

Par exemple, si le ministre augmente le niveau AVSEC en réponse à un risque accru dans l'aire publique d'une aérogare, l'exploitant de l'aéroport pourrait sélectionner une combinaison de mesures de protection supplémentaires, notamment les suivantes, à partir de son répertoire de mesures de protection supplémentaires, bien qu'il ne soit pas limité à son répertoire :

Appliquer les listes de vérification améliorées et préparées à l'avance de l'aéroport aux fins des inspections de l'aérogare;

- Altérer le processus de gestion des files d'attente pour l'enregistrement des passagers;
- Ajouter des annonces dans le cadre du programme des bagages laissés sans surveillance;
- Réduire le nombre d'entrées accessibles au public dans l'aérogare en verrouillant ou en gardant les portes;
- Appliquer un processus de validation à l'entrée des aérogares en plaçant des agents de sûreté chargés de vérifier les documents d'autorisation, et/ou;
- Interdire au public l'accès à l'aérogare pendant une période limitée afin d'aborder l'état de risque accru.

### 2.6.2 COMMUNICATION PAR L'EXPLOITANT D'AÉRODROME - NIVEAU AVSEC ABAISSÉ

Lorsqu'un niveau AVSEC est abaissé, les exploitants d'aéroport sont tenus d'aviser immédiatement les personnes et les organismes qui ont des rôles et des responsabilités en matière de sûreté aérienne à l'aéroport. Cela peut comprendre le personnel de l'exploitant de l'aéroport ou les membres de la collectivité de l'aéroport, tels que les partenaires de la première ligne de sûreté. Une communication rapide fait en sorte que les personnes ou les organismes ne maintiendront pas des mesures de protection accrues plus longtemps que nécessaire.

### 2.6.3 LIMITES DES POUVOIRS ET OBLIGATIONS JURIDIQUES DES EXPLOITANTS D'AÉRODROME

Un exploitant d'aéroport doit seulement appliquer des mesures de protection supplémentaires dans les limites de ses pouvoirs et obligations juridiques. Par exemple, étant donné que l'exploitant d'un aéroport n'a aucune responsabilité en matière de contrôle, les mesures de protection supplémentaires présentées aux fins d'approbation dans son répertoire ne peuvent pas inclure le contrôle. Dans le même

ordre d'idées, l'exploitant d'un aéroport n'a pas l'autorisation légale de fouiller des personnes. L'exploitant de l'aéroport est, entre autres, responsable du contrôle de l'accès, et il existe de nombreuses mesures de protection visant à accroître le contrôle de l'accès à partir des mesures de protection déjà en place.

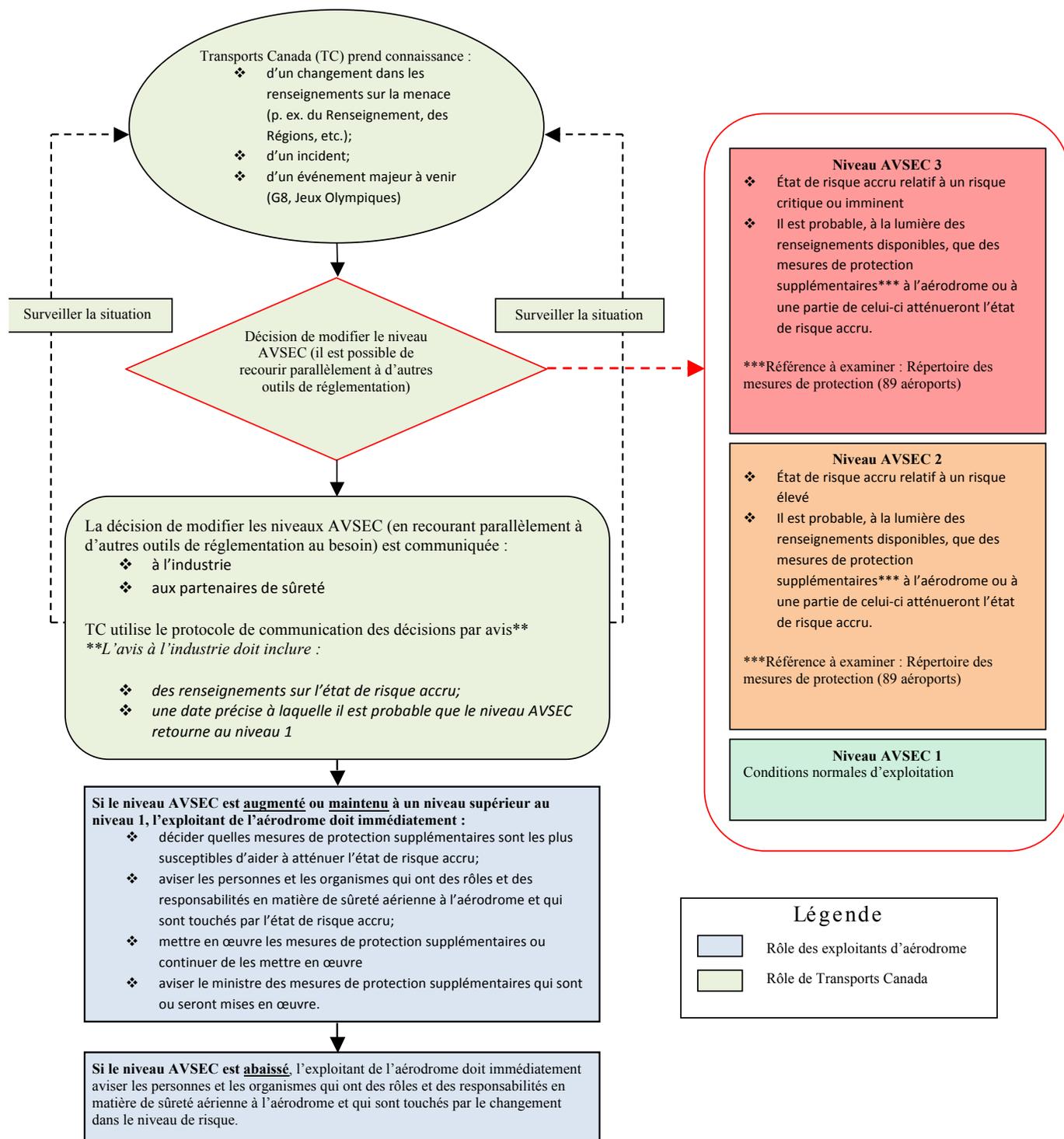
#### **2.6.4 CALENDRIER DE MISE EN ŒUVRE**

Le 15 mai 2016, le système de niveaux AVSEC entrera officiellement en vigueur aux aéroports de catégorie 1. Les niveaux AVSEC entreront en vigueur aux aéroports de catégorie 2 et de catégorie 3 le 15 septembre 2016 et le 15 mars 2017, respectivement. À ce moment-là, Transports Canada commencera à communiquer les états de risque accru aux exploitants d'aéroport au moyen des niveaux AVSEC.

#### **2.7 ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ**

Une fois le règlement en vigueur, Transports Canada évaluera dans quelle mesure les exploitants d'aéroport se conforment aux dispositions. Mesurer la réponse d'un exploitant d'aéroport à un risque accru visant la sûreté ne peut se faire qu'après l'augmentation ou l'abaissement d'un niveau AVSEC à la suite d'un événement de sûreté réel ou d'un exercice de sûreté ayant mis à l'essai la capacité de réponse de l'exploitant. Un inspecteur de la sûreté aérienne utilisera un outil d'évaluation de la conformité pour déterminer le niveau de conformité de l'exploitant de l'aéroport à chacune des dispositions réglementaires applicables. L'outil d'évaluation de la conformité est en cours d'évaluation. Lorsque l'outil sera prêt, Transports Canada le fournira aux exploitants d'aéroport sur demande.

## ANNEXE 2.1 AUGMENTATION OU ABAISSEMENT DU NIVEAU AVSEC



### 3. RESPONSABLE DE LA SÛRETÉ\*

\*Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3

#### 3.1 DISPONIBILITÉ DU OU DES RESPONSABLES DE LA SÛRETÉ

Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne

**Aérodromes de catégorie 1 –**

Partie 4, section 4, a. 112 (1)

**Aérodromes de catégorie 2 –**

Partie 5, section 4, a. 270 (1)

**Aérodromes de catégorie 3 –**

Partie 6, section 4, a. 425 (1)

Exigence :

(1) L'exploitant d'un aérodrome dispose, en tout temps, d'au moins un responsable de la sûreté ou d'un suppléant de celui-ci.

- L'exploitant d'aérodrome doit nommer au moins un responsable de la sûreté ou un suppléant de celui-ci pour être disponible en tout temps. Ce responsable n'est pas tenu de se trouver en tout temps sur les lieux, mais doit être disponible.
- Puisque le responsable de la sûreté n'est pas nécessairement disponible 24 heures sur 24, 7 jours par semaine et à longueur d'année en raison de vacances, d'une maladie ou autres, les exploitants d'aérodrome devraient nommer un suppléant pour jouer le rôle lorsque le responsable de la sûreté, lorsque ce dernier est en vacances ou absent.
- Un suppléant ne serait pas nécessaire si l'aérodrome a plus d'un responsable de la sûreté dont l'horaire couvre l'exigence de disponibilité de 24 heures sur 24, 7 jours par semaine.
- Les grands aérodromes peuvent désigner plusieurs responsables de la sûreté, incluant la haute direction et/ou le personnel de sûreté, qui interviendraient en cas d'incidents relatifs à la sûreté et communiqueraient avec Transports Canada au niveau local.

#### 3.2 FOURNIR AU MINISTRE LE NOM ET LES COORDONNÉES DU OU DES RESPONSABLES DE LA SÛRETÉ

Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne

**Aérodromes de catégorie 1 –**

Partie 4, section 4, a. 112 (2)

**Aérodromes de catégorie 2 –**

Partie 5, section 4, a. 270 (2)

**Aérodromes de catégorie 3 –**

Partie 6, section 4, a. 425 (2)

Coordonnées :

(2) Il doit fournir au ministre :

- a) le nom de chaque responsable de la sûreté et de chaque suppléant;
- b) les coordonnées pour les joindre en tout temps.

- L'exploitant d'aérodrome doit fournir au ministre le nom du ou des responsables de la sûreté.
- L'exploitant d'aérodrome doit fournir au ministre les coordonnées du ou des responsables de la sûreté.
- Les avis concernant le ou les responsables de la sûreté ou tout changement doivent être faits par écrit au directeur régional de la sûreté, qui les acceptera au nom du ministre.

Transports Canada encourage les exploitants d'aérodrome à mettre en œuvre les moyens les plus efficaces de tenir informé le ministre, notamment :

- des changements apportés au nom et aux coordonnées du ou des responsables de la sûreté;
- de tout changement à leur moyen de communication privilégié, s'il y a lieu.

Pour communiquer avec un responsable de sûreté, vous devrez peut-être fournir à Transports Canada :

- un numéro de téléavertisseur;
- un numéro de téléphone (incluant un centre d'opérations de la sûreté, le cas échéant); et/ou
- l'horaire du ou des responsables de la sûreté.

De nombreux aérodromes disposent déjà de moyens de communication efficaces avec Transports Canada, mais aucun renseignement n'est consigné à ce sujet. Si l'aérodrome souhaite conserver le processus actuel, il conviendrait de le documenter, soit en collaboration avec le directeur régional de la sûreté ou avec l'aide d'inspecteurs de la sûreté aérienne.

En vertu du règlement, l'exploitant d'aérodrome doit fournir au ministre le nom de chaque responsable de la sûreté ou suppléant de celui-ci. Ceci peut se faire par courriel, par lettre, ou dans un autre document du programme de sûreté ; cependant, la liste de noms doit être mise à jour. L'exploitant d'aérodrome devrait vérifier régulièrement ces renseignements afin de veiller à ce que les numéros de téléphone et les horaires soient à jour, ou que les téléavertisseurs, le cas échéant, fonctionnent correctement.

## 4. PERSONNEL DE SÛRETÉ DE L'AÉRODROME\*

\*Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3

### 4.1 INFORMATION GÉNÉRALE

Les dispositions réglementaires liées à la formation du personnel de sûreté de l'aérodrome se trouvaient précédemment dans la *Mesure de sûreté visant les aérodromes* et ont toujours fait partie du cadre de réglementation de la sûreté aérienne du Canada. La présente section fournit des directives concernant les nouvelles exigences relatives à la formation du personnel de sûreté de l'aérodrome ainsi que les nouvelles exigences énoncées préalablement dans la *Mesure de sûreté visant les aérodromes*, qui ont été divulguées et modifiées dans le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Les exploitants d'aérodromes devront continuer de se référer à la *Mesure de sûreté visant les aérodromes* afin de consulter les exigences non divulguées visant le personnel de sûreté de l'aérodrome.

Dans le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, « personnel de sûreté de l'aérodrome » est défini comme suit : *Personnes physiques employées par l'exploitant d'un aérodrome ou par l'un de ses entrepreneurs pour la préparation dans l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, la détection et la prévention des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et l'intervention et l'aide à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes.*

Plus précisément, le personnel de sûreté de l'aérodrome comprend les employés, les entrepreneurs ou les groupes d'employés ou d'entrepreneurs, qui exercent des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome, comme décrits dans la définition ci-dessus. En vertu des alinéas 191(2)a) et b), 347(2)a) et b) et 455(2)a) et b) du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, les exploitants d'aérodromes des catégories 1, 2 et 3 sont tenus de définir, de documenter et de communiquer les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qui sont assignés à chaque groupe de leurs employés et de leurs entrepreneurs.

Un employé (ou groupe d'employés) de l'aérodrome est quiconque qui est employé directement par

l'exploitant de l'aérodrome. Un entrepreneur (ou groupe d'entrepreneurs) de l'aérodrome est quiconque qui fournit des services en vertu d'un contrat avec l'exploitant de l'aérodrome, comme des gardiens de sécurité, le corps policier ayant compétence, des entrepreneurs en électricité, etc. Même si les autres personnes employées à l'aérodrome peuvent être tenues de se conformer aux exigences de sûreté, de participer au programme de sensibilisation à la sûreté de l'exploitant de l'aérodrome, de signaler les incidents de sûreté, etc., elles ne sont pas du personnel de sûreté de l'aérodrome. Seules les personnes exerçant des tâches de sûreté (c.-à-d., contrôler l'accès, intervenir en cas d'incidents, délivrer des cartes d'identité de zone réglementée, etc.) sont considérées comme étant du personnel de sûreté exerçant des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome aux fins des exigences réglementaires du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

### 4.2 RÔLES ET RESPONSABILITÉS VISANT LA SÛRETÉ DE L'AÉRODROME

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 –**

*Partie 4, section 9, a. 191(2) a) et b)*

**Aérodromes de catégorie 2 –**

*Partie 5, section 9, a. 347(2) a) et b)*

**Aérodromes de catégorie 3 –**

*Partie 6, section 8, a. 455(2) a) et b)*

*Exigences – programme :*

*(2) Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome est tenu*

*a) de définir et de documenter les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qui sont assignés à chaque groupe de ses employés et de ses entrepreneurs;*

*b) de communiquer les renseignements visés à l'alinéa a) aux employés et aux entrepreneurs de ces groupes;*

#### 4.2.1 DÉFINIR LES RÔLES ET RESPONSABILITÉS

L'exploitant de l'aérodrome est tenu de déterminer quels groupes d'employés ou d'entrepreneurs de son organisation exercent des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome. Les exploitants d'aérodromes comptant plusieurs employés ou entrepreneurs qui assument des rôles et responsabilités visant la sûreté de

l'aérodrome peuvent dresser une liste de leurs groupes d'employés/d'entrepreneurs et définir leurs responsabilités et rôles respectifs. L'exploitant de l'aérodrome peut également examiner les descriptions de travail, les procédures d'utilisation normalisées, les directives, les contrats, etc. afin de recenser les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome et dresser par la suite une liste des employés et des entrepreneurs chargés d'exercer ces rôles et responsabilités.

Les **groupes d'employés** sont composés de personnes employées directement par l'exploitant de l'aérodrome. Les groupes d'employés exerçant des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome sont notamment les suivants :

- les membres de la direction de l'aérodrome, y compris les gestionnaires de la sûreté;
- le ou les responsables de la sûreté de l'aérodrome;
- le personnel de sûreté de l'aérodrome (p. ex., les gardes de sécurité, les superviseurs de la sûreté, les agents d'intervention de sûreté);
- les employés du centre de sûreté opérationnel;
- le personnel d'entretien (p. ex., les personnes assumant des responsabilités liées aux cartes d'identité de zone réglementée, au bon fonctionnement des systèmes de télévision en circuit fermé et à l'entretien des dispositifs de contrôle, etc.).

Les **groupes d'entrepreneurs** sont composés de personnes qui fournissent des services en vertu d'un contrat avec l'exploitant de l'aérodrome. Les groupes d'entrepreneurs exerçant des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome sont notamment les suivants :

- le personnel contrôlant les entrées et les sorties des zones réglementées comme les entreprises d'agents de sécurité engagées à contrat;
- le corps de police ayant compétence dont l'exploitant de l'aérodrome a retenu les services pour intervenir en cas d'incidents de sûreté;
- le personnel d'entretien (p. ex., les personnes assumant des responsabilités liées aux cartes d'identité de zone réglementée, au bon fonctionnement des systèmes de télévision en circuit fermé et à l'entretien des dispositifs de contrôle, etc.).

#### 4.2.2 DOCUMENTER LES RÔLES ET RESPONSABILITÉS

L'exploitant de l'aérodrome est tenu de documenter les rôles et responsabilités visant la sûreté de

l'aérodrome de chaque groupe d'employés et d'entrepreneurs. Il est possible que ces rôles et responsabilités figurent déjà dans les descriptions de tâche. Veuillez noter que le fait de participer au programme de sensibilisation à la sûreté de l'exploitant de l'aérodrome n'est pas un rôle ou une responsabilité visant la sûreté en soi.

#### 4.2.3 COMMUNIQUER LES RÔLES ET RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

L'exploitant de l'aérodrome est tenu de communiquer les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome aux employés et aux entrepreneurs à qui on a assigné ces tâches.

Selon la taille de l'aérodrome et l'ampleur des activités, l'exploitant de l'aérodrome peut élaborer un processus pour communiquer les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome aux employés et aux entrepreneurs. Il peut entre autres faire ce qui suit :

- examiner les descriptions de tâches, les procédures normalisées d'exploitation, les directives, etc. visant les employés et les entrepreneurs afin de déterminer quels groupes exercent des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome;
- définir et documenter les exigences relatives à la formation sur la sûreté;
- élaborer un plan ou une stratégie de communication afin d'annoncer les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome;
- veiller à ce que les employés et entrepreneurs approuvent les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qui leur sont assignés afin de démontrer qu'ils connaissent leurs rôles et responsabilités.

#### 4.2.4 VÉRIFICATION DE LA CONFORMITÉ

Durant l'inspection, les inspecteurs de la sûreté aérienne devront examiner les rôles et responsabilités documentés visant la sûreté de l'aérodrome qu'exerce le personnel de sûreté. Les inspecteurs feront ce qui suit :

- examiner les types de groupes d'employés ou d'entrepreneurs que l'exploitant de l'aérodrome a désignés pour assumer des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome;
- examiner un échantillon des rôles et responsabilités qui ont été documentés;
- discuter des observations.

### Exemple de groupe d'employés – Gestionnaire, Sécurité aéroportuaire, sûreté et préparatifs d'urgence

#### Rôles et responsabilités :

- coordonner et superviser les contrôles et la procédure de sûreté à l'aérodrome;
- agir à titre d'intermédiaire principal entre l'exploitant de l'aérodrome et le ministre en ce qui concerne les questions de sûreté, y compris le programme de sûreté aéroportuaire;
- agir à titre de personne-ressource principale pour les questions liées à la sûreté, les incidents et les activités;
- agir à titre de point de liaison en ce qui concerne les questions liées à la sûreté pour le compte de l'aérodrome avec Transports Canada, l'ACSTA, les locataires, la GRC, le SCRS, l'ASFC, etc.;
- coordonner les activités du Comité de sûreté aéroportuaire;
- gérer le personnel de sûreté de l'aérodrome et le personnel de sûreté contractuel, et superviser leurs activités;
- offrir de la formation sur la sensibilisation à la sûreté aux employés de l'aérodrome, aux locataires et au personnel contractuel;
- protéger les renseignements délicats sur le plan de la sûreté, comme les publications, les dossiers personnels et confidentiels, les enregistrements de télévision en circuit fermé et les enregistrements chronologiques audio;
- maintenir la vigilance en matière de sûreté à tout moment et signaler tous les problèmes de sûreté potentiels sur-le-champ;
- acquérir, mettre en œuvre et posséder une connaissance exhaustive du programme de sûreté aérienne, du plan d'urgence de l'aéroport et de la procédure de sûreté.

### Exemple de groupe d'entrepreneurs – Commis aux opérations, Bureau de contrôle des laissez-passer

#### Rôles et responsabilités :

- exercer des tâches reliées au Bureau des laissez-passer pour s'assurer que toutes les demandes sont traitées correctement;
- assurer la sécurité des documents et des dossiers protégés ainsi que de l'équipement pour l'utilisation de la carte d'identité de zones réglementées, conformément aux lignes directrices établies;
- aviser immédiatement le responsable de la sûreté d'un refus ou d'une annulation concernant une habilitation de sécurité;
- posséder une connaissance pratique du programme de sûreté aéroportuaire, du plan d'urgence de l'aéroport et de la procédure de sûreté; promouvoir le programme de sensibilisation à la sûreté et y participer.

## 4.3 RÔLES ET RESPONSABILITÉS VISANT LA SÛRETÉ DE L'AÉRODROME – RESPONSABLES DE LA SÛRETÉ

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

### **Aérodromes de catégorie 1 –**

*Partie 4, section 4, a. 111*

### **Aérodromes de catégorie 2 –**

*Partie 5, section 9, a. 269*

### **Aérodromes de catégorie 3 –**

*Partie 6, section 9, a. 424*

#### *Interprétation :*

*Les responsables de la sûreté d'un aérodrome sont des personnes physiques chargées :*

- a) d'une part, de coordonner et de superviser les mesures de contrôle et la procédure relatives à la sûreté à l'aérodrome;*
- b) d'autre part, d'agir à titre d'intermédiaire principal entre l'exploitant de l'aérodrome et le ministre en ce qui concerne les questions de sûreté, y compris le programme de sûreté aéroportuaire.*

Ces articles du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* décrivent les tâches des responsables de la sûreté. Il est recommandé que ces tâches soient comprises dans les responsabilités et les rôles documentés du ou des responsables de la sûreté de l'exploitant de l'aérodrome.

Le responsable de la sûreté correspond à la définition de « personnel de sûreté » du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Par conséquent, l'exploitant de l'aérodrome est tenu de documenter les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qui sont assignés au responsable de la sûreté. Lorsqu'il définit et documente les rôles et responsabilités visant la sûreté du ou des responsables de la sûreté, l'exploitant de l'aérodrome devrait seulement tenir compte des tâches qui respectent les exigences réglementaires, mais aussi des autres besoins et attentes de sûreté que l'exploitant peut avoir envers son ou ses responsables de la sûreté.

**REMARQUE :** Les exigences réglementaires visant les gestionnaires de la sûreté se trouvent actuellement dans la *Mesure de sûreté visant les aérodromes*. Si les tâches du gestionnaire de la sûreté et du responsable de la sûreté se chevauchent, l'exploitant de l'aérodrome devrait consulter les exigences visant le gestionnaire de la sûreté qui se trouvent dans la *Mesure de sûreté visant les aérodromes* lorsqu'il documente les rôles et responsabilités visant la sûreté qu'exercent le ou les responsables de la sûreté.

L'exploitant de l'aérodrome souhaitera peut-être envisager d'attribuer les tâches suivantes au responsable de la sûreté :

- élaborer et examiner les procédures normalisées d'exploitation et/ou les consignes de poste;
- élaborer et assurer la prestation du programme de sensibilisation à la sûreté;
- élaborer et offrir de la formation à l'intention des employés et des entrepreneurs qui exercent des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome;
- assurer la surveillance des activités quotidiennes de sûreté à l'aérodrome;
- surveiller et évaluer les résultats des mesures correctives liées aux risques, aux incidents et aux infractions de sûreté;
- coordonner et établir des liens efficacement avec les autres secteurs d'exploitation de l'aérodrome, les partenaires de la première ligne de sûreté et les locataires, Transports Canada et les autres autorités d'application de la loi/organisations d'intervention compétentes;
- concevoir et/ou suivre la mise en œuvre des procédures de collecte et de communication rapides et systématiques de l'information entre le responsable de la sûreté et d'autres organisations;

- protéger les renseignements de sûreté de nature délicate;
- gérer ou appuyer la mise en œuvre de plans et d'exercices liés à la sûreté;
- mener des examens d'assurance/de contrôle de la qualité pour veiller à l'efficacité de la procédure et des processus de sûreté;
- participer aux activités du comité consultatif multiorganismes, du comité de sûreté de l'aérodrome et à d'autres forums;
- promulguer des conseils et fournir de l'orientation à l'exploitant de l'aérodrome dans le cadre de l'élaboration, de la mise en œuvre et de la tenue à jour du programme de sûreté aéroportuaire.

### Exemple de groupe d'employés - Responsable de la sûreté

#### Rôles et responsabilités :

- coordonner et superviser les contrôles et la procédure de sûreté à l'aérodrome;
- agir à titre d'intermédiaire principal entre l'exploitant de l'aérodrome et le ministre en ce qui concerne les questions de sûreté, y compris le programme de sûreté aéroportuaire;
- agir à titre de personne-ressource principale pour les questions liées à la sûreté, les incidents et les activités (être en disponibilité auprès de Transports Canada en tout temps);
- agir à titre de point de liaison en ce qui concerne les questions liées à la sûreté pour le compte de l'aérodrome avec l'ACSTA, Transports Canada, les locataires, la GRC, le SCRS, l'ASFC, etc.;
- gérer, superviser et diriger les activités du personnel de l'aérodrome et du personnel contractuel de sûreté;
- maintenir la vigilance en matière de sûreté à tout moment et signaler tous les problèmes de sûreté potentiels sur-le-champ;
- offrir de la formation sur la sensibilisation à la sûreté au personnel de sûreté de l'aérodrome et aux contractuels;
- protéger les renseignements délicats sur le plan de la sûreté; concevoir, gérer et/ou appuyer les exercices de sûreté, et vérifier l'efficacité du plan de sûreté de l'aéroport.

## 4.4 EXIGENCES DE FORMATION VISANT LE PERSONNEL DE SÛRETÉ

En tant qu'État membre, le Canada se conforme aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en veillant notamment à ce que les

personnes chargées de la mise en œuvre des mesures de contrôle de l'accès aux aérodromes possèdent les capacités requises pour exercer leurs tâches. À cette fin, il est nécessaire d'inclure les exigences relatives à la formation du personnel de sûreté de l'aérodrome dans le cadre national de réglementation. Le Canada a adopté les normes et l'annexe 17 de l'Organisation de l'aviation civile internationale et a inclus ce qui suit dans le cadre général de réglementation :

- a. les mesures de contrôle de l'accès;
- b. la surveillance et les patrouilles;
- c. la détection de la présence de personnes non autorisées dans des véhicules au moyen d'une inspection visuelle, interne et externe;
- d. les procédures relatives aux fournitures aéroportuaires;
- e. la prestation d'une formation en matière de sûreté aérienne;
- f. l'application de mesures de contrôle de la qualité;
- g. la gestion de la sûreté aérienne.

#### 4.5 FORMATION EN MATIÈRE DE SÛRETÉ VS SENSIBILISATION À LA SÛRETÉ

Bien qu'il puisse exister un certain chevauchement entre la **formation en matière de sûreté** et la **sensibilisation à la sûreté**, il ne s'agit pas de la même chose. La sensibilisation à la sûreté vise à mobiliser les employés de l'aérodrome et les personnes concernées au sein de la communauté aéroportuaire qui doivent respecter les règles de sûreté à l'aérodrome dans le but de favoriser la vigilance à l'égard de la sûreté et de veiller à ce que chacun connaisse ses responsabilités en matière de sûreté aérienne. Parmi les sujets abordés, mentionnons notamment l'accès aux zones réglementées, les responsabilités d'un titulaire de carte d'identité de zone réglementée et la manière de signaler les incidents de sûreté. De plus amples renseignements se trouvent à la section 5.3.

Les attentes relatives à la formation en matière de sûreté consistent à s'assurer que le personnel de sûreté de l'aérodrome est compétent dans l'exécution des tâches liées à ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome. Par conséquent, la formation doit comprendre des instructions sur la manière d'exécuter les tâches (p. ex., suivre les procédures normalisées d'exploitation ou les consignes de poste, utiliser divers systèmes et équipement de sûreté, etc.).

Si les employés et les entrepreneurs exerçant des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome ont déjà suivi une formation plus complète sur la sûreté de l'aérodrome, l'exploitant de l'aérodrome peut décider que ces personnes n'ont pas besoin de participer au programme de sensibilisation à la sûreté aéroportuaire. Dans certains cas, ces employés et entrepreneurs élaborent le programme de sensibilisation à la sûreté et en assurent la prestation eux-mêmes.

#### 4.6 EXIGENCES RELATIVES À LA FORMATION INITIALE

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 –**

*Partie 4, section 4, a. 115 (1), (2) et (3)*

**Aérodromes de catégorie 2 –**

*Partie 5, section 4, a. 271 (1), (2) et (3)*

**Aérodromes de catégorie 3 –**

*Partie 6, section 4, a. 426 (1), (2) et (3)*

*Formation initiale :*

*L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que les membres du personnel de sûreté de l'aérodrome n'y remplissent que les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome pour lesquels ils ont reçu la formation initiale.*

*Éléments de la formation :*

*La formation initiale du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend l'enseignement et l'évaluation portant sur les sujets ci-après qui concernent ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome :*

- a) les instruments internationaux visant la sûreté aérienne, les dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et les exigences réglementaires;*
- b) les mesures de contrôle et la procédure relatives à la sûreté à l'aérodrome où le personnel est employé;*
- c) les systèmes et les équipements de l'aérodrome;*
- d) un aperçu des menaces visant la sûreté et des atteintes illicites et des tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile;*
- e) la reconnaissance des biens qui sont énumérés ou décrits dans la TP 14628 ou qui présentent un danger immédiat pour la sûreté aérienne;*
- f) les mesures à prendre par le personnel en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile.*

**Droits acquis :**

*Le personnel de sûreté de l'aérodrome qui est employé à l'aérodrome à la date d'entrée en vigueur du présent article est exempté de la formation initiale portant sur les sujets sur lesquels il a déjà reçu la formation.*

**4.6.1 FORMATION INITIALE - ÉLÉMENTS PRESCRITS**

On attend de l'exploitant de l'aérodrome qu'il fournisse une formation en matière de sûreté à l'ensemble de ses employés qui exercent des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome. La formation devrait être donnée avant que l'employé ou l'entrepreneur soit autorisé à exercer les rôles et responsabilités en matière de sûreté qui lui sont assignés. La formation initiale doit comprendre de l'enseignement et une évaluation portant sur les éléments suivants :

1. Enseignement sur les sujets qui sont pertinents<sup>5</sup> aux rôles et responsabilités du membre (ou groupe) du personnel de sûreté de l'aérodrome visant la sûreté de l'aérodrome, y compris le personnel de sûreté contractuel. L'exploitant de l'aérodrome devrait avoir recensé et documenté l'ensemble des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome de chacun de ses groupes d'employés et d'entrepreneurs au moment où les programmes de sûreté aéroportuaire ont été lancés. Voici certains exemples :
  - les personnes qui interviennent en cas d'incidents, d'infractions ou d'urgences recevraient une formation sur le processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aérodrome, le plan d'urgence et la procédure d'intervention en cas d'urgence, les niveaux AVSEC et le répertoire de mesures de protection;
  - les personnes qui contrôlent et vérifient des marchandises et des fournitures dans la zone stérile recevraient une formation sur les procédures liées aux programmes de sûreté des stocks et de la chaîne d'approvisionnement sécurisée;

<sup>5</sup> Dans ce cas, le terme « pertinent » renvoie aux sujets qui correspondent directement aux rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qui ont été assignés à la personne physique. Les membres du personnel de sûreté n'exerceront pas tous les mêmes tâches, et chaque personne devrait recevoir de la formation sur les tâches liées à la sûreté qu'elle peut exercer elle-même. Par exemple, les agents du contrôle de l'accès devraient recevoir une formation sur les cartes d'identité de zone réglementée, mais ne seraient pas tenus de suivre une formation sur la sûreté des stocks, car cela ne s'inscrit pas dans leurs fonctions.

- les personnes qui contrôlent l'accès à la zone réglementée recevraient une formation sur la manière dont le contrôle de l'accès à la zone réglementée devrait se faire, notamment les consignes de poste touchant certains points d'accès, la vérification des cartes d'identité de zones réglementées ou d'autres documents d'autorisation, les listes noires et blanches des codes d'identification de dossier, la manière d'utiliser le système de carte d'identité de zone réglementée, etc.;
  - une formation sur les systèmes devrait être donnée aux personnes qui surveillent les systèmes de contrôle d'accès et les systèmes d'alarme, ou qui délivrent des cartes d'identité de zone réglementée.
2. Les instruments internationaux visant la sûreté aérienne, les dispositions de sûreté aérienne de la *Loi sur l'aéronautique* et les exigences réglementaires (c.-à-d., les normes et l'annexe 17 de l'Organisation de l'aviation civile internationale, le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, la *Mesure de sûreté visant les aérodromes*, les *Mesures de sûreté visant les transporteurs aériens* et les *Mesures de contrôle de sûreté*);
  3. Les mesures de contrôle et les procédures relatives à la sûreté à l'aérodrome où le personnel est employé (c.-à-d. les procédures d'utilisation normalisées, les consignes de poste, les politiques, les programmes, etc. qui sont pertinents aux tâches de sûreté de la personne);
  4. Les systèmes et l'équipement à l'aérodrome (p. ex. les cartes d'identité de zone réglementée, les télévisions en circuit fermé, les systèmes de contrôle d'accès, les systèmes de manutention des bagages, les alarmes silencieuses, les systèmes de communication, etc.);
  5. Un aperçu des menaces visant la sûreté aérienne et des atteintes illicites et tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile (p. ex. attentat contre le World Trade Center le 11 septembre 2001, complot terroriste de 2006 visant à faire détoner des explosifs liquides, etc.);
  6. La reconnaissance des articles qui sont énumérés ou décrits dans la TP 14628 (*liste des articles interdits*) ou qui présentent un danger immédiat pour la sûreté aérienne;
  7. Les mesures que le personnel devrait prendre en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou tentative d'atteinte

illicite à l'aviation civile (c.-à-d. le processus pour intervenir lors d'incidents de sûreté et d'infractions, plan d'urgence de l'aérodrome, etc.) Voir les sections 5.2 et 11 pour de plus amples renseignements.

Une évaluation de la formation remplie, documentée et conservée pour chaque membre du personnel de sûreté.

#### 4.6.2 FORMATION INITIALE - ÉVALUATION

L'exploitant de l'aérodrome choisira la méthode d'évaluation de la formation initiale. Par exemple, l'évaluation pourrait être un examen écrit, oral ou pratique, ou une combinaison de ceux-ci. Les examens écrits devraient comprendre au moins une question relative à chaque tâche liée à la sûreté que doit exercer la personne physique. En ce qui concerne les examens pratiques, un dossier relatif à la tâche devrait être créé et la façon dont la personne exerce cette tâche devrait y être décrite.

L'exploitant de l'aérodrome doit conserver le dossier de l'examen et les résultats de chaque personne physique pendant au moins deux ans. Il est également recommandé de discuter avec la personne de toute réponse erronée avant de l'autoriser à exercer ses fonctions liées à la sûreté.

#### 4.6.3 DROITS ACQUIS

Les employés qui ont été embauchés avant le 15 avril 2015 seront exemptés de recevoir la formation initiale portant sur les sujets sur lesquels ils ont déjà reçu la formation à condition que l'exploitant de l'aérodrome fournisse une preuve vérifiable de la date d'embauche de chaque employé ou entrepreneur visé par des droits acquis. Par exemple, si l'exploitant de l'aérodrome fournit l'un ou l'autre des éléments suivants à Transports Canada, le Ministère jugera que les membres du personnel de sûreté de l'aérodrome visés par des droits acquis ne sont pas assujettis aux exigences relatives à la formation initiale :

- la copie d'une demande de carte d'identité de zone réglementée de chaque membre du personnel de sûreté de l'aérodrome datée avant le 15 avril 2015;
- un dossier pour chaque membre du personnel de sûreté de l'aérodrome qui indique que la personne était employée à l'aérodrome avant le 15 avril 2015;
- une liste des membres du personnel de sûreté de l'aérodrome employés à l'aérodrome avant le 15 avril 2015. Il est recommandé que le responsable

de la sûreté appose sa signature et la date de signature sur la liste. Il convient de noter que la liste qui sera fournie à Transports Canada servira de document de référence durant les inspections.

Si l'exploitant de l'aérodrome ne peut pas fournir ces types de renseignements, le personnel de sûreté de l'aérodrome ne sera pas considéré comme étant visé par des droits acquis et devra suivre la formation initiale conformément à la réglementation.

Si un membre du personnel de sûreté de l'aérodrome change de poste d'un aérodrome à un autre, il sera assujetti aux exigences relatives à la formation initiale au nouvel aérodrome même s'il est considéré comme étant visé par des droits acquis à l'aérodrome précédent. L'exigence réglementaire énonce clairement que les droits acquis ne visent que les membres employés à l'aérodrome à la date à laquelle l'exigence entre en vigueur. Autrement dit, l'exemption de l'application des exigences relatives à la formation initiale d'un membre du personnel de sûreté de l'aérodrome qui change de poste d'un aérodrome à un autre ne peut pas être transférée. Même si la formation ne peut pas être transférée d'un aérodrome à un autre, il pourrait être opportun que ces personnes, selon leur niveau de connaissances, reçoivent une version plus condensée de la formation.

Les employés embauchés le 15 avril 2015 ou à une date ultérieure seront assujettis aux exigences relatives à la formation initiale prévues par la réglementation.

## 4.7 EXIGENCES RELATIVES À LA FORMATION D'APPOINT

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 –**

*Partie 4, section 4, a. 116 (1), (2) et (3)*

**Aérodromes de catégorie 2 –**

*Partie 5, section 4, a. 272 (1), (2) et (3)*

**Aérodromes de catégorie 3 –**

*Partie 6, section 4, a. 427 (1), (2) et (3)*

*Formation d'appoint :*

*L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que le personnel de sûreté de l'aérodrome reçoive de la formation d'appoint dans les cas suivants :*

a) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires et elle concerne les rôles et responsabilités du personnel visant la sûreté de l'aérodrome;

b) une modification est apportée aux mesures de contrôle et à la procédure relatives à la sûreté à l'aérodrome où le personnel est employé et elle concerne les rôles et responsabilités de celui-ci visant la sûreté de l'aérodrome;

c) une nouvelle mesure ou une mesure modifiée doivent être prises par le personnel en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou à une tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile;

d) un risque important ou une tendance émergente visant la sûreté aérienne sont portés à l'attention de l'exploitant par le ministre et ils concernent les rôles et responsabilités du personnel visant la sûreté de l'aérodrome.

#### Formation d'appoint :

L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que tout membre du personnel de sûreté de l'aérodrome reçoive de la formation d'appoint lorsque le ministre ou l'exploitant relève une insuffisance dans le rendement du membre lors de l'exécution des mesures de contrôle, ou du suivi de la procédure relative à la sûreté, à l'aérodrome.

#### Éléments de la formation :

La formation d'appoint comprend :

- a) l'examen de tout élément de la formation initiale se rapportant au cas qui est prévu aux paragraphes (1) ou (2) et qui a donné lieu à la formation d'appoint;
- b) l'enseignement et l'évaluation portant sur ce cas.

### 4.7.1 FORMATION D'APPOINT - DÉCLENCHEURS

La formation d'appoint est une formation continue et permanente. Plutôt que de définir la fréquence de la formation d'appoint, des déclencheurs ont été inclus dans les exigences. Ces déclencheurs peuvent survenir à tout moment et à n'importe quelle fréquence. Lorsqu'un déclencheur est relevé, il sera nécessaire de donner de la formation d'appoint au personnel de sûreté dont les rôles et responsabilités en matière de sûreté de l'aérodrome sont visés par le déclencheur. Voici les déclencheurs possibles :

1. Toute modification apportée aux dispositions de la Loi sur l'aéronautique ou aux exigences

réglementaires si elle concerne les rôles et responsabilités du personnel visant la sûreté de l'aérodrome. Cela peut comprendre les modifications au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, à la *Mesure de sûreté visant les aérodromes* ou aux *Mesures de sûreté visant des endroits particuliers*, ou l'adoption de toute mesure spéciale, exemption ou de tout arrêté;

2. Toute modification apportée aux mesures de contrôle et aux procédures relatives à la sûreté à l'aérodrome si elle concerne les rôles et responsabilités du personnel visant la sûreté de l'aérodrome. Par exemple, la mise à jour des plans ou des programmes en place à l'aéroport, comme le programme de sûreté aéroportuaire, le programme de sûreté des stocks, l'ajout d'un nouveau plan, de nouveaux programmes ou de nouvelles procédures, ou la mise en œuvre/mise à jour d'un nouvel équipement de sûreté, comme un système de contrôle de l'accès, une télévision en circuit fermé ou un système de contrôle des bagages, etc.;
3. Si le personnel doit prendre une nouvelle mesure ou une mesure modifiée en réponse à une menace visant la sûreté aérienne ou à une atteinte illicite ou tentative d'atteinte illicite à l'aviation civile, comme une mise à jour du plan d'urgence de l'aéroport ou du répertoire de mesures de protection. Par exemple, si les procédures de contrôle de l'accès changent, le personnel de sûreté concerné doit recevoir une formation d'appoint sur les nouvelles procédures;
4. Si un risque important ou une tendance émergente visant la sûreté aérienne sont portés à l'attention de l'exploitant de l'aérodrome par le ministre et ils concernent les rôles et responsabilités du personnel visant la sûreté de l'aérodrome. Par exemple, le complot terroriste de 2006 visant à faire détonner des explosifs liquides a entraîné la mise en place de restrictions concernant les liquides, les aérosols et les gels et a exigé initialement un niveau d'alerte accru aux aérodromes dans l'ensemble du Canada, ce qui s'est traduit par la mise en œuvre de nouvelles exigences réglementaires;
5. Si une préoccupation ou un problème est soulevé par le ministre ou l'exploitant de l'aérodrome à propos du rendement d'un membre du personnel de sûreté quant à l'un ou plusieurs de ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome, l'exploitant de l'aérodrome doit veiller à ce qu'il

reçoive de la formation d'appoint. Par exemple, si un agent de contrôle de l'accès ne suit pas les procédures adéquates relativement aux cartes d'identité de zone réglementée, il devra suivre une formation d'appoint dans le cadre de laquelle on reverra les éléments qui ont créé l'insuffisance. En fonction de la gravité de l'insuffisance, il est recommandé que la personne n'exerce pas la tâche qui a soulevé des préoccupations avant qu'il n'ait suivi une formation d'appoint et qu'une réévaluation soit réalisée.

La formation d'appoint devrait comprendre une révision des éléments de la formation initiale (énumérés à la section 4.6.1 ci-dessus) liés aux déclencheurs énumérés aux points 1 à 4 ci-dessus. Si une formation d'appoint est requise quand une insuffisance est relevée, elle devra tenir compte du sujet de la formation initiale qui a donné lieu à l'insuffisance. La formation d'appoint devrait comprendre l'enseignement et l'évaluation portant sur la formation donnée.

Si les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qu'exerce un membre du personnel de sûreté viennent à changer (c.-à-d., promotion, changement de tâches ou de poste, etc.), ce dernier devra suivre une formation d'appoint sur ses nouveaux rôles et nouvelles responsabilités liés à la sûreté de l'aérodrome avant d'être autorisé à exercer ses nouvelles tâches.

#### 4.7.2 FORMATION D'APPOINT - ÉVALUATION

L'exploitant de l'aérodrome choisira la méthode d'évaluation de la formation d'appoint. Par exemple, l'évaluation pourrait être un examen écrit, oral ou pratique, ou une combinaison de ceux-ci. Les examens écrits devraient comprendre au moins une question relative à chaque tâche liée à la sûreté que doit exercer la personne physique. En ce qui concerne les examens pratiques, un dossier relatif à la tâche devrait être créé et la façon dont la personne exerce cette fonction devrait y être décrite.

L'exploitant de l'aérodrome doit conserver le dossier de l'examen et les résultats de chaque personne physique. Il est également recommandé de discuter avec la personne de toute réponse erronée avant de l'autoriser à exercer ses tâches liées à la sûreté.

L'évaluation et le contenu de la formation d'appoint doivent être documentés. Cependant, l'exploitant de l'aérodrome doit seulement démontrer que la personne physique a suivi une formation d'appoint

sur les éléments qui ont créé l'insuffisance. Il n'est pas nécessaire que la personne revoie tous les éléments de la formation initiale.

#### 4.8 FORMATION SUR LE TAS

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 –**

*Partie 4, section 4, a. 117*

**Aérodromes de catégorie 2 –**

*Partie 5, section 4, a. 273*

**Aérodromes de catégorie 3 –**

*Partie 6, section 4, a. 428*

*Formation sur le tas :*

*Si, à un aérodrome, la formation initiale ou la formation d'appoint du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend de la formation sur le tas, l'exploitant de l'aérodrome veille à ce que la personne qui donne la formation sur le tas ait reçu cette même formation ou possède une expérience de travail substantielle, à un aérodrome énuméré à l'annexe 1, en tant que membre du personnel de sûreté de l'aérodrome.*

La formation sur le tas est parfois appelée « enseignement direct ». Il s'agit d'une formation individuelle donnée sur le lieu de travail dans le cadre de laquelle une personne qui sait comment exécuter une tâche montre à une autre personne comment faire la même chose. Il s'agit probablement de la méthode de formation la plus populaire, car elle n'est pas dispendieuse et nécessite seulement la participation d'une personne qui sait comment exécuter une tâche quelconque et utiliser les outils connexes. La formation sur le tas est la formation la plus facile à organiser et à gérer. Ce type de formation est très pratique, car elle a lieu sur le lieu de travail.

Lorsque la formation initiale ou la formation d'appoint du personnel de sûreté de l'aérodrome comprend une formation sur le tas, l'exploitant de l'aérodrome devrait s'assurer que la personne qui donne cette formation a reçu cette même formation ou possède une expérience de travail substantielle à un aérodrome en tant que membre du personnel de sûreté de l'aérodrome. Les inspecteurs de la sûreté aérienne confrontés à cette circonstance peuvent demander à consulter des documents, sous la forme de dossiers de formation, à l'appui des qualifications du membre du personnel de sûreté chargé de donner la formation sur le tas.

## 4.9 DOSSIERS DE FORMATION, EXIGENCES D'ÉVALUATION, CONSERVATION ET ACCÈS MINISTÉRIEL

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1** –

Partie 4, section 4, a. 118 (1), (2) et (3)

**Aérodromes de catégorie 2** –

Partie 5, section 4, a. 274 (1), (2) et (3)

**Aérodromes de catégorie 3** –

Partie 6, section 4, a. 429 (1), (2) et (3)

*Dossiers de formation :*

*L'exploitant d'un aéroportuaire veille à ce que, pour chaque personne physique qui reçoit de la formation conformément aux articles 115 ou 116 [271 ou 272, 426 ou 427], il y ait un dossier de formation qui comprend :*

- a) le groupe d'employés ou d'entrepreneurs de la personne, le cas échéant, et la description de ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroportuaire;*
- b) la description de toute la formation que la personne a reçue conformément aux articles 115 ou 116 [271 ou 272, 426 ou 427];*
- c) les résultats des évaluations de toute la formation que la personne a reçue conformément aux articles 115 ou 116 [271 ou 272, 426 ou 427].*

*Conservation des dossiers :*

*Il conserve le dossier de formation au moins deux ans.*

*Accès ministériel :*

*Il le met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.*

Un dossier de formation doit être tenu pour chaque personne physique exerçant des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroportuaire qui reçoit une formation en matière de sûreté. Le dossier de formation doit comprendre les éléments suivants :

- (a) la description des rôles et responsabilités de la personne visant la sûreté de l'aéroportuaire;
- (b) la description de toute la formation que la personne a reçue, notamment la formation initiale et la formation d'appoint;
- (c) les résultats des évaluations pour la formation initiale et la formation d'appoint que la personne a reçues.

Un dossier de formation typique comprendrait une copie de la liste des rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroportuaire qu'exerce l'employé, les dates auxquelles le membre du personnel de sûreté a suivi la formation, le nom de la personne qui a donné la formation ainsi qu'un dossier de toute formation sur le tas suivie par le membre, sur lequel l'instructeur de la formation sur le tas a apposé sa signature et une date. Le dossier de formation doit également renfermer une copie de toute évaluation.

Le dossier de formation de chaque membre du personnel de sûreté de l'aéroportuaire doit être conservé pendant au moins deux ans et doit être mis à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

## 4.10 AUTRES DIRECTIVES ET CONSEILS CONCERNANT L'ÉLABORATION ET LA PRESTATION DE LA FORMATION DU PERSONNEL DE SÛRETÉ DE L'AÉRODROME

Les programmes de sûreté aérienne se veulent évolutifs. Lorsqu'il élabore un programme de formation, l'exploitant de l'aéroportuaire devrait tenir compte de la taille et de la complexité des activités à son aéroportuaire. Par exemple, un grand aéroportuaire de catégorie 1 peut avoir un programme de sûreté aérienne complexe comportant plusieurs systèmes, procédures et membres du personnel. Par conséquent, le programme de formation à cet aéroportuaire de catégorie 1 devrait tenir compte de la complexité de ces systèmes, procédures et divers rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroportuaire du personnel de sûreté qui y travaille. En comparaison, il est possible qu'un petit aéroportuaire de catégorie 3 possède des procédures et des systèmes moins sophistiqués et un nombre moins élevé de membres du personnel de sûreté. De plus, les employés exerceront des rôles et responsabilités plus simples en matière de sûreté de l'aéroportuaire. Par conséquent, leur programme de formation sera moins complexe que le programme de formation d'un grand aéroportuaire de catégorie 1.

Lorsqu'il élabore un programme de formation à l'intention du personnel de sûreté de l'aéroportuaire, l'exploitant de l'aéroportuaire pourrait souhaiter consulter d'autres personnes en vue d'obtenir des conseils sur l'élaboration des programmes de formation sur la sûreté, par exemple d'autres exploitants d'aérodromes et diverses organisations, comme le conseil des aéroports du Canada ou la Regional Community Airports Coalition of Canada.

Les exploitants d'aérodrome qui élaborent et mettent en œuvre une formation en matière de sûreté de l'aérodrome devraient faire ce qui suit :

1. Établir des objectifs de formation qui reflètent et appuient la politique et les objectifs généraux de l'organisation en matière de sûreté ainsi que la taille et la complexité des activités :
  - décrire les exigences actuelles réglementées relatives à la sûreté de l'aérodrome;
  - inclure les procédures et les politiques pertinentes en matière de sûreté de l'aérodrome;
  - aborder les divers rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qu'exerce le personnel de sûreté de l'aérodrome;
  - expliquer la relation entre la sûreté et la bonne exploitation d'un aérodrome.
2. Utiliser divers outils, médias et méthodes (ou une combinaison de ceux-ci) pour donner la formation, par exemple :
  - formation en classe;
  - formation sur le tas et formation pratique;
  - documents électroniques ou imprimés à étudier par le personnel de sûreté.
3. Faire passer une évaluation.
4. Documenter le programme de formation. Ainsi, il fera partie du programme de sûreté aéroportuaire de l'exploitant de l'aérodrome et pourra être reproduit et prêt à être utilisé lorsque requis. Cela permettra d'uniformiser la prestation de la formation, ce qui est une bonne chose pour ceux qui la reçoivent et ceux qui la donnent. Dans l'éventualité où l'instructeur régulier n'est pas disponible, le programme documenté peut être utilisé par quiconque est chargé de le remplacer, de manière temporaire ou permanente.
5. Évaluer l'efficacité du programme de sensibilisation à la sûreté de façon à assurer la mise en place d'un personnel de sûreté compétent. On peut vérifier l'efficacité du programme de sensibilisation à la sûreté au moyen d'une évaluation écrite, d'une évaluation en cours d'emploi ou encore d'une évaluation de l'environnement de sûreté général et du dossier de l'aérodrome. Par exemple : aucune infraction touchant les zones réglementées, car les gardiens chargés

du contrôle de l'accès sont bien informés et compétents et qu'ils empêchent l'accès par des personnes non autorisées.

6. Examiner régulièrement le programme de formation (c.-à-d. annuellement) afin d'assurer qu'il est à jour, ou le réviser conformément aux déclencheurs, au besoin.

## 5. EXIGENCES POUR UN PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE\*

\*Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3

### 5.1 ÉNONCÉ DE POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 -**

*Partie 4, section 9, a. 191 (2) c) et d)*

**Aérodromes de catégorie 2 -**

*Partie 5, section 9, a. 347 (2) c) et d)*

**Aérodromes de catégorie 3 -**

*Partie 6, section 8, a. 455 (2) c) et d)*

*Exigence – programme :*

*Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aérodrome est tenu*

- c) de disposer d'un énoncé de politique en matière de sûreté qui établit une orientation et un engagement généraux en matière de sûreté à l'aérodrome et qui fixe les objectifs de sûreté de l'exploitant;*
- d) de communiquer l'énoncé de politique en matière de sûreté d'une manière accessible aux personnes qui sont employées à l'aérodrome ou qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;*

Lors de l'élaboration d'un énoncé de politique en matière de sûreté qui établit un engagement et une orientation générale en matière de sûreté à l'aérodrome et qui fixe des objectifs de sûreté, l'exploitant d'aérodrome doit :

- Inclure un engagement à l'égard de l'amélioration continue des pratiques de sûreté et des principes de gestion du risque et de la conformité aux exigences réglementaires en matière de sûreté ;
- Adopter un énoncé de politique en matière de sûreté qui reçoit visiblement l'appui des cadres supérieurs et/ou le cadre responsable de la sûreté ;

- Élaborer des objectifs de sûreté qui :
  - *sont précis et d'un niveau assez élevé pour pouvoir établir des buts en vue de pouvoir les atteindre; et*
  - *empruntent une terminologie active (p. ex, avoir, être, devenir ou atteindre, etc.) ;*
- Inclure une orientation ou une ligne de conduite de niveau élevé qui montre comment les buts en matière de sûreté seront atteints ;
- Établir un mécanisme d'examen et de mise à jour ;
- Afin de faciliter la lecture et la consultation, employer un langage clair et un format précis pour élaborer l'énoncé de politique en matière de sûreté ;
- Respecter les autres politiques internes (p. ex., les politiques liées aux systèmes de gestion de la sûreté, etc.) ;
- Élaborer un énoncé de politique en matière de sûreté qui est approprié au contexte de la menace dans lequel l'organisation évolue ainsi qu'à la taille et à la complexité de l'aérodrome.

L'exploitant d'aérodrome peut aussi considérer:

- Élaborer un plan/une stratégie de communication afin de s'assurer que l'énoncé de politique en matière de sûreté est transmise et accessible à toutes personnes qui :
  - *sont employées à l'aérodrome;*
  - *ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi (p. ex., les contractuels, le personnel de livraison, les inspecteurs, les ambulanciers, les ambulanciers paramédicaux, etc.).*
- Déterminer comment communiquer l'énoncé de politique en matière de sûreté aux employés et le rendre accessible aux intervenants et/ou au public, le cas échéant (p. ex. intranet, Internet, bulletins de sensibilisation, bulletins d'information, programmes de sensibilisation/formation, réunions, comités, forums, etc.).
- Inclure les objectifs relatifs à la sûreté de l'aérodrome de l'énoncé de politique en matière de sûreté dans tous les documents de communication de l'aérodrome et les programmes de formation et de sensibilisation relatifs à la sûreté.
- Examiner les procédures et les processus existants et futurs relatifs à la sûreté de l'aérodrome et veiller à ce qu'ils soient consistants avec l'énoncé de politique en matière de sûreté.
- Valider l'efficacité de la politique et des moyens de communication après leur utilisation.

**EXEMPLE D'ÉNONCÉ DE POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ - AÉROPORT ABC**

L'aéroport ABC, en partenariat avec ses employés, fonctionnera de manière à faire de la sûreté une priorité et de la rendre essentielle aux activités de l'aéroport ABC. Par conséquent, le Comité des cadres supérieurs d'ABC veillera à tenir compte de l'incidence possible sur la sûreté des activités dans toutes les décisions concernant l'aéroport – qu'elles soient importantes ou petites.

L'aéroport ABC s'engage à jouer un rôle de premier plan en ce qui a trait à la sûreté et à son amélioration continue en atteignant les objectifs suivants :

- Favoriser la collaboration avec nos partenaires de la sûreté.
- Encourager une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté.
- Mettre en œuvre des procédures et des processus efficaces qui satisfont aux normes nationales et internationales et qui respectent toutes les lois et les exigences réglementaires applicables.
- Examiner tous les incidents et toutes les infractions de sûreté, y compris la mise en œuvre des mesures correctives et des leçons apprises.
- Communiquer avec les membres de la communauté aéroportuaire pour les informer des problèmes de sûreté.

Pour atteindre ces objectifs, il faut que tous les membres de l'organisation (et de la communauté) aéroportuaire comprennent pleinement leurs responsabilités en matière de sûreté et s'engagent à favoriser une culture proactive à l'égard de la sûreté.



---

J.W. Smith, PDG — Aéroport ABC

## ÉNONCÉ DE POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AÉRODROME

### CROYANCES FONDAMENTALES

- La sûreté est une valeur fondamentale personnelle et commerciale ;
- La sûreté constitue un avantage concurrentiel ;
- Nous renforcerons notre entreprise en faisant de l'excellence de la sûreté une partie intégrante de toutes les activités de l'aérodrome ; et
- Tous les niveaux de direction sont responsables de notre rendement en matière de sûreté, à commencer par le chef de la direction / l'administrateur délégué.

### OBJECTIFS DE SÛRETÉ

- Établir une culture de sûreté qui reconnaît que la sûreté est d'une importance primordiale ;
- Établir un environnement d'exploitation basé sur les communications efficaces en matière de sûreté ;
- Être des chefs de file en matière de sûreté des aérodromes ; et
- Améliorer sans cesse nos processus de sûreté et notre rendement.

## NOTRE APPROCHE À L'ÉGARD DE LA SÛRETÉ

### ENGAGEMENT DE LA DIRECTION

- L'excellence en matière de sûreté fait partie de notre mission ;
- Les cadres supérieurs s'engageront à mettre en œuvre des pratiques de sûreté ;
- Les cadres supérieurs tiendront les cadres hiérarchiques et tous les employés responsables du rendement en matière de sûreté ;
- Les cadres supérieurs et les cadres hiérarchiques démontreront leur engagement continu à l'égard de la sûreté et leur volonté de se conformer aux exigences réglementaires applicables relatives à la sûreté de l'aérodrome ; et
- Les cadres hiérarchiques communiqueront clairement aux employés leurs attentes et les rôles et les responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome.

### RESPONSABILITÉS ET OBLIGATIONS DE RENDRE COMPTE DE TOUS LES EMPLOYÉS

- Nous reconnaissons le rendement en matière de sûreté ;
- Avant d'entreprendre toute tâche, nous informerons tous les employés visés des règles et des processus de sûreté, et les aviserons qu'il leur appartient personnellement de s'y conformer ;
- Nous communiquerons de l'information sur les incidents de sûreté et partagerons les leçons apprises de manière appropriée ; et
- Nous serons tous concernés par la sécurité et la sûreté des autres membres de l'organisation.

### VÉRIFICATION VISANT L'AMÉLIORATION

- La direction veillera à la réalisation régulière de vérifications de sûreté ;
- Nous centrerons nos vérifications sur les secteurs d'activités essentiels de l'aérodrome ; et
- La direction s'engage à améliorer sans cesse les pratiques de sûreté et les principes de gestion du risque.



M. Fox, PDG — Aéroport DEF

### 5.1.1 QUI DOIT ÊTRE MIS AU COURANT?

La sûreté est une grande responsabilité partagée au sein d'une organisation. C'est pourquoi il est important de diffuser à grande échelle l'énoncé de politique en matière de sûreté de l'aérodrome, notamment aux personnes :

- qui ont régulièrement accès aux zones réglementées (c. à d. les détenteurs d'une carte d'identité de zones réglementées dans les aéroports de catégories 1 et 2) et aux personnes qui travaillent dans les aires publiques de l'aérodrome;
- employées par l'exploitant de l'aérodrome ; et
- toutes les autres personnes qui sont employées à l'aérodrome ou qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi.

Exemples de personnes qui ont régulièrement accès aux zones réglementées (c. à d. les détenteurs d'une carte d'identité de zones réglementées dans les aéroports de catégories 1 et 2) :

- Les gestionnaires, les superviseurs et les formateurs (de toutes les catégories de personnel qui assument des responsabilités relatives à la sûreté aérienne) ;
- Le personnel de la sûreté des pistes ;
- Les agents d'intervention de sûreté de l'aérodrome ;
- Le personnel de contrôle des laissez-passer et des clés ;
- Le personnel du centre des opérations d'urgence et/ou du centre des opérations de sûreté ;
- Les intervenants d'urgence, incluant les policiers, les commissionnaires, les maîtres des chiens détecteurs d'explosifs, les pompiers et les ambulanciers ;
- Les agents de sûreté et les gestionnaires de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et les gardes de sécurité (contrôle de l'accès) ;
- Le personnel chargé de la maintenance des aéronefs, les bagagistes, les agents du service à la clientèle (aérodrome et transporteur aérien), le personnel de dégivrage, les coordonnateurs de la sécurité au sol, le personnel de piste et les essenciers ;
- L'équipage de vol; et
- Le personnel du gouvernement fédéral, notamment de l'Agence des services frontaliers du Canada, de NAV CANADA, des Forces canadiennes, du Service canadien du renseignement de sécurité et de Transports Canada.

Exemples de personnes qui travaillent dans les aires publiques de l'aérodrome :

- Les conseillers ;
- Le personnel de l'entretien des édifices, du fret et de la restauration ;
- Le personnel des concessions qui travaille dans les halls des aérogares ;
- Le personnel de contrôle de stationnement (p. ex. garage de stationnement et linéaire de trottoir, etc.) ; et
- Les partenaires de la première ligne de sûreté situés dans la zone de l'aéroport ou dans une zone de la première ligne de sûreté autre que l'aérogare principale.

### 5.1.2 DIVULGATION DE L'ÉNONCÉ DE POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

L'énoncé de politique en matière de sûreté doit être communiqué aux personnes employées par l'aérodrome et à celles qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi. Dans l'énoncé de politique, il est proposé :

- de l'expliquer durant des séances de formation ou de sensibilisation à la sûreté ;
- de l'afficher bien en vue à plusieurs endroits dans l'aérodrome, notamment dans l'entrée de l'édifice d'administration, dans le bureau de contrôle des laissez-passer, dans l'installation d'entretien, dans le poste d'incendie, etc. ;
- de l'afficher dans un site Web interne et/ou externe ;
- de l'inclure dans un bulletin d'information ou une note de service à l'intention des employés ; et/ou
- de l'inclure dans les modalités des cartes d'identité de zones réglementées.

### 5.1.3 ACCESSIBILITÉ DE L'ÉNONCÉ DE POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

Les énoncés de politique en matière de sûreté doivent être communiqués d'une manière accessible.

Par exemple :

- des médias substitués pour les personnes malvoyantes, dont des instructions verbales (c.-à-d. pendant l'émission des cartes d'identité de zones réglementées ou des séances d'information sur la sensibilisation à la sûreté), des enregistrements vidéos ou du braille;
- des affiches imprimées en gros caractères;
- des avis affichés à différentes hauteurs; et
- des documents rédigés dans les deux langues officielles (le cas échéant).

## 5.2 PROCESSUS POUR RÉPONDRE AUX INCIDENTS DE SÛRETÉ ET AUX INFRACTIONS À LA SÛRETÉ

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1** -

*Partie 4, section 9, a. 191(2) e)*

**Aérodromes de catégorie 2** -

*Partie 5, section 9, a. 347(2) e)*

**Aérodromes de catégorie 3** -

*Partie 6, section 8, a. 455(2) e)*

*Exigences – programme :*

*Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aéroportuaire est tenu :*

*e) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté de l'aéroportuaire d'une manière coordonnée qui est destinée à minimiser leur incidence;*

Le terme « intervention » renvoie aux activités et/ou aux processus empruntés pour réagir à un incident ou à une infraction visant la sûreté, et inclut le moment de la notification jusqu'à une conclusion satisfaisante. Une intervention doit être coordonnée avec d'autres partenaires comme les policiers, les gardes de sécurité ou les commissionnaires, les transporteurs aériens, Transports Canada et d'autres ministères fédéraux, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et les partenaires de la première ligne de sûreté, lesquels contribuent à réagir à ou à minimiser l'incidence d'un incident ou d'une infraction visant la sûreté.

Un processus peut comprendre la façon :

- d'aviser ou de faire rapport d'un incident ou d'une infraction;
- d'envoyer les premiers intervenants;
- de coordonner les divers partenaires de la sûreté concernés par l'incident ou l'infraction;
- d'établir un lien entre l'incident ou l'infraction et une procédure normale d'opération;
- de décrire les protocoles ou les interventions d'urgence ou de gestion des incidents lorsqu'une procédure normale d'opération ne peut permettre de régler immédiatement l'incident ou l'infraction;
- de consigner l'incident (p. ex., un rapport d'incident qui fait état des détails de l'intervention et des mesures prises pour résoudre l'incident ou l'infraction, etc.);
- d'effectuer un suivi (p. ex., un compte rendu qui comprend une analyse des lacunes ou des pratiques exemplaires, etc.); et

- de mettre en œuvre les mesures nécessaires, dont des mesures correctives, un plan d'action par étape et/ou des examens des procédures.

### Exemple de processus

1. Aviser l'exploitant d'aéroportuaire qu'un incident ou une infraction visant la sûreté a lieu ou a été détecté, notamment en composant un numéro d'urgence de l'aéroportuaire. Pour obtenir ce numéro, il suffit de se rendre au centre de contrôle des opérations de sûreté, dans le cas d'un grand aéroportuaire, ou de communiquer directement avec le responsable de la sûreté ou avec le bureau de garde de sécurité, dans le cas d'un petit aéroportuaire.
2. L'exploitant de l'aéroportuaire informe les responsables de la sûreté de l'aéroportuaire et/ou les premiers intervenants des protocoles préétablis.
3. L'exploitant d'aéroportuaire, le personnel de sûreté de l'aéroportuaire et les premiers intervenants exécutent les procédures normales d'opérations en cas d'incident ou d'infraction. Entre autres, ils avisent immédiatement Transports Canada (comme l'exige le règlement) et informent les locataires/partenaires concernés, s'il y a lieu.
4. L'exploitant d'aéroportuaire, le personnel de sûreté, les policiers et tout autre intervenant qui enquête concernant l'incident ou l'infraction et le règlent (en prenant des mesures correctives).
5. L'exploitant d'aéroportuaire peut s'en remettre à un niveau d'intervention plus élevé, si nécessaire.
6. Lorsque l'incident/l'infraction requiert des mesures qui dépassent la portée des procédures normales d'opération, l'exploitant d'aéroportuaire peut décider :
  - de demander à une équipe composée d'intervenants concernés de les aider à évaluer la situation;
  - d'inclure des représentants de la police de l'administration, de Transports Canada, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et des transporteurs aériens concernés, d'autres partenaires et des locataires, au besoin; et/ou
  - de demander à l'équipe d'effectuer une évaluation des menaces et des risques qui :
    - i. effectue un examen complet de l'incident ou de l'infraction;
    - ii. évalue le niveau de la menace ou du risque;
    - iii. de réévaluer la menace ou le risque lorsque s'ajoutent de nouveaux renseignements;
    - iv. recommande des mesures correctives appropriées avec l'appui de l'équipe (pour obtenir plus d'information sur les mesures

- correctives, voir la section 13 du présent document);
- v. lance et surveille toute mesure corrective;
  - vi. détermine si l'incident ou l'infraction sont réglés de façon satisfaisante.

**À NOTER :** Les interventions en cas d'incident peuvent inclure la mise en œuvre de *Procédures de gestion des incidents et d'intervention d'urgence relatives aux points de contrôle*, qui sont en place dans la plupart des aéroports de catégorie 1. Dans certains aéroports, les points de contrôle ont été élargis pour inclure des zones autres que les points de vérification. Les procédures pourraient aussi être utilisées dans les aéroports de catégories 2 et 3. Les exploitants d'aéroport peuvent obtenir un exemplaire des procédures pour élaborer ce processus en communiquant avec le directeur régional de la sûreté.

Au moment d'élaborer leurs procédures d'intervention, les exploitants d'aéroport peuvent :

- adopter des procédures et des pratiques exemplaires pour recueillir, compiler, documenter et analyser toute l'information pertinente afin d'en assurer en temps opportun la qualité, l'exhaustivité et l'efficacité;
- créer et gérer une liste des organisations/individus responsables des activités d'intervention de l'aéroport;
- définir clairement les rôles et les responsabilités ainsi que les pouvoirs hiérarchiques;
- former une équipe d'évaluation pour répondre aux incidents et aux infractions visant la sûreté;
- élaborer des processus, procédures et systèmes pour accélérer l'envoi d'avis;
- tenir des registres; et/ou
- examiner et analyser les tendances en matière d'incidents ou d'infractions afin d'en tirer des leçons et de créer des pratiques exemplaires.

### 5.3 PROGRAMME DE SENSIBILISATION À LA SÛRETÉ

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aéroports de catégorie 1 -**

*Partie 4, section 9, a. 191(2) f)*

**Aéroports de catégorie 2 -**

*Partie 5, section 9, a. 347(2) f)*

**Aéroports de catégorie 3 -**

*Partie 6, section 8, a. 455(2) f)*

*Exigences – programme :*

*Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aéroport est tenu*

*f) d'établir et de mettre en œuvre un programme de sensibilisation à la sûreté qui encourage une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté chez les personnes suivantes :*

*(i) les personnes qui sont employées à l'aéroport;*

*(ii) les membres d'équipage qui sont basés à l'aéroport;*

*(iii) les personnes, autres que les membres d'équipage, qui ont besoin d'avoir accès à l'aéroport dans le cadre de leur emploi ;*

La sensibilisation à la sûreté amène les employés, les contractuels et les intervenants pertinents de la communauté aéroportuaire à rester vigilants à l'égard de la sûreté et à bien connaître leurs responsabilités lorsqu'il est question de sûreté aérienne. L'exploitant d'aéroport doit inclure **toutes** les personnes qui sont employées à l'aéroport ou qui ont besoin d'avoir accès à l'aéroport dans son programme de sensibilisation à la sûreté. Ce dernier devrait comprendre la sensibilisation à l'environnement, la connaissance des enjeux et des procédures de sûreté et des renseignements en matière d'intervention (p. ex. les cartes d'identité des zones réglementées et l'expiration des laissez-passer temporaires, l'accès aux zones réglementées, le numéro d'urgence de l'aéroport, les articles sans surveillance dans les lieux publics, etc.).

Pour encourager une culture de vigilance et de sensibilisation à la sûreté, le programme de sensibilisation à la sûreté doit être mis-à-jour et répéter périodiquement par tous les employés et les contractuels. Par exemple, l'exploitant d'aéroport pourrait lier le renouvellement de documents de sûreté, tel que la carte d'identité de zones réglementées, à la participation récurrente au programme de la sensibilisation à la sûreté.

L'exploitant d'aéroport peut décider que les personnes qui assument des rôles et des responsabilités relatifs à la sûreté de l'aéroport n'ont pas besoin de participer au programme de sensibilisation à la sûreté aéroportuaire puisqu'elles ont déjà reçu une formation complète sur la sûreté de l'aéroport. Dans certains cas, ces personnes

peuvent offrir le programme de sensibilisation à la sûreté.

Les exploitants d'aérodrome qui élaborent et mettent en œuvre un programme de sensibilisation à la sûreté peuvent veiller à :

1. Établir des buts relatifs au programme de sensibilisation à la sûreté qui reflètent et qui appuient l'ensemble de la politique en matière de sûreté et les buts de l'organisation afin de :
  - souligner les exigences actuelles en matière de sûreté; et
  - cibler les buts du programme, y compris la promotion d'une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté.
2. Déterminer quels employés, contractuels et autres personnes devraient être sensibilisés à la sûreté. La formation de sensibilisation peut varier selon la nature des rôles et des responsabilités – il traite des besoins particuliers de chaque groupe.
3. Veiller à ce que la sensibilisation à la sûreté inclue le personnel qui a besoin d'avoir accès aux zones réglementées ainsi que le personnel travaillant dans les aires publiques de l'installation.

**Exemples de personnes qui doivent avoir accès aux zones réglementées :**

- Les agents de piste;
- Le personnel de restauration;
- Les agents du service à la clientèle ;
- Le personnel de contrôle de l'accès ;
- Le personnel de l'entretien aéronefs et les bagagistes ;
- Le personnel de dégivrage ;
- Les essenciers ; et
- Les pilotes et les agents de bord.

**Exemples de personnes qui ont accès aux aires publiques de l'aéroport :**

- Les conseillers;
- Le personnel d'entretien des edifices;
- Les contrôleurs de fret ;
- Le personnel des concessions travaillant dans les aires publiques de l'installation ;
- Le personnel de restauration; et
- Le personnel de livraison.

Bien que le programme de sensibilisation à la sûreté devrait englober tout le personnel devant avoir accès à l'aéroport, l'un de ses principaux objectifs devrait être de cibler les employés et les contractuels ne recevant aucune autre formation en matière de sûreté.

4. Veiller à ce que les employés reçoivent de l'information sur :
  - la raison d'être d'un programme de sensibilisation à la sûreté et des exigences réglementaires applicables;
  - l'énoncé de politique en matière de sûreté de l'aérodrome et sa pertinence à l'égard des employés et des autres personnes qui ont accès à l'aérodrome;
  - les risques pour les biens physiques et les renseignements délicats;
  - les indicateurs de comportements suspects ou inhabituels du milieu de l'aviation et comment les signaler;
  - les procédures pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté;
  - les procédures pour signaler les incidents de sûreté et y répondre;
  - les procédures et les politiques pertinentes en ce qui a trait à la sûreté de l'aérodrome;
  - la nécessité de conserver une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté de l'aérodrome;
  - la relation entre la sûreté et le succès des opérations à l'aérodrome.
5. Encourager les employés à signaler les lacunes qui pourraient être corrigées ou à faire des suggestions pour améliorer le programme de sensibilisation à la sûreté ou d'autres politiques et procédures relatives à la sûreté. Expliquer le processus visant à signaler les incidents, y compris : qui informer, le numéro de téléphone à composer et les détails à consigner.
6. Mettre en place un programme de reconnaissance pour encourager la vigilance et la sensibilisation à l'égard de la sûreté en récompensant les personnes qui satisfont ou dépassent systématiquement les attentes.
7. Utiliser une variété d'outils, de médias et de méthodes pour offrir le programme de sensibilisation, notamment :
  - des séances de sensibilisation en direct;
  - des documents sur la sensibilisation, en ligne ou en copie papier, que tout le monde doit consulter;
  - des courriels, des affiches, des dépliants, des bulletins d'information et des vidéos;
  - des séances de sensibilisation à la sûreté liées à l'obtention de la carte d'identité de zones réglementées.
8. Inclure la sensibilisation à la sûreté dans l'orientation des nouveaux employés et mettre en œuvre un système pour offrir des séances

de formation continue et d'appoint sur la sensibilisation à la sûreté.

9. Évaluer l'efficacité du programme de sensibilisation à la sûreté :
  - déterminer la base de référence actuelle liée à la sensibilisation à la sûreté dans les aéroports;
  - établir les objectifs du programme;
  - effectuer un suivi des progrès en fonction des objectifs établis;
  - examiner les signalements et les activités de surveillance des incidents pour noter tout changement ou tendance;
  - évaluer et mettre à l'essai (c.-à-d. durant et après la prestation du programme de sensibilisation); et
  - adapter le programme, au besoin.
  - Documenter le programme de sensibilisation afin de pouvoir l'offrir ou le répéter.
  - Veuillez prendre note, les Mesures de sûreté et autres matériels marquer « divulgation interdite sans autorisation » ne devraient pas être inclus dans le programme de sensibilisation à la sûreté. Seules les personnes **qui ont un besoin et le droit de savoir** devraient avoir accès aux Mesures de sûreté et autres matériels marquer « divulgation interdite sans autorisation ». Dans ces cas, les Mesures de sûreté et matériels marqués « divulgation interdite sans autorisation » devraient être fournis directement par une formation, une réunion, etc. Parce qu'ils sont sensible à la sécurité, les Mesures de sûreté et autres matériels marqués « divulgation interdite sans autorisation » devraient être traités de manière contrôlée and ne devraient pas être partagés en ligne, dans les documents en commun, etc. Veuillez prendre note, l'article 4.79 de la *Loi sur l'aéronautique* interdit la divulgation du contenu des Mesures de sûreté.

## 5.4 RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SÛRETÉ - PROCESSUS ET EXIGENCES

### 5.4.1 ÉVALUATION ET DIFFUSION DES RENSEIGNEMENTS SUR LES RISQUES

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 -**

*Partie 4, section 9, a. 191(2) g)*

**Aérodromes de catégorie 2 -**

*Partie 5, section 9, a. 347(2) g)*

**Aérodromes de catégorie 3 -**

*Partie 6, section 8, a. 455(2) g)*

*Exigences – programme :*

*Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aéroport est tenu*

*g) d'évaluer les renseignements sur les risques et de les diffuser à l'intérieur de son organisation en vue de la prise de décisions éclairées en matière de sûreté aérienne;*

Le *Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada – Cadre de gestion intégrée du risque* décrit le risque comme « l'incertitude qui entoure des événements et des résultats futurs. Il est l'expression de la probabilité et de l'incidence d'un événement susceptible d'influencer l'atteinte des objectifs de l'organisation ».

Le risque est évalué en fonction de la menace et en considérant la probabilité que l'événement survienne, son incidence éventuelle et la possibilité de réduire le risque. Les exploitants d'aéroport doivent veiller à ce que les renseignements sur les risques soient évalués de manière coordonnée et transmis aux décideurs en temps opportun.

Dans le cadre de cette exigence, on s'attend à ce que l'exploitant d'aéroport évalue les renseignements sur les risques et les transmette aux employés concernés de l'organisation qui ont des pouvoirs décisionnels sur les questions de sûreté aérienne. Les renseignements sur les risques peuvent être rassemblés à l'interne ou reçus par l'entremise de partenaires de la sûreté et/ou d'autres ministères et organismes fédéraux.

Les renseignements sur les risques relatifs à la sûreté aérienne sont considérés comme des renseignements délicats et doivent être traités comme tels. La section 5.4.2 ci-après traite des exigences des renseignements relatifs à la sûreté.

#### Exemples de renseignements sur les risques :

- Les résultats des évaluations du risque relatif à la sûreté aérienne ;
- Les renseignements reçus du comité consultatif multi-organismes, du comité de sûreté ou d'autres comités sur la sûreté aérienne ;
- Les analyses des renseignements menées à partir des incidents survenus à l'aéroport ;
- Les renseignements reçus d'organismes d'application de la loi ou d'autres partenaires de sûreté (i.e. à l'échelle locale, nationale ou internationale) qui incluent à la fois la menace et la probabilité ;
- Des renseignements sur les risques relatifs à la sûreté aérienne (p. ex., les incidents de sûreté globale, les conditions de danger global, une menace précise contre l'aéroport, etc.).

- Les exploitants d'aérodrome qui élaborent des procédures et des processus pour évaluer et diffuser des renseignements sur les risques dans le but de prendre des décisions éclairées peuvent :
- Prendre en considération quelles procédures et quels processus seraient les plus appropriés pour transmettre des renseignements délicats au sein de l'organisation ;
- Définir et documenter un processus précisant comment les renseignements sur les risques s'intègrent à leurs opérations. Par exemple :
  - Préciser quelle personne ou quel poste est chargé de prendre des décisions éclairées sur les questions de sûreté aérienne ; et
  - Veiller à ce que cette personne soit au courant du processus et de ses responsabilités ;
- Établir un point de contact (p. ex., avec le centre de contrôle des opérations de sûreté, le responsable de sûreté de l'aérodrome, etc.) qui sera chargé de surveiller les renseignements délicats ;
- Élaborer et mettre en œuvre le processus ;
- Tenir un registre des décisions comprenant les motifs des décisions ; et/ou
- Afin de déterminer si d'autres mesures sont nécessaires, examiner les processus qui ont été implantés et les décisions fondées sur le risque qui ont été prises.

### Exemple de méthode

Toutes les méthodes pour évaluer et diffuser les renseignements sur les risques peuvent varier selon la complexité et la portée des activités de l'aérodrome. Par exemple, un grand aérodrome de catégorie 1 pourrait choisir d'utiliser une méthode plus complète qu'un aérodrome de catégorie 3.

Les rôles et les responsabilités liés à la réception, à l'évaluation et à la diffusion de renseignements sur les risques doivent être attribués à des personnes qui possèdent les connaissances nécessaires pour les évaluer. Ces renseignements doivent ensuite être transmis aux personnes qui possèdent le pouvoir décisionnel approprié.

1. L'aérodrome reçoit ou cible la menace et/ou les renseignements sur les risques.
2. Les renseignements sur les risques sont fournis ou communiqués à la personne chargée de l'analyse.
3. Les renseignements sont analysés en tenant compte des éléments suivants :
  - Qui a le besoin légitime de connaître les renseignements?

- Selon les renseignements, quels types de décisions doivent être pris?
4. Le processus d'analyse, les conclusions et les recommandations sont documentés.
  5. L'analyse et les recommandations sont envoyées à un responsable de la sûreté de l'exploitant d'aérodrome qui :
    - établit l'ordre de priorités des renseignements sur les risques (c. à d. les nouveaux risques par rapport aux risques existants);
    - discute avec les autres groupes concernés, au besoin; et
    - détermine les mesures correctives/stratégies de gestion du risque et les prochaines étapes, s'il y a lieu.
  6. Les renseignements sont communiqués aux personnes qui possèdent le pouvoir décisionnel lié à l'opération de la sûreté aérienne.

### 5.4.2 PROCESSUS/EXIGENCES DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SÛRETÉ

Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne

#### **Aérodromes de catégorie 1 -**

Partie 4, section 9, a. 191(2) h), i) et j)

#### **Aérodromes de catégorie 2 -**

Partie 5, section 9, a. 347(2) h), i) et j)

#### **Aérodromes de catégorie 3 -**

Partie 6, section 8, a. 455(2) h), i) et j)

Exigences – programme :

(2) Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aérodrome est tenu :

h) d'établir et de mettre en œuvre un processus pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne dans le but de les protéger contre l'accès non autorisé;

i) d'indiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne et de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne d'une manière visant à les protéger contre l'accès non autorisé;

j) de communiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne aux personnes ci-après qui en ont besoin pour remplir les rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome qui leur ont été assignés :

- (i) les personnes qui sont employées à l'aérodrome,
- (ii) les personnes qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi;

Les dispositions ci-dessus énoncent les exigences visant à traiter les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne, notamment :

- La réception;
- La classification;
- La conservation;
- L'entreposage;
- La diffusion;
- La divulgation; et
- La destruction.

Les exploitants d'aérodrome peuvent recevoir des renseignements classifiés ou protégés de partenaires du gouvernement du Canada, comme Transports Canada. Le gouvernement du Canada utilise des lignes directrices particulières lorsqu'il traite des renseignements de nature délicate. Ces lignes directrices sont élaborées par le Secrétariat du Conseil du Trésor et s'intitulent *Ligne directrice à l'intention des employés fédéraux : Rudiments de la gestion de l'information (GI)*.<sup>6</sup> Les exploitants d'aérodrome souhaiteront peut-être consulter ces lignes directrices lors de l'élaboration de leurs processus et du traitement des renseignements classifiés ou protégés du gouvernement.

**Exemples de renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne :**

- Les mesures de sûreté, les arrêtés d'urgence et d'autres exigences de sûreté (p. ex., la divulgation interdite sans autorisation, etc.) ;
- Les avis de sûreté émis par Transports Canada ;
- Les évaluations de la sûreté aérienne et les stratégies connexes de gestion du risque ;
- Les renseignements sur les menaces ou les risques relatifs à la sûreté aérienne ;
- Les plans et les procédures d'urgence de sûreté aérienne ;
- L'information sur le programme de sûreté aéroportuaire ; et
- Les sommaires et les comptes rendus de réunions d'un comité de sûreté de l'aérodrome ou d'un comité consultatif multi-organismes relatif à la sûreté (selon la nature délicate des renseignements).

Afin de se conformer au règlement, l'exploitant d'aérodrome doit établir et suivre un processus permettant de garder confidentiels les renseignements relatifs à la sûreté. L'exploitant d'aérodrome doit prouver que les renseignements confidentiels relatifs à la sûreté sont traités de façon sûre en tout temps et que les renseignements sont protégés contre les accès non autorisés. Un exemple d'un processus est inclus ci-après.

**Un processus global visant à protéger les renseignements délicats peut inclure les étapes suivantes :**

- Recevoir les renseignements délicats;
- Inscire la réception des renseignements délicats dans un registre;
- Classifier les renseignements selon le niveau de sensibilité et établir une période de rétention ;
- Déterminer si les renseignements doivent être partagés immédiatement et avec qui ;
- Divulguer les renseignements aux personnes qui ont besoin/le droit légitime de les connaître ;
- Inscire la divulgation des renseignements délicats dans un registre ;
- Conserver les renseignements délicats selon les procédures établies, jusqu'à la fin de la période de rétention ;
- Éliminer les renseignements délicats; et
- Inscire l'élimination des renseignements délicats dans un registre.

**Un exploitant qui élabore un processus visant à recevoir des renseignements délicats peut se poser les questions suivantes :**

- Qui est chargé de recevoir les renseignements délicats?
- Les renseignements reçus sont-ils consignés dans un registre?
- Quelles personnes/organisations ont besoin de recevoir les renseignements délicats de l'exploitant/du partenaire?
- Une liste des personnes pouvant recevoir les renseignements de nature délicate est-elle disponible? Si oui, est-elle régulièrement examinée et mise à jour? Qui s'en occupe?
- Quelle formation est nécessaire pour recevoir et protéger les renseignements délicats?
- Comment l'organisation consigne-t-elle la réception des renseignements?
- Comment les renseignements sont-ils traités?
  - Déterminer la nature délicate des renseignements reçus selon des niveaux

<sup>6</sup> (<http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=16557>)

*prédéfinis et marquer ces renseignements.*

- Déterminer la nature urgente des renseignements.
- Limiter le nombre d'exemplaires distribués.
- Évaluer la nécessité de conserver les renseignements délicats une fois diffusés.

**Un exploitant qui élabore un processus visant à conserver des renseignements délicats peut se poser les questions suivantes :**

- Qui est chargé de conserver les dossiers délicats?
- Comment et à quel endroit les dossiers délicats sont-ils entreposés/protégés (p. ex., en copie papier et/ou en version électronique)?<sup>7</sup>
- Existe-t-il des mesures spéciales de contrôle de l'accès aux emplacements et/ou aux systèmes où sont entreposés les renseignements délicats?
- Comment les dossiers délicats devraient-ils être traités lors de leur utilisation?
- Quelle formation est nécessaire pour conserver des renseignements délicats?
- Comment l'organisation consigne-t-elle la conservation des renseignements délicats?

**Un exploitant qui élabore un processus visant à divulguer des renseignements délicats peut se poser les questions suivantes :**

- Comment les renseignements délicats sont-ils divulgués ou transmis?
- Quel moyen de divulgation est utilisé (p. ex., copie papier, version électronique, etc.)?
- Quelles options pour assurer la sûreté de la divulgation sont disponibles (p. ex., une enveloppe double, le cryptage, etc.)?
- Qui a besoin de connaître ces renseignements pour assumer ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome? Il peut s'agir de personnes :
  - *qui sont employées à l'aérodrome;*
  - *qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi.*
- Est-ce que le fait de divulguer des renseignements délicats à une personne en fonction du « besoin de savoir » est compatible avec les rôles et les responsabilités de cette personne et/ou avec les niveaux de confidentialité prédéfinis?

- Qui possède la cote de sécurité appropriée pour recevoir des renseignements délicats?
- Quelle formation les personnes autorisées à communiquer des renseignements délicats doivent-elles suivre?
- Comment l'organisation consigne-t-elle la divulgation des renseignements délicats?

**Un exploitant qui élabore un processus visant à éliminer des renseignements délicats peut se poser les questions suivantes :**

- Quels délais de conservation et d'élimination sont les plus appropriés par rapport aux renseignements?
- Qui éliminera les renseignements délicats?
- Comment et à quel endroit les renseignements seront-ils éliminés (p. ex., déchiquetés)?
- Quelle formation est nécessaire pour éliminer des renseignements délicats?
- Comment l'organisation consigne-t-elle l'élimination des renseignements délicats?

**Remarques spéciales sur l'accès à l'information :**

- Tout renseignement fourni à Transports Canada ou à d'autres ministères fédéraux est assujéti à la *Loi sur l'accès à l'information*. Le Ministère est sensible aux préoccupations de l'industrie concernant la diffusion éventuelle de renseignements délicats relatifs à la sûreté provenant de tiers et dont dispose un exploitant d'aérodrome.
- En vertu du paragraphe 20(1) de la Loi sur l'accès à l'information, Transports Canada doit refuser de communiquer de l'information de nature financière, commerciale, scientifique ou technique d'un tiers, **mais seulement si le tiers a toujours traité cette information comme étant confidentielle et s'il a fourni cette information au Ministère en toute confidentialité**. Pour que Transports Canada puisse traiter les renseignements d'un exploitant d'aérodrome comme des renseignements confidentiels d'un tiers (advenant qu'ils fassent l'objet d'une demande d'accès à l'information), il est utile que l'exploitant dispose d'un processus interne pour protéger, recevoir, conserver, divulguer, éliminer, etc. les renseignements de nature délicate.
- En vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*, Transports Canada a le pouvoir discrétionnaire d'omettre des renseignements relatifs à la sûreté si la divulgation de ces renseignements risquait vraisemblablement de :

<sup>7</sup> Veuillez prendre note que des renseignements délicats provenant du ministre ou ses délégués ne devraient pas être sauvegardés ou transmis électroniquement. Par exemple, des renseignements délicats du ministre pourraient être accédés par SRAS ou entreposés en copie papier dans un classeur sécurisé.

- porter préjudice à la conduite des affaires internationales, à la défense du Canada ou d'États alliés ou à la capacité du Canada de réprimer des opérations de renseignement ou des activités subversives menées contre le Canada ou ses États alliés (article 15); ou
- compromettre la sûreté des installations ou des systèmes informatiques (article 16(2)).

**À NOTER :** Le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne contient des restrictions claires en ce qui a trait au moment où les renseignements délicats peuvent être divulgués, et il interdit la divulgation à moins que celle-ci vise à mettre en œuvre ou à respecter une exigence réglementaire relative à la sûreté aérienne, tel que précisé dans la prochaine section.

#### 5.4.3 DIVULGATION DE RENSEIGNEMENTS DÉLICATS RELATIFS À LA SÛRETÉ

Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne

**Aérodromes de catégorie 1** -

Partie 4, section 9, a. 213

**Aérodromes de catégorie 2** -

Partie 5, section 9, a. 380

**Aérodromes de catégorie 3** -

Partie 6, section 8, a. 484

**Interdiction :**

*Il est interdit à toute personne autre que le ministre de communiquer des renseignements délicats relatifs à la sûreté qui sont créés ou utilisés sous le régime de la présente section, sauf si la communication est exigée par la loi ou est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne, aux exigences réglementaires ou aux exigences d'une directive d'urgence, ou pour en faciliter la conformité.*

Les exploitants d'aérodrome devraient tenir compte de cette interdiction au moment d'élaborer des procédures et des processus de divulgation de renseignements délicats relatifs à la sûreté. Les renseignements ne devraient être communiqués qu'en vue de respecter les exigences relatives à la sûreté aérienne. Dans la mesure du possible, la divulgation de renseignements délicats relatifs à la sûreté devrait être adaptée et/ou appropriée aux rôles et aux responsabilités de la personne qui reçoit les renseignements.

#### Les critères de gestion de l'information du gouvernement du Canada :

Les renseignements classifiés désignent les renseignements d'intérêt national. Ils concernent la défense et le maintien de la stabilité sociale, politique et économique du Canada. Il y a trois niveaux de renseignements classifiés :

1. **Top secret** : l'atteinte à l'intégrité d'une quantité très limitée de renseignements pourrait causer un préjudice exceptionnellement grave à l'intérêt national.
2. **Secret** : l'atteinte à l'intégrité des renseignements pourrait porter un préjudice sérieux à l'intérêt national.
3. **Confidentiel** : l'atteinte à l'intégrité des renseignements pourrait porter un préjudice à l'intérêt national.

Les renseignements protégés désignent les dispositions précises de la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et s'appliquent aux renseignements délicats personnels, privés et d'affaires.

1. **Protégé C** : l'atteinte à l'intégrité d'une quantité très limitée de renseignements pourrait causer un préjudice exceptionnellement grave, comme une perte de vie.
2. **Protégé B** : l'atteinte à l'intégrité des renseignements pourrait causer un préjudice grave, comme une atteinte à la réputation ou la perte d'un avantage concurrentiel.
3. **Protégé A** : L'atteinte à l'intégrité pourrait causer un préjudice limité.

**À NOTER :** Les rôles et les responsabilités pour protéger des renseignements délicats doivent être assignés et expliqués aux personnes qui ont un besoin et un droit légitimes de connaître les renseignements avant le processus de mise en œuvre.

#### 5.5 CARTE À LA L'ÉCHELLE DE L'AÉRODROME

Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne

**Aérodromes de catégorie 1** -

Partie 4, section 9, a. 191(2) k

**Aérodromes de catégorie 2** -

Partie 5, section 9, a. 347(2) k

**Aérodromes de catégorie 3** -

Partie 6, section 8, a. 455(2) k

**Exigences – programme :**

Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aéroport est tenu :

k) d'avoir une carte à l'échelle de l'aéroport qui est à jour et qui indique les zones réglementées, les enceintes de sûreté et les points d'accès aux zones réglementées;

**À NOTER :** Cette exigence n'est pas nouvelle pour les exploitants d'aéroport – il existait déjà une exigence pour une carte à l'échelle de l'aéroport dans la partie 3, article 68 de l'ancienne version du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (DORS/2000-111).

Lorsqu'ils élaborent leur carte à l'échelle, les exploitants d'aéroport peuvent :

- identifier tous les points d'accès aux zones réglementées et préciser comment ils sont contrôlés (p. ex., vérification de la carte d'identité de zone réglementée et autre processus de vérification/mesure de contrôle, etc.);
- déterminer les aires côté piste et côté ville qui sont essentielles aux activités de l'aéroport et en fournir une brève description (p. ex., les installations de carburant, les systèmes de ventilation, les stationnements, les systèmes d'alimentation électrique, l'équipement de communication et de navigation, la tour de contrôle, le poste d'incendie, le centre de contrôle des opérations de sûreté et le bureau de police, etc.);
- indiquer clairement la première ligne de sûreté de l'aéroport à l'intérieur et à l'extérieur du l'aérogare, y compris les enceintes qui sont utilisées (p. ex., des clôtures, des édifices servant d'enceinte, etc.);
- marquer le lieu où se trouvent les partenaires de la première ligne de sûreté et les autres locataires;
- indiquer les emplacements des stationnements d'aéronefs (y compris les aires d'isolation);
- faire en sorte que la carte soit à jour en apportant tout changement lié à la première ligne de sûreté, aux points d'accès, aux locataires, etc.

**À NOTER :**

- Même si le règlement peut sembler insinuer qu'un exploitant d'aéroport ne doit posséder qu'une seule « carte à l'échelle », une ou plusieurs cartes sont acceptables, selon ce qui est le plus efficace et raisonnable pour un exploitant d'aéroport.

- Inclure le nom de la municipalité/région où se situe l'aéroport, de même que l'adresse officielle de l'aéroport, son numéro de téléphone et son code d'identification.
- Les exploitants d'aéroport doivent fournir la carte au ministre sur demande.

## 5.6 DOCUMENTATION DES EXIGENCES RELATIVES À LA SÛRETÉ AÉRIENNE

### 5.6.1 DOCUMENTATION DE LA CONFORMITÉ AUX EXIGENCES RELATIVES À LA SÛRETÉ AÉRIENNE

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 -**

Partie 4, section 9, a. 191(2) l)

**Aérodromes de catégorie 2 -**

Partie 5, section 9, a. 347(2) l)

**Aérodromes de catégorie 3 -**

Partie 6, section 8, a. 455(2) l)

**Exigences – programme :**

Dans le cadre de son programme de sûreté aéroportuaire, l'exploitant d'un aéroport est tenu :

l) de documenter la manière dont il satisfait aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui.

**À NOTER :** Un tableau répertoriant les sujets traitant des exigences actuelles en matière de sûreté aérienne comprises dans le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* et dans les *Mesures de sûreté des aéroports* est disponible, mais il n'est pas inclus dans le présent document, puisqu'il contient des renseignements de nature délicate sur les *Mesures de sûreté des aéroports*.<sup>8</sup> Les exploitants d'aéroports peuvent consulter le tableau (consulter annexe A) par l'intermédiaire du Système consultatif de la réglementation de la sécurité (SCRS) de Transports Canada ou en communiquant avec un bureau régional de Transports Canada.

Le fait de documenter la conformité atteste que l'exploitant d'aéroport comprend bien les exigences réglementaires et s'est doté de systèmes, procédures et protocoles de sûreté écrits pour s'y conformer. Un exploitant d'aéroport devrait

<sup>8</sup> Les Mesures de sûreté des aéroports sont faits conformément à la section 4.73 de la Loi sur l'aéronautique et sont interdits d'être divulgués à des personnes sans autorisation conformément à la section 4.79 de la Loi.

systématiquement examiner toutes les exigences réglementaires sur la sûreté aérienne et les intégrer dans ses pratiques de gestion de la sûreté afin de s'acquitter de son obligation légale. L'exploitant d'aérodrome n'est pas tenu de posséder ou de créer un document complet et unique expliquant en détail tous les aspects de ses opérations et les liens entre celles-ci et les exigences réglementaires sur la sûreté aérienne.

Transports Canada recommande que les exploitants d'aérodrome effectuent un examen systématique de toutes les exigences réglementaires sur la sûreté aérienne afin de :

- regrouper les exigences réglementaires dans les éléments de sûreté qui s'appliquent à leurs opérations (voir les exemples de groupes dans l'annexe A);
- dresser une liste des exigences réglementaires à respecter pour chacun des groupes;
- comparer les exigences réglementaires avec les documents écrits existants (p. ex., politiques, procédures, matériel de formation, règlements de poste, manuels d'exploitation, etc.);
- documenter de manière générale la façon de se conformer (p. ex., si un changement survient sur le plan du personnel ou des opérations, existe-t-il suffisamment d'information écrite dans le système, la politique et/ou la procédure pour veiller à ce que l'exigence réglementaire soit continuellement respectée, etc.);
- établir un lien entre la documentation connexe et/ou l'endroit où se trouve la documentation;
- envisager de rédiger de nouveaux documents écrits si l'exploitant découvre des lacunes dans la documentation sur la conformité dans un groupe donné (p. ex., le contrôle de l'accès, le contrôle des laissez-passer, etc.).

Transports Canada s'attend à ce que la majorité des documents écrits existants des exploitants d'aérodrome prouvent que les exploitants connaissent toutes les exigences réglementaires sur la sûreté aérienne et qu'ils les appliquent. Par exemple, si un exploitant d'aérodrome dispose d'un manuel d'exploitation ou de procédures normales d'opération décrivant les mesures à prendre en cas d'incident ou d'infraction visant la sûreté, l'information contenue dans ce document satisferait probablement l'exigence de documenter la conformité. Les exploitants d'aérodrome peuvent faire référence à l'exemple de groupe 5 (dans l'annexe A) et section 2 (intitulé "Menaces et

incidents") en vertu des parties 4,5 et 6 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* pour s'assurer que les documents conforment aux exigences réglementaires.

Transports Canada s'attend à ce que l'exploitant d'aérodrome tiendra à jour sa documentation avec les exigences réglementaires relatives à la sûreté aérienne. Ceci comprend répondre aux changements aux exigences réglementaires dans les matériels de sûreté applicables (p. ex., politiques, procédures, matériel de formation, règlements de poste, manuels d'exploitation, etc.).

Examiner/vérifier la conformité des documents aux dispositions des règlements sur une base régulière et documenter les conclusions tirées de ces examens sont considérés comme une pratique exemplaire. Pour un exemple de vérification, consulter l'appendice 5.1.

Afin d'assurer la conformité continue, les exploitants devraient :

- maintenir constamment à jour les documents de conformité;
- s'assurer que les changements apportés aux exigences réglementaires sur la sûreté aérienne, au programme de sûreté aéroportuaire ou aux politiques et procédures relatives à la sûreté de l'aérodrome sont pris en compte.

### 5.6.2 CONSERVATION DE RENSEIGNEMENTS ET TRANSMISSION AU MINISTRE

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Aérodromes de catégorie 1 –**  
 Partie 4, section 9, a. 193

*Documentation :*

(1) *L'exploitant d'un aérodrome conserve :*

- a) *pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire et à tout examen de celle-ci;*
- b) *pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son plan stratégique de sûreté aéroportuaire et à toute modification de celui-ci;*
- c) *pendant au moins deux ans, toute autre documentation relative à son programme de sûreté aéroportuaire.*

*Accès Ministériel :*

(2) *Il met la documentation à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.*

**Aérodromes de catégorie 2 -***Partie 5, section 9, a. 348***Aérodromes de catégorie 3 -***Partie 6, section 8, a. 456**Documentation :*

- (1) L'exploitant d'un aéroportuaire conserve :
- a) pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son répertoire de mesures de protection supplémentaires et à toute modification de celui-ci;
  - b) pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire, le cas échéant, et à tout examen de celle-ci;
  - c) pendant au moins cinq ans, la documentation relative à son plan stratégique de sûreté aéroportuaire, le cas échéant, et à toute modification de celui-ci;
  - d) pendant au moins deux ans, toute autre documentation relative à son programme de sûreté aéroportuaire.

*Accès Ministériel :*

- (2) Il met la documentation à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

La documentation relative au programme de sûreté aéroportuaire doit être :

- conservée pendant au moins deux ans; et
- mise à la disposition du ministre, sur demande.

Si l'exploitant d'aéroportuaire a demandé et reçu des renseignements de ses partenaires de la première ligne de sûreté pour appuyer son programme de sûreté aéroportuaire, ces renseignements devraient être conservés au moins deux ans. Il faut souligner que les exploitants ont le pouvoir de demander ces renseignements à leurs partenaires en vertu des paragraphes 231(1), 374(1) et 481(1) du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

## APPENDICE 5.1 EXEMPLE DE VÉRIFICATION DE CONFORMITÉ RÉGLEMENTAIRES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

Exigence réglementaire	Document d'aérodrome relié	Date vérifiée et nom du réviseur	Conclusions	Mesures correctives (si requises)	Mesures correctives complètes: date et nom

## 6. COMITÉ DE SÛRETÉ\*

\*Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 –**

*Partie 4, section 9, a. 195 (1), (2) et (3)*

**Aérodromes de catégorie 2 -**

*Partie 5, section 9, a. 350 (1), (2) et (3)*

**Aérodromes de catégorie 3 -**

*Partie 6, section 8, a. 458 (1), (2) et (3)*

**Comité de sûreté :**

*(1) L'exploitant d'un aérodrome dispose d'un comité de sûreté, ou d'un autre groupe de travail ou forum, qui :*

- a) le conseille sur l'élaboration des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;*
- b) aide à coordonner la mise en œuvre des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;*
- c) favorise le partage de renseignements concernant le programme de sûreté aéroportuaire.*

**Mandat :**

*(2) Il établit le comité de sûreté ou un autre groupe de travail ou forum conformément à un mandat écrit qui :*

- a) en indique les membres; et*
- b) définit les rôles et les responsabilités de chacun d'eux.*

**Dossiers :**

*(3) Il tient des registres sur les activités du comité de sûreté ou un autre groupe de travail ou forum et les met à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.*

**À NOTER :** Il ne s'agit pas d'une nouvelle exigence pour les exploitants d'aérodrome – l'article 69 de la partie 4 de l'ancien *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (DORS/2000-111) exigeait que les exploitants disposent d'un comité de sûreté.

### 6.1 INFORMATION GÉNÉRAL

Le règlement énonce les exigences voulant qu'un exploitant d'aérodrome mette sur pied et utilise un comité de sûreté ou un autre groupe de travail ou forum pour :

- fournir des conseils sur l'élaboration de mesures de contrôle et de processus de sûreté aérienne à l'aérodrome;
- coordonner la mise en œuvre de mesures de contrôle et de processus de sûreté aérienne; et
- favoriser l'échange de renseignements sur le programme de sûreté aéroportuaire à l'aérodrome.

Les exploitants d'aérodromes doivent:

- doter ses comités de sûreté d'un mandat écrit;
- énumérer les membres des comités de sûreté;
- décrire les rôles et les responsabilités de chacun des membres;
- veiller à ce que les membres comprennent et accomplissent ces rôles et responsabilités;
- tenir des dossiers des réunions des comités de sûreté (p. ex., comptes rendus de décisions, etc.);
- conserver ces dossiers pendant au moins deux ans; et
- les mettre à la disposition du ministre, sur préavis raisonnable.

### 6.2 MANDAT DE COMITÉ DE SÛRETÉ

L'exploitant d'un aérodrome qui établit un mandat pour son comité de sûreté voudra peut-être y inclure les éléments suivants :

- l'objectif/le but;
- la composition;
- les rôles et responsabilités des membres et membres exécutifs (p. ex., président, vice-président, secrétaire, etc.);
- la fréquence des réunions;
- l'utilisation de procès-verbaux ou des comptes rendus de décisions;
- les procédures pour la conservation et la diffusion des comptes rendus de décisions ou d'autres documents du comité;
- la nature délicate et la classification de l'information partagée ou des questions abordées par le comité de sûreté;
- la nécessité éventuelle que les membres du comité de sûreté obtiennent des habilitations de sécurité en matière de transport.

## Exemple de mandat

### Contexte

Conformément aux exigences du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* et de l'Organisation de l'aviation civile internationale, les aérodomes doivent mettre sur pied un comité de sûreté de l'aérodrome.

### Mandat

Le rôle des membres du comité de sûreté consiste à se pencher sur des questions de sécurité liées aux activités de l'aérodrome, notamment :

- mettre en œuvre des mesures et des mécanismes de sûreté pour maintenir ou accroître la sûreté aérienne;
- coordonner des procédures de sûreté dans de multiples organismes;
- partager des renseignements relatifs à la sûreté;
- informer l'exploitant de l'aérodrome de l'élaboration des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome pour satisfaire aux dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à l'exploitant de l'aérodrome;
- coordonner la mise en œuvre des mesures de contrôle et des processus nécessaires pour satisfaire aux exigences réglementaires;\* et
- favoriser l'échange de renseignements sur le programme de sûreté aéroportuaire (y compris la sensibilisation à la sûreté).\*

\* Indique des exigences réglementaires minimales

### Responsabilités

Dans l'ensemble, les membres du comité de sûreté sont responsables :

- de conseiller l'exploitant de l'aérodrome sur l'élaboration des mesures de contrôle et des processus nécessaires à l'aérodrome afin de satisfaire aux dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* et aux exigences réglementaires qui s'appliquent à lui;\*
- de coordonner la mise en œuvre des mesures de contrôle et des processus nécessaires pour satisfaire aux exigences réglementaires;\*
- de favoriser l'échange de renseignements sur le programme de sûreté aéroportuaire (y compris la sensibilisation à la sûreté);\*
- d'examiner la politique de sûreté aérienne, le programme et les propositions d'intérêt réglementaires aux activités des aérodomes pertinents, en plus de formuler des recommandations et des conseils à Transports Canada à propos de ces propositions;
- d'examiner les plans pour les installations nouvelles et modifiées et pour les processus opérationnels nouveaux ou modifiés et fournir des commentaires à leur égard;
- d'examiner les résultats des processus de contrôle de la qualité et des vérifications externes; et
- d'examiner la conformité et l'efficacité continues du programme de sûreté aéroportuaire.

\* Indique des exigences réglementaires minimales

### Président/coprésident :

L'exploitant de l'aérodrome désignera un représentant de l'aérodrome responsable de la sûreté pour assumer la présidence du comité. De plus, le ou les responsables de la sûreté, ou un représentant équivalent, qui coordonnent et supervisent les mesures de contrôle et la procédure relatives à la sûreté à l'aérodrome agiront à titre de coprésidents.

Suite prochaine page →

## Exemple de mandat (suite)

**Président :** \_\_\_\_\_

Responsabilités : \_\_\_\_\_

**Coprésident :** \_\_\_\_\_

Responsabilités : \_\_\_\_\_

**Membres :** \_\_\_\_\_

Compte tenu du mandat du comité de sûreté, les membres devraient représenter tout un éventail d'intérêts variés en matière de sûreté aérienne à l'aéroport. Il devrait notamment s'agir d'un représentant de :

- la police de l'administration locale
- transporteurs aériens à l'aérodrome
- partenaires de la première ligne de sûreté
- l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- locataires de l'aérodrome
- Transports Canada
- fournisseurs de services d'intervention d'urgence

Responsabilités : \_\_\_\_\_

D'autres personnes peuvent être invitées, à la discrétion du président ou tel que convenu par les membres du comité.

Pour préserver la confidentialité des renseignements délicats, les membres se limiteront aux personnes qui ont démontré de l'intérêt à l'égard de la mise en œuvre des lois, des règlements, des décrets, des mesures et des programmes relatifs à la sûreté. Les membres doivent protéger tous les renseignements et documents connexes contre la divulgation inappropriée.

**Secrétariat :** \_\_\_\_\_

L'exploitant de l'aérodrome attribue à un représentant la responsabilité de consigner les discussions et les décisions du comité de sûreté.

Les membres du comité de sûreté examineront et approuveront le compte rendu des discussions/décisions.

Les comptes rendus des réunions du comité de sûreté seront conservés pendant au moins deux ans.

### Comités spéciaux :

Lorsque ses membres le jugent approprié, le comité de sûreté peut mettre sur pied des sous-comités spéciaux ou autres pour aborder des questions particulières. Le comité de sûreté doit :

- convenir du mandat, des objectifs et de la composition de tout comité spécial,
- désigner un représentant qui consignera les discussions/décisions des comités spéciaux.

Les membres d'un comité spécial examineront et approuveront le compte rendu de ses discussions/décisions.

Les comptes rendus des discussions et des décisions de sous-comités spéciaux ou autres seront conservés pendant au moins deux ans.

### Réunions

Le comité de sûreté se réunira le premier mercredi de chaque mois, à moins que le président n'en décide autrement, ce qui peut inclure des réunions spéciales du comité de sûreté pour aborder des questions nouvelles particulières.

### Approbation du mandat

À mesure que surviennent des changements de composition au comité de sûreté ou y adhèrent de nouveaux membres, le comité devrait examiner le mandat, d'en convenir et d'obtenir l'approbation du ou des nouveaux membres.

\* Insérer et tenir à jour une liste des membres du comité de sûreté de l'aérodrome

## 7. COMITÉ CONSULTATIF MULTI-ORGANISMES\*

- \* Veuillez consulter le matériel d'orientation supplémentaire

## 8. ÉVALUATIONS DES RISQUES VISANT LA SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE\*

- \* Veuillez consulter le matériel d'orientation supplémentaire

## 9. PLANS STRATÉGIQUES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE \*

- \* Veuillez consulter le matériel d'orientation supplémentaire

## 10. RÉPERTOIRES DE MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES\*

\*Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3

### 10.1 INFORMATION GÉNÉRALE

Un répertoire de mesures de protection supplémentaires est une liste d'activités de sûreté, de mesures et de procédures qui sont du ressort de l'exploitant de l'aérodrome qu'il peut mettre en œuvre dans le cas d'une situation de risque accru. L'établissement de répertoires de mesures de protection supplémentaires garantit que les exploitants d'aérodrome sont mieux préparés à intervenir rapidement et efficacement lors d'un changement s'il y a un état de risque accru, ce qui ajoute une valeur de sûreté à l'aérodrome.

Conformément aux exigences, les exploitants d'aérodrome devront s'assurer que les mesures de protection supplémentaires mentionnées dans leurs répertoires sont réalisables, reproductibles, progressives et peuvent être sélectionnées rapidement par type ou endroit d'activité. Toutes les catégories d'aérodrome sont obligées, en vertu du règlement, de préparer un répertoire de mesures de protection supplémentaires avant l'entrée en vigueur des niveaux AVSEC, pour que, lorsque Transports Canada augmentera le niveau à la suite d'un état de risque accru, les exploitants d'aérodrome puissent choisir rapidement et mettre en œuvre les mesures de

protection supplémentaires les plus appropriées pour résoudre le problème.

Les exploitants d'aérodrome connaissent probablement la gamme de mesures de protection qui sont à leur disposition dans leur aérodrome respectif; toutefois, ces mesures de protection n'ont peut-être pas été consignées ou documentées auparavant. Dans le même ordre d'idées, elles n'ont peut-être pas été partagées avec la grande communauté aéroportuaire, y compris Transports Canada. En documentant et en partageant les répertoires de mesures de protection supplémentaires, les exploitants d'aérodrome génèrent une gamme d'options plus importante et élabore davantage les mesures de protection pour leur utilisation future.

Conformément aux exigences et pour aider les exploitants d'aérodrome à planifier toute une gamme de situations et les besoins de sûreté qui en découlent, le répertoire des mesures de protection supplémentaires devrait couvrir les activités suivantes : mesures de contrôle de l'accès, surveillance et patrouille, communications et autres contrôles opérationnels. Le répertoire de mesures de protection supplémentaires doit aussi englober différentes zones de l'aérodrome, y compris les parties destinées au public, les zones réglementées et les parties qui ne sont pas destinées au public, mais qui ne sont pas des zones réglementées et indiquer la personne responsable de la mise en œuvre de chaque mesure de protection. Le répertoire d'un exploitant d'aérodrome devra refléter le milieu opérationnel local. Des exemples de gabarits de répertoires de mesures de protection supplémentaires sont compris dans l'appendice 10.1.

Un changement du niveau de risque serait signalé par Transports Canada au moyen de l'augmentation du niveau AVSEC. Le changement du niveau AVSEC remplirait deux fonctions principales – communiquer un changement du niveau de risque et faire en sorte que les exploitants d'aérodrome soient tenus par règlement de prendre les mesures nécessaires pour répondre à une augmentation du risque pendant une période précise. Les niveaux AVSEC représentent un passage de l'approche réglementaire normative à des règlements plus axés sur le rendement et la gestion. Dans le cadre de cette approche de réglementation, on estime que l'industrie est la mieux placée pour évaluer ses vulnérabilités et déterminer les mesures de protection qu'elle peut mettre en œuvre à court

terme. Pour plus d'information sur les niveaux AVSEC, veuillez consulter la section 2.

Malheureusement, même avec les meilleurs renseignements, le moment exact et la nature des menaces émergentes visant la sûreté aérienne ne peuvent pas toujours être entièrement prévus. Dans le passé, les mesures de sûreté aérienne et la réglementation connexe ont été mises en place en réaction aux incidents de sûreté après qu'ils aient eu lieu, sans l'avantage de la préparation préalable. Les répertoires de mesures de protection supplémentaires aideront à mieux préparer les exploitants d'aérodrome à intervenir rapidement et efficacement s'il y a un état de risque accru.

Puisque les menaces visant la sûreté aérienne évoluent toujours, un exploitant d'aérodrome pourrait déterminer que la meilleure intervention pour gérer un risque élevé précis en matière de sûreté n'a pas été incluse dans son répertoire parce qu'elle n'avait pas été envisagée auparavant. S'il connaît ses propres activités et s'il utilise les renseignements disponibles, l'exploitant de l'aérodrome pourrait alors choisir les mesures de protection les plus appropriées pour la situation, même si elles ne sont pas incluses dans le répertoire approuvé.

**REMARQUE** sur la nature délicate de la sûreté : les exploitants d'aérodrome devraient indiquer/classer le répertoire de mesures de protection supplémentaires comme étant de nature délicate, en raison de sa nature et de son contenu. Transports Canada traitera le répertoire de mesures de protection supplémentaires individuellement comme étant « confidentiel » et collectivement comme étant « secret » en vertu de la politique de sécurité du gouvernement du Canada.

## 10.2 EXIGENCES EN FONCTION DE LA CATÉGORIE D'AÉRODROME

Bien que les exigences réglementaires pour les répertoires de mesures de protection supplémentaires soient généralement les mêmes pour toutes les catégories d'aérodromes, il y aura des différences entre les aérodromes des catégories 1, 2 et 3 en ce qui a trait à l'ampleur de leur répertoire, ainsi qu'au nombre de ressources disponibles. Certaines activités de l'aérodrome sont plus complexes que d'autres et ont plus d'actifs (c.-à-d. biens matériels et personnes), de zones et

d'infrastructures qui entraînent une plus grande gamme d'options et de gradations que d'autres.

### 10.2.1 AÉRODROMES DE CATÉGORIE 1

Les exploitants d'aérodrome de catégorie 1 doivent élaborer un répertoire de mesures de protection supplémentaires dans le cadre de leur plan stratégique de sûreté aéroportuaire. Bien que le processus d'approbation soit le même pour les deux documents, le répertoire des mesures de protection supplémentaires sera examiné et approuvé par Transports Canada, séparément du plan stratégique de sûreté aéroportuaire.

Lors de la mise sur pied de son répertoire des mesures de protection supplémentaires, un exploitant d'aérodrome de catégorie 1 doit solliciter et envisager les conseils fournis par son comité consultatif multi-organismes, duquel Transports Canada est membre.

### 10.2.2 AÉRODROMES DES CATÉGORIES 2 ET 3

Les exploitants d'aérodrome des catégories 2 et 3 ne sont pas obligés d'élaborer un plan stratégique de sûreté aéroportuaire; toutefois, ils sont obligés d'élaborer un répertoire des mesures de protection supplémentaires. Il est prévu que ces répertoires pour les aérodromes des catégories 2 et 3 seront des versions simplifiées des répertoires préparés par les exploitants d'aérodrome de catégorie 1. Dans le même ordre d'idée, les répertoires de mesures de protection supplémentaires élaborés par les aérodromes de catégorie 3 pourraient englober moins d'options et de gradations que ceux des aérodromes de catégorie 2.

Même s'ils ne sont pas obligés par règlement, les exploitants d'aérodrome des catégories 2 et 3 pourraient vouloir solliciter et envisager les conseils de leur comité de sûreté lors de la mise sur pied du répertoire de mesures de protection supplémentaires.

Comme pour les aérodromes de catégorie 1, les répertoires de mesures de protection supplémentaires élaborés par les exploitants d'aérodrome des catégories 2 et 3 doivent être élaborés et approuvés par Transports Canada.

### 10.3 ÉLABORATION DES RÉPERTOIRES DE MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES

Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne

#### **Aérodromes de catégorie 1 –**

Partie 4, Section 9, a. 202 (1)c), (2), (3) et (4)

#### **Aérodromes de catégorie 2 –**

Partie 5, Section 9, a. 365 (1), (2), (3) et (4)

#### **Aérodromes de catégorie 3 –**

Partie 6, Section 8, a. 472 (1), (2), (3) et (4)

Plans stratégiques de sûreté aéroportuaire<sup>1</sup> :

(1) L'exploitant d'un aérodrome établit un plan stratégique de sûreté aéroportuaire qui :

- c) prévoit un répertoire de mesures de protection supplémentaires qui sont, à la fois :
  - (i) conçues pour atténuer de manière progressive les états de risque accru,
  - (ii) compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques.

Exigence d'établir<sup>2</sup> :

(1) L'exploitant d'un aérodrome établit un répertoire de mesures de protection supplémentaires qui sont, à la fois :

- a) conçues pour atténuer de manière progressive les états de risque accru;
- b) compatibles avec ses pouvoirs et obligations juridiques.

Répertoire de mesures de protection supplémentaires /Exigences visant le répertoire :

(2) Le répertoire de mesures de protection supplémentaires :

- a) décrit, selon le type d'activité et l'endroit, les mesures de protection en place à l'aérodrome à l'égard des conditions d'exploitation AVSEC 1;
- b) permet de choisir rapidement des mesures de protection supplémentaires selon le type d'activité ou l'endroit;
- c) indique les personnes et organismes qui sont responsables de la mise en œuvre de chaque mesure de protection supplémentaire.

Types d'activités :

(3) Pour l'application des alinéas (2)a) et b), les types d'activité comprennent :

- a) les mesures de contrôle de l'accès;
- b) la surveillance et les patrouilles;

c) les communications;

d) les autres mesures de contrôle opérationnel.

Endroits :

(4) Pour l'application des alinéas (2)a) et b), les endroits comprennent :

- a) les parties de l'aérodrome destinées au public;
- b) les parties de l'aérodrome qui ne sont pas destinées au public mais qui ne sont pas des zones réglementées;
- c) les zones réglementées.

Pour créer un répertoire des mesures de protection supplémentaires, un exploitant d'aérodrome devra tenir compte des mesures de protection (c.-à-d. les activités, mesures et/ou procédures) qui sont actuellement à sa disposition. Ces mesures de protection seront alors compilées dans un répertoire qui respecte les exigences réglementées.

La réglementation exige que les répertoires de mesures de protection supplémentaires :

- Comprennent des mesures de protection supplémentaires qui sont conçues pour atténuer de manière progressive les états de risque accru;
- Soient progressifs, pour que les mesures de protection puissent répondre à un état de risque accru;
- Soient conformes aux pouvoirs et obligations juridiques de l'exploitant de l'aérodrome;
- Permettent une sélection rapide;
- Traitent des types d'activité suivants : contrôles de l'accès, surveillance et patrouilles, communications, et autres contrôles opérationnels;
- Traitent des endroits suivants de l'aérodrome : parties destinées au public, parties qui ne sont pas destinées au public, mais qui ne sont pas des zones non réglementées et zones réglementées;
- Décrivent, par type d'activité ou endroit, les mesures de protection déjà en place à l'aérodrome à l'égard des conditions d'exploitation AVSEC 1;
- Indiquent les personnes et organismes qui sont responsables de la mise en œuvre de chaque mesure de protection.

Pour aider les exploitants d'aérodrome à élaborer leurs répertoires de mesures de protection supplémentaires, Transports Canada élabore

<sup>1</sup> Aérodromes de catégorie 1 seulement.

<sup>2</sup> Aérodromes de catégorie 2 et 3 seulement.

actuellement un exemple de modèle qui aiderait les exploitants d'aérodrome à inscrire leurs mesures de protection dans un document électronique formaté à l'avance (p. ex., Microsoft Excel, etc.). Les exploitants d'aérodrome ne sont pas obligés d'utiliser le modèle – il est seulement offert à titre d'exemple qui satisfait aux exigences réglementaires. Ce modèle ainsi que son mode d'emploi, se trouve à l'appendice 10.1.

Les inspecteurs régionaux de la sûreté aérienne sont disponibles pour fournir des conseils aux exploitants d'aérodrome tout au long de l'élaboration des répertoires de mesures de protection supplémentaires.

### 10.3.1 ATTÉNUATION DES ÉTATS DE RISQUE ACCRU

Les répertoires de mesures de protection supplémentaires devraient inclure les mesures de protection ayant pour but d'atténuer l'état de risque accru. Par exemple, si le ministre hausse le niveau AVSEC en réponse à un risque de sûreté accru aux barrières contrôlées par du personnel (situées dans la zone réglementée de l'aérodrome), l'exploitant de l'aérodrome pourrait (sans y être limité) choisir une combinaison des mesures suivantes afin de régler efficacement le risque précis :

- Mettre à jour la consigne de poste;
- Augmenter la fréquence des rapports;
- Augmenter la fréquence des séances d'information;
- Augmenter le nombre d'inspections des barrières;
- Améliorer la supervision du personnel des mesures de contrôle de l'accès;
- Augmenter la fréquence des rapports « après les heures » des gardes de sécurité des aérodromes à NAV CANADA;
- Mettre en œuvre un mode de communication de secours;
- Restreindre les communications radio du personnel.

### 10.3.2 RÉPERTOIRES PROGRESSIFS

Les mesures de protection comprises dans le répertoire d'un exploitant d'aérodrome doivent être progressives. Les mesures de protection énumérées devraient permettre de gérer un état de risque accru qui prend de l'ampleur. Par exemple, si le ministre hausse le niveau AVSEC en réponse à un état de risque accru dans le hall de l'aérogare, l'exploitant pourrait (sans s'y limiter) choisir parmi toutes les mesures de protection progressives ci-après (c.-à-d., éventail d'options échelonnables, y compris ceux

ayant des fréquences différentes), afin de lutter contre le risque précis :

- Mettre en place ou accroître la fréquence des annonces publiques sur les bagages sans surveillance (p. ex., toutes les 30, 20, 15, 10 ou 5 minutes, etc.);
- Augmenter l'observation;
- Augmenter la vigilance et le rapport des activités ou des comportements inhabituels ou suspects;
- Accroître la surveillance du système de télévision en circuit fermé (CCTV), y compris les comptoirs d'enregistrement (p. ex., toutes les 30, 20, 15, 10, ou 5 minutes, etc.);
- Mettre en œuvre des listes de vérification améliorées et préparées à l'avance pour les inspections d'aérogare;
- Modifier le processus de gestion des files d'attente;
- Mettre en œuvre un programme relatif aux bagages laissés sans surveillance;
- Augmenter la présence des équipes canines dans les aérogares (qui relèvent de l'aérodrome ou du corps policier compétent) (p. ex., d'un, deux, trois chiens, etc.);
- Réduire le nombre de points d'entrée dans l'aérogare accessibles au public;
- Mettre en œuvre un processus de validation à l'entrée de l'aérogare;
- Interdire l'accès du public à l'aérogare.

### 10.3.3 ACTIVITÉS RELEVANT DES POUVOIRS ET OBLIGATIONS JURIDIQUES DE L'EXPLOITANT DE L'AÉRODROME (RELEVANT DE LA COMPÉTENCE DE L'EXPLOITANT DE L'AÉRODROME)

Les répertoires de mesures de protection supplémentaires doivent seulement inclure les mesures de protection qui relèvent des pouvoirs et obligations juridiques de l'exploitant de l'aérodrome (c.-à-d., relevant de la compétence de l'exploitant de l'aérodrome). En d'autres mots, les répertoires devraient inclure des mesures de protection qui sont pratiques et qui peuvent être réalisées par l'exploitant de l'aérodrome. Les répertoires ne devraient pas inclure des mesures de protection qui relèvent de la compétence d'un tiers qui n'est pas employé par l'aérodrome ou sous contrat avec celui-ci. Par exemple, l'exploitant de l'aérodrome n'a pas de responsabilités en ce qui a trait au contrôle, aucune mesure de protection supplémentaire présentée pour approbation dans le répertoire de mesures de protection supplémentaires d'un exploitant d'aérodrome ou lors d'un état de risque accru ne devrait mettre en cause le contrôle. De

plus, l'exploitant de l'aéroport n'a pas d'autorité juridique pour la fouille des personnes. L'exploitant de l'aérodrome est, entre autres, responsable des mesures de contrôle de l'accès et il y a bon nombre de mesures de protection supplémentaires disponibles pour augmenter le contrôle de l'accès par rapport à ce qui est en place.

Dans le même ordre d'idée, un répertoire de mesures de protection supplémentaires ne devrait pas inclure des mesures de protection que l'exploitant de l'aérodrome pourrait seulement mettre en place à l'avenir. Le répertoire doit refléter les capacités et le milieu opérationnel actuels de l'exploitant de l'aérodrome.

### 10.3.4 SÉLECTION RAPIDE

Les répertoires de mesures de protection supplémentaires doivent aider l'exploitant de l'aérodrome pour la sélection rapide, afin que les mesures de protection puissent être mises en place rapidement en réponse à un état de risque accru. En reconnaissant que certaines mesures de protection pourraient être mises en place plus rapidement que d'autres, les répertoires devraient englober des mesures de protection que l'exploitant de l'aérodrome pourrait appliquer de façon provisoire jusqu'à ce qu'une solution mieux adaptée puisse être utilisée.

Bien que le règlement exige qu'un répertoire de mesures de protection supplémentaires puissent être sélectionnées rapidement selon le type d'activité ou l'endroit, certaines mesures de protection pourraient s'appliquer à de multiples endroits, comme certains endroits pourraient avoir de multiples mesures de protection qui les protègent. Une façon de répondre à l'exigence de sélection rapide est que ces interrelations entre les mesures de protection, les types d'activités et les endroits soient divisées en mesures de protection simplifiées n'ayant qu'un seul type d'activité et un seul endroit (ou sous-endroit).

Par exemple, si la mesure de protection « A » s'applique aux endroits « 1, 2 et 3 », il est plus utile de faire trois mesures de protection séparées dans le répertoire des mesures de protection supplémentaires. En d'autres mots, la mesure de protection « A1 » s'applique à l'endroit « 1 », la mesure de protection « A2 » s'applique à l'endroit « 2 » et la mesure de protection « A3 » s'applique à l'endroit « 3 ».

Comme mentionné précédemment, Transports Canada élabore un exemple de modèle d'un répertoire des mesures de protection qui se trouve à l'appendice 10.1.

### 10.3.5 TYPES D'ACTIVITÉS

Les répertoires de mesures de protection supplémentaires doivent traiter des types d'activités suivants :

- **Les mesures de contrôle de l'accès** (p. ex., examiner la livraison au débarcadère et les processus d'approbation; établir des points de contrôle dans l'aérodrome; fermer ou suspendre les activités de construction; sécuriser les points d'accès de première ligne; émettre un laissez-passer aux visiteurs, etc.);
- **La surveillance et les patrouilles** (p. ex., augmenter la surveillance du garage de stationnement; appliquer les restrictions de stationnement sur les accotements de la route; surveiller la couverture de la CCTV; ajouter des gardes aux plateformes de chargement; etc.);
- **Les communications** (p. ex., accroître le nombre d'annonces publiques; utiliser les appareils radio émetteurs-récepteurs, le système d'intercommunication ou les téléphones cellulaires; installer des panneaux routiers, etc.);
- **Les autres mesures de contrôle opérationnel** (p. ex., enregistrer les plaques d'immatriculation; installer de l'éclairage portatif; utiliser des sacs à déchets transparents; examiner les documents d'autorisation, etc.).

Les aérodromes de catégorie 1 et les plus gros aérodromes de catégorie 2 peuvent vouloir diviser les types d'activités en types de sous-activités. En reconnaissant que les plus gros aérodromes ont probablement une gamme plus vaste de mesures de protection à leur disposition, cela les aiderait à choisir rapidement la mesure de protection la plus appropriée dans le contexte d'un état de risque accru, et pour cibler leur mise en œuvre plus précisément, minimisant ainsi l'incidence financière et opérationnelle puisque seules les mesures de protection les plus applicables sont mises en œuvre. Par exemple, ces exploitants d'aérodrome pourraient (sans s'y limiter) utiliser les exemples suivants de sous-activités :

- **Les mesures de contrôle de l'accès** : contrôles de l'accès physique, changements de procédures, etc.
- **La surveillance et les patrouilles** : surveillance, patrouilles, etc.
- **Les communications** : communications internes, annonces publiques, panneaux, etc.

- **Les autres mesures de contrôle opérationnel :** mesures de sûreté de l'installation, procédures de sûreté supplémentaires, etc.

### 10.3.6 ENDROITS

Les répertoires des mesures de protection supplémentaires doivent traiter des endroits suivants de l'aérodrome :

- **Les parties de l'aérodrome destinées au public** (p. ex., l'entrepôt de bagages, le débarcadère de l'aérogare, les routes publiques, le hall public de l'aérogare, les objets perdus et trouvés, les zones de construction, etc.);
- **Les parties de l'aérodrome qui ne sont pas destinées au public, mais qui ne sont pas des zones réglementées** (p. ex., les hangars d'entretien, les installations de traiteur, les bureaux d'administration, etc.);
- **Les zones réglementées de l'aérodrome** (p. ex., le périmètre/la première ligne de sûreté, la clôture de la première ligne de sûreté, les barrières contrôlées par du personnel, les barrières non contrôlées par du personnel, la sûreté de la logistique/la chaîne d'approvisionnement, etc.).

Comme pour les types d'activités, si un aérodrome de catégorie 1 ou un gros aérodrome de catégorie 2 divise davantage ses types d'activités en sous-activités, alors il pourrait (sans s'y limiter) utiliser les exemples de sous-endroits suivants :

- **Les parties de l'aérodrome destinées au public :** routes et stationnements, intérieur de l'aérogare, extérieur de l'aérogare, etc.;
- **Les parties de l'aérodrome qui ne sont pas destinées au public, mais qui ne sont pas des zones réglementées :** zones d'opérations, zones administratives, etc.;
- **Les zones réglementées :** première ligne de sûreté, zone stérile de l'aérogare, aires de manutention des bagages, côté piste, etc.

### 10.3.7 DÉCRIRE LES MESURES DE PROTECTION DÉJÀ EN PLACE (NIVEAU AVSEC 1) SELON LE TYPE D'ACTIVITÉ ET L'ENDROIT

Les répertoires de mesures de protection supplémentaires doivent inclure toutes les mesures de protection déjà en place à l'aérodrome pour le niveau AVSEC 1 (c.-à-d. conditions d'exploitation normales). Il est compris que certains aérodromes ont une posture de sécurité plus élevée et que les activités opérationnelles courantes ont plus de mesures de protection de sûreté actuellement en place. En d'autres mots, certains aérodromes fonctionneront au-dessus des bases réglementées dans le cadre de leurs pratiques opérationnelles

normales. En connaissant la posture de sûreté actuelle d'un aérodrome (au-delà des exigences réglementées), l'exploitant de l'aérodrome et Transports Canada peuvent mieux déterminer quelles seraient les mesures de protection supplémentaires qui pourraient être mises en œuvre afin de mieux régler un état de risque accru.

### 10.3.8 PERSONNES ET ORGANISMES RESPONSABLES

Les répertoires de mesures de protection supplémentaires doivent indiquer les personnes et les organismes responsables de la mise en œuvre de chacune des mesures de protection supplémentaires. Cela aide à garantir que les mesures de protection peuvent être mises en place rapidement, puisque les personnes et les organismes responsables de leur mise en œuvre seraient déjà au courant de leurs tâches dans le cas d'un changement du niveau AVSEC.

## 10.4 EXIGENCE DE CONSULTER LE COMITÉ CONSULTATIF MULTI-ORGANISMES

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Aérodromes de catégorie 1 –**  
 Partie 4, Section 9, a. 203 a) et b)

*Exigence de consulter :*  
 L'exploitant d'un aérodrome consulte son comité consultatif multi-organismes dans les cas suivants :  
 a) lorsqu'il établit son plan stratégique de sûreté aéroportuaire;  
 b) lorsqu'il le modifie en application du paragraphe 205.2(1).

**Aérodromes de catégorie 2 –**  
 Partie 5, Section 9, a. 366.2 (2)

*Exigence de consulter :*  
 (2) L'exploitant d'un aérodrome consulte son comité consultatif multi-organismes lorsqu'il modifie son répertoire de mesures de protection supplémentaires, le cas échéant.

La quantité d'information à la disposition d'un exploitant d'aérodrome lorsqu'il élabore son répertoire de mesures de protection supplémentaires augmente à la suite de ses communications avec les membres du comité consultatif multi-organismes (et le partage d'information de sûreté aérienne qui en découle). Les exploitants d'aérodrome de catégorie 1 peuvent choisir de mobiliser les membres du comité consultatif multi-organismes dès le début lors de l'élaboration de leurs plans stratégiques de sûreté

aéroportuaire/répertoires de mesures de protection supplémentaires respectifs. Inversement, d'autres pourraient choisir de consulter leur comité consultatif multi-organismes seulement après qu'une ébauche de répertoire ait été élaborée. Bien que la méthode pour mobiliser le comité consultatif multi-organismes et demander ses commentaires puisse différer, les membres du comité consultatif multi-organismes devraient obtenir suffisamment d'information sur le produit en cours d'élaboration pour fournir des commentaires éclairés.

Pour l'instant, les aérodromes de catégorie 2 ne sont pas obligés d'avoir un comité consultatif multi-organismes. Si un aérodrome de catégorie 2 se voit ordonné par le ministre d'établir un comité consultatif multi-organismes, il doit alors consulter son comité consultatif multi-organismes pour toute modification à son répertoire des mesures de protection supplémentaires.

## 10.5 PRÉSENTATION ET CRITÈRES D'APPROBATION

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Aérodromes de catégorie 1** – Partie 4, Section 9, a. 204 et 205.1

*Exigence de présenter :*

204. L'exploitant d'un aérodrome présente au ministre pour approbation son plan stratégique de sûreté aéroportuaire.

*Approbation du plan :*

205.1 Le ministre approuve le plan stratégique de sûreté aéroportuaire qui lui est présenté par l'exploitant d'un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le plan est conforme aux exigences de l'article 202;
- b) il a fait l'objet d'un examen par un membre de la direction de l'organisation de l'exploitant qui est responsable de la sûreté;
- c) il est susceptible de permettre à l'exploitant de se préparer dans l'éventualité d'atteintes illicites et de tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, de détecter et de prévenir les atteintes illicites et les tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile, et d'intervenir et de voir à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes;
- d) la stratégie de gestion du risque est proportionnelle aux risques dont elle traite;

- e) l'exploitant a tenu compte des conseils de son comité consultatif multi-organismes;
- f) il n'a pas omis de risques visant la sûreté aérienne qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation de l'aérodrome;
- g) les mesures de protection supplémentaires peuvent être rapidement et systématiquement mises en œuvre;
- h) elles sont compatibles avec les droits et libertés existants;
- i) le plan peut être mis en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne.

### **Aérodromes de catégorie 2** –

Partie 5, Section 9, a. 366 et 366.1

### **Aérodromes de catégorie 3** –

Partie 6, Section 8, a. 473 et 473.1

*Exigence de présenter :*

366/473 L'exploitant d'un aérodrome présente au ministre pour approbation son répertoire de mesures de protection supplémentaires.

*Approbation :*

366.1/473.1 Le ministre approuve le répertoire de mesures de protection supplémentaires qui lui est présenté par l'exploitant d'un aérodrome si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le répertoire est conforme aux exigences de l'article 365/472;
- b) il a fait l'objet d'un examen par un membre de la direction de l'organisation de l'exploitant qui est responsable de la sûreté;
- c) les mesures de protection supplémentaires peuvent être rapidement et systématiquement mises en œuvre;
- d) elles sont compatibles avec les droits et libertés existants;
- e) elles peuvent être mises en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne.

### 10.5.1 PRÉSENTATION

Une fois que l'exploitant de l'aérodrome a terminé son répertoire de mesures de protection supplémentaires, ce répertoire doit être présenté au bureau régional de Transports Canada. En raison de la nature délicate du répertoire, il doit être envoyé par courrier recommandé ou livré en personne.

### 10.5.2 LE PROCESSUS D'APPROBATION

Lorsque le plan stratégique de sûreté aéroportuaire est présenté à Transports Canada, il sera d'abord examiné dans la région à l'aide d'un outil d'évaluation

et d'approbation en matière de validation uniforme à l'échelle nationale. L'outil d'évaluation utilisé dans les régions permettra de déterminer si l'exploitant de l'aérodrome satisfait ou non à l'intention du règlement et de d'établir un rapport assorti de recommandations pour approuver ou non le répertoire de mesures de protection supplémentaires. Cette recommandation sera prise en compte en même temps que le répertoire des mesures de protection supplémentaire par le Comité d'approbation national afin de déterminer son approbation officielle. Transports Canada s'engage à respecter une norme de service de 90 jours civils entre le moment de la présentation du répertoire de mesures de protection supplémentaires terminé et la décision de Transports Canada concernant son approbation. Un organigramme démontrant le processus d'approbation de Transports Canada se trouve à l'annexe B.

### 10.5.3 CRITÈRES D'APPROBATION

Le répertoire des mesures de protection supplémentaires sera approuvé s'il respecte les critères suivants :

- Les mesures de protection supplémentaires ont pour objectif d'atténuer les états de risque accru de manière progressive;
- Les mesures de protection supplémentaires sont conformes aux pouvoirs et obligations juridiques de l'exploitant de l'aérodrome (relevant de la compétence de l'exploitant de l'aérodrome);
- Les mesures de protection supplémentaires sont conformes à la catégorie, la taille, l'endroit et la complexité/le type d'opérations de l'aérodrome en ce qui a trait au contenu et à la gamme d'options;
- Le répertoire des mesures de protection supplémentaires permet la sélection rapide de mesures de protection supplémentaires selon le type d'activité ou l'endroit;
- Le répertoire de mesures de protection supplémentaires comprend :
  - Les types d'activités (c.-à-d. mesures de contrôles de l'accès; surveillance et patrouilles; autres contrôles opérationnels);
  - Les endroits de l'aérodrome (c.-à-d., parties destinées au public; parties qui ne sont pas destinées au public autres que des zones réglementées et zones réglementées);
- Le répertoire des mesures de protection supplémentaires décrit les mesures de protection déjà en place à l'aérodrome pour le niveau AVSEC 1 selon le type d'activité et l'endroit;

- Le répertoire indique les personnes et les organismes responsables de la mise en œuvre de chaque mesure de protection supplémentaire;
- Les conseils du comité consultatif multi-organismes de l'exploitant de l'aérodrome ont été pris en compte (applicable aux aérodromes de catégorie 1 seulement);
- Les mesures de protection supplémentaires peuvent être mises en œuvre rapidement et uniformément;
- Les mesures de protection supplémentaires sont compatibles avec les droits et libertés existants. Le ministre n'approuvera pas un répertoire de mesures de protection supplémentaires qui comprend des mesures de protection qui pourraient être considérées comme contrevenant aux libertés et aux droits civils;
- Les mesures de protection supplémentaires peuvent être mises en œuvre sans compromettre la sûreté aérienne.

## 10.6 MODIFICATIONS DU RÉPERTOIRE DE MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne  
Aérodromes de catégorie 1 –  
Partie 4, Section 9, a. 205.2 (1) à a. 205.2(4)c*

*Modifications :*

*(1) L'exploitant d'un aérodrome peut modifier son plan stratégique de sûreté aéroportuaire en tout temps, mais il est tenu de le modifier dans les cas suivants :*

- a) le plan ne correspond pas à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire la plus récente;*
- b) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui pourrait donner lieu à un nouveau risque de moyen à élevé ou à un risque de moyen à élevé qui n'a pas été traité;*
- c) il l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui exige l'ajout ou la suppression de mesures de protection supplémentaires;*
- d) il l'informe que sa stratégie de gestion des risques n'est pas proportionnelle à un risque de moyen à élevé prévu à son évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire;*
- e) l'exploitant décèle une lacune dans le plan;*
- f) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux*

exigences réglementaires et cette modification a une incidence sur les mesures de protection supplémentaires.

Documentation :

(2) S'il modifie son plan stratégique de sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome documente ce qui suit :

- a) les raisons de la modification;
- b) les facteurs pris en compte au moment d'effectuer la modification.

Présentation d'une modification :

(3) S'il modifie son plan stratégique de sûreté aéroportuaire, l'exploitant de l'aérodrome présente dès que possible la modification au ministre pour approbation.

Approbation :

(4) Le ministre approuve une modification si :  
c) dans le cas d'une modification du répertoire de mesures de protection supplémentaires exigé par l'alinéa 202(1)c), les conditions prévues aux alinéas 205.1a), b) et f) à i) ont été respectées.

#### **Aérodromes de catégorie 2 –**

Partie 5, Section 9, a. 366.2 (1) à (4)

#### **Aérodromes de catégorie 3 –**

Partie 6, Section 8, a. 374.2 (1) à (3)

Modifications :

366.2 (1)/473.2 (1) L'exploitant d'un aérodrome peut modifier son répertoire de mesures de protection supplémentaires en tout temps, mais il est tenu de le modifier dans les cas suivants :

- a) le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui exige l'ajout ou la suppression de mesures de protection supplémentaires;
- b) l'exploitant décèle une lacune dans le répertoire;
- c) une modification est apportée aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires et cette modification a une incidence sur les mesures de protection supplémentaires.

Exigence de consulter <sup>3</sup> :

366.2 (2) L'exploitant d'un aérodrome consulte son comité consultatif multi-organismes lorsqu'il

modifie son répertoire de mesures de protection supplémentaires, le cas échéant.

Présentation d'une modification :

366.2 (3)/473.2 (2) S'il modifie son répertoire de mesures supplémentaires, l'exploitant de l'aérodrome présente dès que possible la modification au ministre pour approbation.

Approbation :

366.2 (4)/473.2 (3) Le ministre approuve la modification si les conditions prévues à l'article 366.1/473.1 continuent d'être respectées.

L'exploitant de l'aérodrome doit modifier son répertoire des mesures de protection supplémentaire si :

- Le ministre l'informe qu'il y a un changement dans le contexte de la menace qui exige l'ajout ou la suppression de mesures de protection supplémentaires (p. ex., un nouveau type d'arme ou une nouvelle méthode d'attaque crédible a été déterminé, etc.);
- L'exploitant de l'aérodrome décèle une lacune dans le répertoire de mesures de protection supplémentaires (au moyen d'un exercice de sûreté ou par tout autre moyen);
- Une modification est apportée aux dispositions de la Loi sur l'aéronautique relatives à la sûreté aérienne ou aux exigences réglementaires et cette modification a une incidence sur les mesures de protection supplémentaires (p. ex., mesures déjà incluses dans les mesures de protection supplémentaires font maintenant partie des exigences de base, etc.).

Lorsque des modifications sont requises, le répertoire de mesures de protection supplémentaires mis à jour doit être présenté, dès que possible, au bureau régional de Transports Canada. En raison de la nature délicate de la sûreté du répertoire, celui-ci devrait être envoyé par courrier recommandé ou livré en personne.

## **10.7 EXERCICES DU RÉPERTOIRE DE MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES**

Les exploitants d'aérodrome doivent tester l'efficacité de leurs répertoires de mesures de protection supplémentaire au moyen d'exercices de sûreté. Lors de ces exercices, les participants doivent résoudre des scénarios en simulant les interventions qu'ils auraient effectuées s'il y avait eu une réelle urgence. En testant les capacités d'intervention, les exploitants

<sup>3</sup> Aérodromes de catégorie 2 seulement.

d'aérodromes peuvent déterminer les lacunes dans leurs opérations.

Si, à la suite de l'exercice, un exploitant d'aérodrome découvre des lacunes ou d'autres problèmes quant à son répertoire de mesures de protection, il doit modifier le répertoire pour régler les problèmes. En modifiant le répertoire, l'exploitant sera mieux préparé à gérer les états de risque de sûreté accru et à le faire plus rapidement.

En vertu du règlement actuel, les exploitants d'aérodrome doivent effectuer deux types d'exercices de sûreté : fondés sur les opérations et fondés sur la discussion. Pour plus de détails sur les exigences pour les exercices de sûreté, veuillez consulter la section 12.

## 10.8 DOSSIER

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1** –

*Partie 4, Section 9, a. 210 (1)*

**Aérodromes de catégorie 2** –

*Partie 5, Section 9, a. 371 (1)*

**Aérodromes de catégorie 3** –

*Partie 6, Section 8, a. 478 (1)*

*Dossiers :*

*(1) Chaque fois que des mesures de protection supplémentaires sont mises en œuvre à un aérodrome pour atténuer un état de risque accru relatif à la sûreté aérienne, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit :*

- a) la description des mesures de protection supplémentaires qui ont été mises en œuvre;*
- b) l'évaluation de l'efficacité de ces mesures de protection supplémentaires;*
- c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant la mise en œuvre de ces mesures de protection supplémentaires.*

Chaque fois que des mesures de protection supplémentaires sont utilisées à un aérodrome en réponse à un état de risque accru (dans le contexte d'un exercice de sûreté ou lors d'une intervention réelle), l'exploitant de l'aérodrome doit créer un dossier écrit. Le dossier doit comprendre :

- Une description des mesures de protection supplémentaires qui ont été mises en œuvre;
- Une évaluation de l'efficacité de ces mesures de protection supplémentaires;
- Une description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant la mise en œuvre de ces mesures de protection supplémentaires.

L'exploitant de l'aérodrome devra présenter le rapport au ministre sur demande.

Les exploitants d'aérodrome peuvent souhaiter d'envisager les secteurs clés suivants lors de la préparation de leurs dossiers écrits :

- Le choix du moment/l'échéancier de la mise en œuvre des mesures de protection supplémentaires;
- Un aperçu des circonstances entourant la mise en œuvre (ce qui a mené à la mise en œuvre);
- Une liste des personnes et des organismes qui ont participé à la mise en œuvre;
- Un compte rendu systématique de chaque aspect de la mise en œuvre des mesures de protection supplémentaires du début à la fin;
- Une évaluation de l'efficacité des mesures de protection supplémentaires utilisées (p. ex., valeur d'atténuation du risque, lacunes, incidence opérationnelle, etc.);
- Les recommandations pour des mesures correctives (p. ex., réviser les procédures normalisées d'exploitation et/ou le plan d'urgence, mettre à jour la formation des employés/intervenants d'urgence, etc.);
- Le suivi et/ou la surveillance, au besoin.

## APPENDICE 10.1 : EXEMPLE DU MODÈLE D'UN RÉPERTOIRE DE MESURES DE PROTECTION SUPPLÉMENTAIRES

Un exemple de modèle est en cours d'élaboration pour les gros aérodromes.

Les plus petits aérodromes peuvent choisir d'utiliser le modèle ci-après.

						Version ébauche À jour en date du 21 novembre 2012 Pour discussion seulement
MESURES DE CONTRÔLE DE L'ACCÈS						
Zones	Sous-zones	Conditions d'exploitation normales (niveau AVSEC 1)	Mesures de protection supplémentaires	Fréquence	Personnel de sécurité (BPR)	Commentaires
Partie destinée au public	Entreposage des bagages	Zone d'entreposage verrouillée	Fermer l'installation			
	Débarcadère de l'aérogare	Aucun stationnement à long terme	Examiner les processus de livraison au débarcadère et d'approbation			
			Ajouter un point de contrôle pour l'accès			
		Plantes aux entrées de l'aérogare	Cesser les livraisons au débarcadère de l'aérogare			
			Restreindre le stationnement au débarcadère de l'aérogare			
			Installer des barrières aux traverses qui entrent dans l'aérogare			
	Routes publiques	Panneaux affichés sur l'accotement de la route public avertit que le stationnement/ les arrêts ne sont pas permis	Application de l'interdiction de stationnement sur la route			

## 11. PLANS D'URGENCE\*

\*Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3

### 11.1 INFORMATION GÉNÉRALE

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 –**

Partie 4, section 9, a. 206(1) et (2)

**Aérodromes de catégorie 2 –**

Partie 5, section 9, a. 367(1) et (2)

**Aérodromes de catégorie 3 –**

Partie 6, section 8, a. 474(1) et (2)

Exigences du plan :

(1) L'exploitant d'un aérodrome établit un plan d'urgence qui prévoit la procédure d'intervention à suivre à l'aérodrome pour des interventions coordonnées dans les urgences suivantes :

- a) les alertes à la bombe;
- b) les détournements d'aéronefs;
- c) les autres cas d'atteintes illicites à l'aviation civile.

Procédure d'intervention :

(2) La procédure d'intervention

- a) prévoit, en détail, les mesures à prendre par les employés et les entrepreneurs de l'exploitant de l'aérodrome et indique les responsabilités des autres personnes ou des autres organismes concernés, y compris, selon le cas, la police, les fournisseurs de services d'urgence, les transporteurs aériens, le personnel du centre de coordination des urgences et le personnel de la tour de contrôle ou de la station d'information de vol;
- b) comprend la procédure détaillée pour l'évacuation des aérogares;
- c) comprend la procédure détaillée pour la fouille des aérogares;
- d) comprend la procédure détaillée pour la manipulation et la neutralisation des bombes présumées;
- e) comprend la procédure détaillée pour la rétention au sol de tout aéronef visé par une alerte à la bombe ou un détournement.

Veuillez noter que même si ces dispositions réglementaires faisaient partie de la phase 1 du Programme de sûreté aérienne, elles ont été mises à jour et améliorées afin d'inclure « atteintes illicites » en vue d'assurer une harmonisation avec les normes internationales.

Un plan d'urgence doit être établi en vue d'intervenir dans le cas de menaces, comme les alertes à la bombe, les détournements d'aéronefs et d'autres cas d'atteintes illicites à l'aviation civile.

Les autres cas d'atteintes illicites ont été ajoutés à la liste des menaces dans le cadre de la phase 2 du Programme de sûreté aérienne, et comprennent, sans toutefois s'y limiter :

- la capture illégale d'un aéronef;
- une intrusion forcée ou une infiltration dans les zones réglementées d'un aérodrome ou à bord d'un aéronef;
- une prise de contrôle hostile à un aérodrome;
- une prise d'otage en vol ou au sol;
- l'introduction d'une arme, d'un dispositif dangereux ou de matériel destiné à être utilisé à des fins criminelles à bord d'un aéronef ou dans un aérodrome;
- la communication de renseignements erronés en vue de compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, des passagers, de l'équipage, du personnel au sol ou du grand public;
- l'interférence avec l'infrastructure essentielle comme les aides à la navigation;
- les risques relevés dans l'évaluation des risques visant la sûreté aéroportuaire de l'exploitant.

Il se pourrait que la liste ci-dessus soit modifiée à mesure que les directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale évoluent. La définition actuelle des termes « atteintes illicites » figure à la section 1.3 des directives.

En vertu du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, les exploitants d'aérodrome sont tenus d'établir un plan d'intervention en cas d'urgence aux fins de sécurité. Il convient de noter que, pour satisfaire aux exigences de sûreté du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*, les exploitants d'aérodrome ne sont pas tenus d'avoir un plan d'urgence distinct ou additionnel : un plan d'intervention en cas d'urgence qui comprend les aspects de sûreté et de sécurité suffit.

Dans le cadre d'un plan d'urgence, le terme « intervention » renvoie aux activités et au processus utilisés pour faire face à une menace, de la réception de la notification jusqu'à la conclusion. Les « procédures » sont les étapes à suivre ou les mesures qui doivent être prises pour intervenir face à une situation d'urgence liée à la sûreté. En cas d'urgence, les entrepreneurs et les employés des aérodromes devraient pouvoir examiner le plan et les procédures et savoir comment intervenir

dans le cas d'une urgence particulière. Un plan d'intervention devrait également être intégré et coordonné avec les partenaires, comme le corps de police, NAV CANADA, les gardiens de sécurité ou les commissionnaires, les transporteurs aériens, Transports Canada ou d'autres ministères, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et les partenaires de la première ligne de sûreté qui prêtent main-forte pour intervenir lors d'une menace et pour atténuer son incidence. Le plan d'urgence d'un exploitant d'aérodrome devrait présenter suffisamment de renseignements sur les responsabilités de ces organisations afin de s'assurer que l'intervention en cas d'urgence soit complète et coordonnée.

## 11.2 CONSIDÉRATIONS

Lorsqu'il élabore son plan d'urgence, l'exploitant d'aérodrome devrait tenir compte de ce qui suit :

1. Les procédures à suivre lorsque des employés de l'aérodrome qui exercent des rôles et des responsabilités visant ou non la sûreté aérienne reçoivent des renseignements.
  - Cela devrait inclure les procédures normalisées d'exploitation que doivent suivre les employés et les entrepreneurs lorsqu'il y a une alerte à la bombe, une menace de détournement d'aéronef ou toute autre atteinte illicite. Le numéro à composer en cas d'urgence (p. ex., numéro d'urgence de l'aérodrome, le poste du gardien de sécurité ou le 911) devrait être affiché dans l'aérodrome, notamment dans le centre de contrôle des opérations de sûreté ou le centre de contrôle des opérations aéroportuaires et inclus dans le programme de sensibilisation à la sûreté.
2. Les procédures à suivre par le personnel de l'aérodrome qui n'est pas employé par l'exploitant d'aérodrome, comme le personnel de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et du transporteur aérien ou toute autre personne travaillant à l'aérodrome qui reçoit des renseignements sur une alerte à la bombe, une menace de détournement d'aéronef ou toute autre atteinte illicite.
  - Il est important de s'assurer que ces procédures sont élaborées en coordination avec du personnel qui n'est pas employé par l'aérodrome et qui n'y travaille pas, comme la police municipale, des pompiers et des ambulanciers, pour veiller à ce qu'ils comprennent bien les procédures et qu'ils peuvent les mettre en œuvre.
3. Les procédures ou les protocoles d'intervention prédéterminés pour le personnel de sûreté de l'aérodrome et les premiers intervenants qui exercent des rôles et des responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome.
  - Les procédures particulières devraient comprendre l'évacuation de l'aérogare, la fouille de l'aérogare et les procédures à suivre pour retenir un aéronef faisant l'objet d'une alerte à la bombe, d'un détournement ou d'autres atteintes illicites. Les procédures ou les protocoles devraient comprendre des rôles et des responsabilités clairement définis et aborder le commandement sur place. Une fois de plus, il est possible que certains membres du personnel d'intervention ne soient pas employés par l'exploitant d'aérodrome. Dans ce cas, les procédures devront tout d'abord être élaborées avec ces premiers intervenants pour s'assurer qu'ils les acceptent, les mettent en œuvre et les suivent en cas d'urgence.
4. Le processus d'avis d'urgence rapide prédéterminé (liste de noms à appeler en cas d'urgence) lors d'une menace, notamment en avisant Transports Canada immédiatement et en faisant intervenir d'autres occupants de l'aérodrome ou des partenaires de la première ligne de sûreté, au besoin.
5. La garantie que les coordonnées des organisations et des personnes responsables des activités d'intervention à l'aérodrome (voir les points trois et quatre susmentionnés) sont à jour et qu'il y a un processus en place pour les vérifier régulièrement.
  - Les coordonnées du personnel de soutien sont importantes au cas où une organisation ou une personne clé ne serait pas disponible ou ne pourrait pas intervenir.
6. L'établissement d'un centre de coordination des urgences où une équipe d'urgence peut se réunir pour prendre des mesures en vue de contrer la menace.
  - C'est à cet endroit que des procédures pertinentes devraient être élaborées afin de permettre l'activation rapide et efficace de l'équipe d'intervention d'urgence. Les procédures devraient comprendre la réponse du centre des opérations de la sûreté et la façon dont on informera la haute direction de l'aérodrome. Le centre de coordination d'urgence devrait être situé dans une partie de l'aérodrome à laquelle le personnel d'intervention d'urgence a accès, mais à

laquelle les autres membres du personnel de l'aérodrome n'ont pas accès.

7. Les exploitants d'aérodromes de catégories 1 et 2 sont tenus d'avoir un centre de coordination d'urgence qui devrait être équipé des outils nécessaires pour agir en tant que centre de coordination en cas d'intervention à la suite d'une menace (c.-à-d., téléphones, bureaux, ordinateurs, télévision, horloges fuseaux horaires et compte à rebours, téléphones et télécopieurs sécurisés, etc.).
8. L'équipe d'intervention d'urgence devrait être composée de représentants du corps de police, de Transports Canada, des transporteurs aériens touchés, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, d'autres partenaires et des locataires, au besoin.
  - L'aérodrome devrait clairement définir les rôles et les responsabilités de chaque membre et désigner une chaîne de commandement au sein de l'équipe d'intervention d'urgence.
9. Des procédures ou des protocoles pour aider les membres de l'équipe d'intervention d'urgence à prendre des décisions axées sur les risques durant l'urgence (p. ex., utiliser des outils pour mener une évaluation des risques liés à l'urgence, résumer les décisions prises, surveiller les réponses aux mesures prises, etc.).

Les exploitants d'aérodrome devraient mettre à jour régulièrement leur plan d'urgence, leurs listes de personnes-ressources, les procédures pertinentes et leurs outils. En outre, le plan devrait être examiné fréquemment à la suite d'exercices ou de situations d'urgence réelles. Les organisations et les personnes qui contribuent à l'intervention d'urgence et dont le nom figure dans le plan devraient avoir un exemplaire du plan le plus récent. La pratique régulière d'exercices de sûreté (voir section 12) permettra également de s'assurer que le plan est tenu à jour et est efficace, et que les organisations et les personnes concernées comprennent leurs rôles et leurs responsabilités durant une urgence.

Il est important d'offrir de la formation sur le plan d'urgence aux groupes d'entrepreneurs et d'employés d'aérodrome dont les rôles et les responsabilités visent la sûreté de l'aérodrome consistant à intervenir aux urgences et à activer le plan d'urgence (complètement ou en partie). Pour de plus amples renseignements sur la formation, veuillez consulter la section 4.

### 11.3 EXIGENCES RELATIVES AUX DOSSIERS

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1** –

*Partie 4, section 9, a. 210(2)*

**Aérodromes de catégorie 2** –

*Partie 5, section 9, a. 371(2)*

**Aérodromes de catégorie 3** –

*Partie 6, section 8, a. 478(2)*

*Urgences :*

*(2) Chaque fois qu'une urgence visée au paragraphe 206(1)[367(1), 474(1)] survient à un aérodrome, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit :*

- a) la description de l'urgence;*
- b) l'évaluation de l'efficacité du plan d'urgence de l'exploitant;*
- c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes cernées durant l'urgence.*

Le dossier écrit relatif à une urgence devrait comprendre certains éléments, dont les suivants :

- un aperçu des circonstances entourant l'urgence;
- un aperçu de l'intervention, y compris la procédure qui a été suivie;
- une liste de personnes, d'organisations, d'organismes et d'intervenants qui ont participé à l'intervention;
- un compte rendu systématique de l'urgence, du début à la fin;
- une évaluation de l'intervention d'urgence;
- des recommandations concernant les mesures correctives;
- un suivi/une surveillance, le cas échéant.

Veuillez noter qu'il n'est pas nécessaire d'inclure la procédure que doit suivre le corps policier ayant compétence et l'évaluation de son intervention dans le dossier **sauf** si le corps policier ayant compétence assume des responsabilités ou un rôle précis visant la sûreté aérienne/de l'aérodrome, qui se rapportent à une urgence mentionnée aux paragraphes 206. (1), 367. (1) et 474. (1).

## 12. EXERCICES DE SÛRETÉ\*

*\*Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3*

### 12.1 INFORMATION GÉNÉRALE

Les exigences relatives aux exercices de sûreté ne sont pas nouvelles même si les anciennes

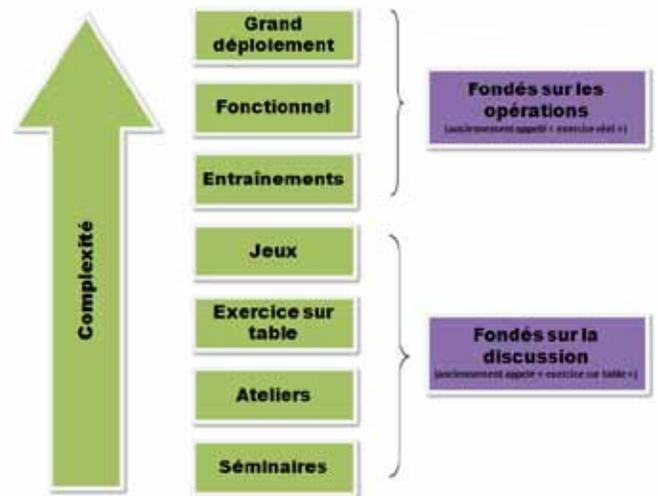
dispositions ont été mises à jour afin de les harmoniser avec les normes nationales et internationales et les conventions d'appellation. Les dispositions réglementaires liées aux exercices de sûreté se trouvaient préalablement dans la *Mesure de sûreté visant les aérodromes*.

Les exercices de sûreté servent à s'entraîner à la prévention, à la réduction des vulnérabilités et à l'intervention dans un environnement sécuritaire. Des membres du personnel dûment formés, qui exercent leur rôle de façon régulière, sont mieux préparés à intervenir à une urgence liée à la sûreté aérienne (c.-à-d., alerte à la bombe, détournement d'aéronef ou autres atteintes illicites à l'aviation civile) que ceux qui ne le sont pas. Les exercices sont également essentiels pour évaluer et améliorer le rendement du personnel et des intervenants d'urgence chargés de la sécurité et de la sûreté à l'aérodrome. Des exercices bien conçus et exécutés permettent d'effectuer efficacement les activités suivantes :

- mettre à l'essai et valider les politiques, les plans, les procédures, la formation, l'équipement et les ententes entre les organismes;
- clarifier les rôles et les responsabilités du personnel en matière de sûreté et le former;
- améliorer la coordination et les communications entre les organismes;
- relever les lacunes dans les ressources;
- pratiquer l'intervention en cas d'urgence et améliorer le rendement des intervenants et des décideurs;
- recenser les occasions d'amélioration.

Les personnes qui participent aux exercices devraient tenir compte du type de scénario retenu. Ce scénario peut inclure la participation d'organismes des secteurs public et privé dont les disciplines varient. Veuillez noter qu'il est acceptable pour les exploitants d'aérodrome de tenir simultanément des exercices de sûreté et de sécurité (p. ex., un détournement qui entraîne un écrasement sur place ou une prise de contrôle hostile qui entraîne un problème de sécurité médicale).

Ce diagramme illustre les types d'exercices et leur niveau de complexité.



## 12.2 CONCEPTION ET ÉLABORATION DES EXERCICES

L'orientation suivante, qui traite de la conception et l'élaboration des exercices, peut être appliquée tant aux exercices fondés sur les opérations qu'à ceux fondés sur la discussion.

### 12.2.1 SUJETS D'EXERCICE

Les sujets des exercices fondés sur les opérations et sur la discussion devraient aborder ce qui suit :

- les alertes à la bombe;
- les détournements d'aéronefs;
- les autres actes d'atteintes illicites à l'aviation civile, qui pourraient comprendre :
  - une prise de contrôle hostile;
  - une prise d'otages;
  - l'interférence à l'égard de l'infrastructure essentielle, comme les aides à la navigation ou l'infrastructure des technologies de l'information de l'aérodrome;
  - l'intrusion dans les zones réglementées.

Ces sujets sont directement liés aux événements qui doivent être abordés dans le plan d'urgence de l'aérodrome et pour lesquels des procédures d'intervention devraient être établies. Veuillez consulter la section 1.3 pour de plus amples renseignements sur les autres actes d'atteintes illicites.

Les exercices fondés sur les opérations et sur la discussion devraient être conçus afin de permettre ce qui suit :

- a. mettre à l'essai l'efficacité du plan d'urgence de l'exploitant de l'aérodrome en réponse à une

atteinte illicite à l'aviation civile et requérir la participation des personnes et des organismes visés dans ce plan;

- b. mettre à l'essai l'efficacité de mesures de protection supplémentaires dans le répertoire de mesures de protection supplémentaires.<sup>9</sup>

### 12.2.2 PLANIFICATION DE L'EXERCICE

Afin d'assurer l'atteinte des objectifs, la préparation des exercices (peu importe qu'ils soient fondés sur les opérations ou sur la discussion) exige beaucoup de temps et de ressources. Les volets comprennent, sans s'y limiter, les activités suivantes :

- définir les objectifs;
- désigner les participants;
- assurer une coordination avec les participants;
- prendre en compte les mesures prévues;
- prendre en compte les conséquences des mesures;
- élaborer des documents pour les exercices;
- élaborer des documents d'évaluation (idéalement l'évaluation des exercices devrait être envisagée lors de la conception et de l'élaboration);
- aviser tous les participants, y compris Transports Canada, avant de réaliser des exercices;
- cerner et régler les problèmes administratifs et de logistique;
- assurer la dotation et la formation de l'équipe chargée des exercices.

### 12.2.3 EXÉCUTION ET ÉVALUATION DES EXERCICES

Il revient à l'exploitant de l'aérodrome de s'assurer que les exercices de sûreté sont réalisés. Toutefois, les exercices peuvent être menés et évalués par un animateur ou une équipe chargée de la conception des exercices. Des experts en la matière et des membres du personnel non participants peuvent également prêter main-forte.

L'évaluation d'un exercice devrait reposer sur les expériences et les renseignements acquis lors de la formation et des exercices antérieurs. L'évaluation devrait comprendre les activités suivantes :

- confirmer si les objectifs de l'exercice ont été atteints;
- relever les lacunes (p. ex., formation, connaissance des rôles, communications, procédures, etc.);
- recenser les leçons apprises et les mesures pour corriger les lacunes relevées;

<sup>9</sup> Veuillez consulter la section 10 du document d'orientation pour de plus amples renseignements sur le répertoire de mesures de protection supplémentaires.

- étudier les améliorations dans les plans ou les éléments mis à l'essai;
- assurer une surveillance et/ou un suivi.

Un aperçu des activités devrait être élaboré au moyen des critères susmentionnés afin de fournir aux membres du personnel, aux intervenants et aux organismes de première intervention les outils nécessaires pour renforcer la sensibilisation et la confiance à l'égard des plans, des procédures et des systèmes utilisés dans le cadre des activités d'intervention d'urgence et de sûreté. Cette évaluation devrait être utilisée dans le compte rendu des exercices de sûreté afin de mettre à jour le plan d'urgence et de relever toute lacune relative à la formation qui doit être réglée.

## 12.3 EXERCICES FONDÉS SUR LA DISCUSSION

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 –**

*Partie 4, section 9, a. 208 (1) et (2)*

**Aérodromes de catégorie 2 –**

*Partie 5, section 9, a. 369 (1) et (2)*

**Aérodromes de catégorie 3 –**

*Partie 6, section 8, a. 476 (1) et (2)*

*Exercices de sûreté fondés sur la discussion :*

*(1) L'exploitant d'un aérodrome tient, au moins une fois par an, un exercice de sûreté fondé sur la discussion qui :*

- a) met à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requiert la participation des personnes et des organismes visés dans ce plan;*
- b) met à l'essai l'efficacité de mesures de protection supplémentaires qu'il choisit parmi celles figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.*

*Exception :*

*(2) Malgré le paragraphe (1), l'exploitant d'un aérodrome n'a pas à tenir un exercice de sûreté fondé sur la discussion dans l'année où il tient un exercice de sûreté fondé sur les opérations.*

### 12.3.1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Les exercices fondés sur la discussion mobilisent généralement les cadres supérieurs et le personnel clé en vue de discuter de diverses questions liées à un scénario ou à une situation de sûreté hypothétique. Ce type d'exercice peut servir à évaluer les plans, les

politiques et les procédures. Les exercices fondés sur la discussion peuvent également être utilisés pour évaluer les systèmes nécessaires pour orienter la prévention et l'atténuation d'un incident de sûreté et l'intervention et le rétablissement à la suite d'un tel incident. Les exercices fondés sur la discussion visent à faciliter la compréhension des concepts, à déterminer les forces et les faiblesses ou à apporter un changement d'attitude. Ils permettent de mettre en pratique certains éléments précis d'un plan d'urgence et du répertoire de mesures de protection supplémentaires.

Les exercices fondés sur la discussion sont normalement utilisés comme le point de départ pour améliorer la confiance, l'expérience et le rendement du personnel qui intervient dans des situations d'urgence et de sûreté. Ces exercices comprennent des séminaires, des ateliers, des exercices sur table et des jeux. Ces exercices mettent habituellement l'accent sur les procédures, les politiques, les ententes d'aide mutuelle et les plans existants, et peuvent servir à relever une insuffisance. Les animateurs dirigent les discussions et captent l'attention des participants afin d'atteindre les objectifs de l'exercice. Ces exercices sont des outils formidables pour familiariser les organismes et le personnel avec les compétences juridictionnelles actuelles ou prévues.

Les sections suivantes décrivent, par ordre de complexité, les quatre types d'exercices fondés sur la discussion.

### 12.3.2 SÉMINAIRES

Les séminaires servent généralement à orienter les participants ou à donner un aperçu des pouvoirs, des stratégies, des plans, des politiques, des procédures, des protocoles, des ressources d'intervention ou des concepts et des idées. Les séminaires sont un bon point de départ pour les exploitants d'aérodromes qui élaborent des plans et des procédures ou qui y apportent d'importants changements. Ils offrent les caractéristiques suivantes :

- un environnement moins stressant dans lequel on utilise un certain nombre de techniques d'enseignement, comme les conférences, les présentations multimédias, les discussions en groupe, les discussions portant sur des études de cas, les témoignages d'experts et les outils d'aide à la décision;
- des discussions dirigées par un animateur de séminaire;

- l'absence de contrainte de temps en raison de la représentation en temps réel des événements;
- l'efficacité avec les petits ou les grands groupes.

### 12.3.3 ATELIERS

Les ateliers diffèrent des séminaires à deux égards importants : l'interaction des participants augmente et l'accent est mis sur l'atteinte ou l'élaboration d'un produit (comme un plan, une procédure ou une politique). Les ateliers sont une tribune idéale pour :

- recueillir et partager des renseignements;
- prendre connaissance de points de vue nouveaux ou différents;
- mettre à l'essai les idées ou les procédures nouvelles et les processus nouveaux;
- former des groupes dans le cadre d'activités coordonnées;
- régler les questions complexes;
- obtenir un consensus;
- promouvoir le travail en équipe.

Pour être efficaces, les ateliers devraient porter principalement sur une question précise et le résultat ou l'objectif escompté devrait être clairement défini.

Voici les points en commun des ateliers :

- un environnement moins stressant;
- une tribune sans blâme;
- des renseignements transmis au moyen de diverses techniques d'enseignement;
- des séances animées en petits groupes;
- des discussions dirigées par un animateur d'atelier;
- un apprentissage axé sur les objectifs;
- l'absence de contraintes de temps en réunion de la représentation en temps réel des événements;
- l'efficacité avec les petits ou les grands groupes.

### 12.3.4 EXERCICES SUR TABLE

Les exercices sur table mobilisent des employés de tous les niveaux, y compris les gestionnaires opérationnels et les cadres supérieurs ou d'autres membres du personnel clés pour discuter de situations simulées dans un contexte informel. Ces exercices visent à stimuler la discussion sur diverses questions concernant une situation hypothétique. Ils peuvent également être utilisés pour évaluer les plans, les politiques et les procédures ou les systèmes nécessaires pour orienter la prévention et l'atténuation d'un incident de sûreté et l'intervention et le rétablissement à la suite d'un tel incident. Les exercices sur table permettent habituellement de comprendre les concepts, de cerner les forces et les

faiblesses ou d'apporter un changement d'attitude. On encourage les participants à discuter des questions en profondeur et à prendre des décisions au moyen d'un processus décisionnel lent plutôt qu'un processus décisionnel rapide et spontané qui a lieu dans des conditions d'urgence réelles ou simulées.

Un exemple de cela serait l'utilisation d'un exercice sur table pour présenter les concepts et les phases initiales d'un exercice à grand déploiement. L'exercice sur table intégrerait les niveaux les plus hauts de la structure de commandement dans la stratégie globale de l'exercice fondé sur les opérations, donnant ainsi l'occasion d'améliorer les objectifs avant de mobiliser des ressources matérielles dans un exercice à grand déploiement.

### 12.3.5 JEUX

Les jeux sont des simulations d'opérations auxquelles participent la plupart du temps deux ou plusieurs équipes à l'aide de règles, de données et de procédures dont le but est d'illustrer une situation réelle ou présumée. Comme dans le cadre d'un exercice sur table, cet exercice n'implique pas de ressources sur le terrain. La chronologie des événements affecte les décisions des joueurs à qui on présente des scénarios et qui sont invités à accomplir une tâche liée à l'épisode du scénario. Le but est d'examiner les processus décisionnels et les conséquences des décisions. Les jeux constituent également un moyen de mettre en pratique les éléments d'un plan d'urgence.

### 12.3.6 EXIGENCES RELATIVES À LA FRÉQUENCE ET EXERCICES FONDÉS SUR LA DISCUSSION

Les exploitants d'aérodromes de catégories 1, 2 et 3 doivent tenir un exercice fondé sur la discussion au moins une fois par an.

### 12.3.7 ÉQUIVALENCE

L'exploitant d'un aéroportuaire n'est pas tenu d'organiser un exercice fondé sur la discussion au cours d'une année pendant laquelle un exercice fondé sur les opérations est réalisé.

## 12.4 EXERCICES FONDÉS SUR LES OPÉRATIONS

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Aérodromes de catégorie 1 –**  
 Partie 4, section 9, a. 207 (1) et (2)

**Aérodromes de catégorie 2 –**  
 Partie 5, section 9, a. 368 (1) et (2)

**Aérodromes de catégorie 3 –**  
 Partie 6, section 8, a. 475 (1) et (2)

*Exercices de sûreté fondés sur les opérations :*

(1) *L'exploitant d'un aéroportuaire tient, au moins une fois tous les deux ans, un exercice de sûreté fondé sur les opérations qui :*

- a) *met à l'essai l'efficacité de son plan d'urgence en réponse à une atteinte illicite à l'aviation civile et requiert la participation des personnes et des organismes visés dans ce plan;*
- b) *met à l'essai l'efficacité de mesures de protection supplémentaires qu'il choisit parmi celles figurant dans son répertoire de mesures de protection supplémentaires.*

*Équivalence :*

(2) *Si le ministre augmente le niveau AVSEC pour un aéroportuaire ou toute partie de celui-ci en réponse à un incident visant la sûreté aérienne, la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires par l'exploitant de l'aéroportuaire est considérée, pour l'application du paragraphe (1), comme l'équivalent de la tenue d'un exercice de sûreté fondé sur les opérations.*

### 12.4.1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Les exercices fondés sur les opérations (anciennement appelés exercices réels) sont habituellement plus complexes que les exercices fondés sur la discussion puisqu'ils comportent un examen pratique du plan d'urgence, des politiques, des procédures, des ententes et du répertoire de mesures de protection supplémentaires. Les exercices fondés sur les opérations comprennent – de l'exercice le moins complexe au plus complexe – des entraînements, des exercices fonctionnels et des exercices à grand déploiement. Ils permettent de clarifier les rôles et les responsabilités, de relever les lacunes dans les ressources et d'améliorer le rendement des personnes et des équipes. Ce type d'exercice est caractérisé par la mobilisation d'appareils, de ressources et de personnel, habituellement sur une longue période. Les participants sont tenus de résoudre un scénario en intervenant comme s'il s'agissait d'une urgence (p. ex., des équipes de sûreté appréhendent et détiennent des auteurs simulés, des passagers simulés sont évacués d'une aérogare, etc.) au lieu de simplement discuter de la façon dont ils interviendraient.

Les sections suivantes présentent les trois types d'exercices fondés sur les opérations.

### 12.4.2 ENTRAÎNEMENTS

Un entraînement est une activité coordonnée et supervisée qui est utilisée pour mesurer une seule opération précise. Les entraînements sont habituellement utilisés pour fournir une formation sur du nouvel équipement, élaborer ou mettre à l'essai de nouvelles politiques ou procédures ou pratiquer et maintenir les compétences actuelles. L'entraînement comprend ce qui suit :

- une portée restreinte, mesurée par rapport aux normes établies;
- des commentaires immédiats;
- un environnement réaliste;
- une performance isolée.

Les entraînements ont été divisés en trois étapes d'enseignement. Chaque étape évolue en fonction des connaissances et de l'expérience acquises à l'étape précédente. Les voici :

**Orientation :** Cette étape prévoit un renforcement préliminaire de la matière apprise lors de la formation. Des directives et des références doivent être fournies aux participants tout au long de l'entraînement.

**Examen :** Cette étape vise à mesurer le progrès des participants en évaluant leur capacité à trouver les renseignements requis dans les documents fournis, sans leur communiquer de directives.

**Démonstration :** Cette étape donne aux participants l'occasion de démontrer leur niveau de connaissance de l'objectif de l'entraînement. Aucun document de référence ou document d'orientation ne devrait être fourni à cette étape.

### 12.4.3 EXERCICE FONCTIONNEL

L'exercice fonctionnel est conçu pour tester et évaluer les capacités individuelles, les fonctions multiples ou les activités au sein d'une fonction ou de groupes interdépendants de fonctions. Les exercices fonctionnels sont axés sur la mise à l'essai des plans, des politiques, des procédures

ainsi que sur la mise à l'épreuve du personnel de la direction ainsi que du contrôle du commandement des interventions et du commandement unifié. Généralement, les événements sont présentés dans le cadre d'un scénario d'exercice qui dirige l'activité vers le niveau de la direction. Le mouvement du personnel et de l'équipement est simulé. L'objectif de l'exercice fonctionnel est d'exécuter des procédures et des plans précis et d'appliquer les politiques, les procédures et les plans établis dans des conditions de crise. Un exercice fonctionnel simule la réalité des opérations dans un secteur fonctionnel en présentant des problèmes complexes et réalistes qui nécessitent des interventions rapides et efficaces par du personnel formé dans un environnement très stressant. Voici des secteurs dans lesquels un exercice fonctionnel serait utilisé :

- évaluation des fonctions comme les interventions entre les organismes;
- évaluation des centres des opérations d'urgence et de leur personnel.

### 12.4.4 EXERCICES À GRAND DÉPLOIEMENT

Les exercices à grand déploiement représentent la phase la plus complexe du programme d'exercice. Ces exercices sont réalisés par plusieurs organismes et sphères de compétences qui mettent à l'essai de nombreuses facettes de la sûreté, de l'intervention d'urgence et du rétablissement. Ils mobilisent les premiers intervenants qui relèvent du système de commandement des interventions, du système de gestion des incidents ou du système de commandement unifié afin que toutes les personnes concernées par l'intervention et le rétablissement à la suite d'un incident participent aux exercices.

Les exercices à grand déploiement sont axés sur la mise en œuvre et l'analyse des politiques, des procédures et des plans élaborés dans le cadre des exercices fondés sur la discussion, et reposent sur les leçons apprises lors d'exercices antérieurs fondés sur les opérations et de plus petite envergure. Les événements sont présentés au moyen d'un scénario d'exercice écrit doté d'une souplesse intégrée permettant la mise à jour des activités. Ce scénario est réalisé en temps réel et dans un environnement stressant qui imite étroitement un événement réel. Les ressources et les premiers intervenants sont mobilisés et déployés sur le site où ils agissent comme si un incident réel avait lieu (avec des exceptions mineures). Les exercices à grand

déploiement simulent la réalité des opérations dans des secteurs fonctionnels multiples en présentant des problèmes complexes et réalistes qui nécessitent une pensée critique, une résolution rapide des problèmes et des interventions efficaces par du personnel formé dans un environnement très stressant. D'autres entités qui ne participent pas à l'exercice, mais qui participeraient à un événement réel, devraient recevoir l'instruction de ne pas intervenir.

Un exercice à grand déploiement typique permet de faire ce qui suit :

- évaluer le rendement organisationnel et individuel;
- démontrer la coopération entre les organismes;
- affecter des ressources et du personnel;
- évaluer les capacités de l'équipement;
- activer le personnel et l'équipement;
- évaluer la coopération intergouvernementale;
- mettre à l'essai les systèmes d'information publique;
- mettre à l'essai les systèmes et les procédures de communication;
- analyser les protocoles d'entente, les procédures normalisées d'exploitation, les plans, les politiques et les procédures.

Le niveau de soutien nécessaire pour effectuer un exercice à grand déploiement est plus important que celui requis pour les autres exercices. Normalement, ce type d'exercice ne serait pas effectué par Transports Canada au niveau régional. Toutefois, Transports Canada pourrait être invité à participer à un exercice à grand déploiement communautaire dans le cadre du système de commandement unifié.

#### 12.4.5 EXIGENCES RELATIVES À LA FRÉQUENCE DES EXERCICES FONDÉS SUR LES OPÉRATIONS

Les exploitants d'aérodromes de catégorie 1 et de catégorie 2 doivent tenir un exercice fondé sur les opérations au moins une fois tous les deux ans alors que les exploitants d'aérodromes de catégorie 3 doivent tenir ce type d'exercice tous les quatre ans.

#### 12.4.6 ÉQUIVALENCE

Si, en réponse à un incident de sûreté aérienne, le ministre hausse le niveau AVSEC pour un aérodrome ou une partie d'un aérodrome, la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires à partir du répertoire de mesures de protection supplémentaires de l'exploitant de l'aérodrome compterait comme un exercice de sûreté fondé sur les opérations.

## 12.5 EXIGENCE D'AVISER LE MINISTRE

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 –**

*Partie 4, section 9, a. 209*

**Aérodromes de catégorie 2 –**

*Partie 5, section 9, a. 370*

**Aérodromes de catégorie 3 –**

*Partie 6, section 8, a. 477*

*Avis :*

*L'exploitant d'un aérodrome donne au ministre un préavis de soixante jours de tout exercice de sûreté qu'il prévoit tenir.*

Il faut du temps pour préparer les exercices et les participants doivent être informés à l'avance du moment où un exercice de sûreté aura lieu. L'envoi d'un préavis permet d'optimiser la coordination entre les multiples organismes et organisations et de valider les politiques, les plans, les procédures, la formation, l'équipement et les ententes entre les organismes avant la tenue d'un exercice.

Conformément aux exigences réglementaires, l'exploitant d'un aérodrome doit aviser par écrit (c.-à-d. lettre ou courriel) le ministre des Transports de tout exercice qu'il prévoit tenir au moins soixante jours à l'avance. Il peut le faire par l'entremise du Bureau régional de Transports Canada. Le directeur ou gestionnaire régional acceptera l'avis au nom du ministre et indiquera, dans la mesure du possible, si un inspecteur de la sûreté aérienne peut participer.

## 12.6 EXIGENCE RELATIVE AUX DOSSIERS

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Aérodromes de catégorie 1 –**

*Partie 4, section 9, a. 210 (3)*

**Aérodromes de catégorie 2 –**

*Partie 5, section 9, a. 371 (3)*

**Aérodromes de catégorie 3 –**

*Partie 6, section 8, a. 478 (3)*

*Exercices :*

*(3) Chaque fois qu'un exercice de sûreté est tenu à un aérodrome, son exploitant crée un dossier qui comprend ce qui suit :*

- a) les grandes lignes du scénario de l'exercice;*
- b) l'évaluation de l'efficacité de l'exercice;*
- c) la description des mesures prévues pour corriger les lacunes relevées durant l'exercice.*

Le dossier écrit d'un exercice d'urgence devrait comprendre certains éléments, dont les suivants :

- les grandes lignes du scénario de l'exercice;
- les grandes lignes des objectifs de l'exercice;
- une liste des personnes, organisations, organismes et autres intervenants qui participent à l'exercice;
- un compte rendu systématique de chaque aspect de l'exercice du début à la fin;
- une évaluation de l'exercice (détaillée et générale) et des acteurs;
- des recommandations visant à prendre des mesures correctives (p. ex. réviser les procédures normalisées d'exploitation et/ou le plan d'urgence, mettre à jour la formation des employés/des intervenants d'urgence, etc.);
- assurer un suivi et /ou une surveillance au besoin.

## 13. MESURES CORRECTIVES\*

\*Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3

### 13.1 INFORMATION GÉNÉRAL

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Aérodromes de catégorie 1** –  
 Partie 4, section 9, a. 211  
**Aérodromes de catégorie 2** -  
 Partie 5, section 9, a. 372  
**Aérodromes de catégorie 3** -  
 Partie 6, section 8, a. 479

*Mesures correctives :*  
 Sous réserve de l'article 212 (373/480), l'exploitant d'un aérodrome prend immédiatement des mesures correctives pour faire face à une vulnérabilité qui contribue à un risque accru visant la sûreté aérienne à l'aérodrome qui, selon le cas :

- a) est portée à son attention par le ministre;
- b) est décelée par l'exploitant.

Les exploitants d'aérodromes doivent entreprendre des mesures correctives immédiatement après l'identification d'un risque à la sûreté aérienne. Un risque à la sûreté aérienne à un aérodrome pourrait inclure:

- Points d'accès qui ne sont pas sécurisés;
- Manque de communication à un point de contrôle;
- Infraction à la première ligne de sûreté.

### 13.2 MESURES CORRECTIVES – APPROCHE PAR ÉTAPES COMPRENANT UN PLAN DE MESURES CORRECTIVES

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Aérodromes de catégorie 1** –  
 Partie 4, section 9, a. 212  
**Aérodromes de catégorie 2** -  
 Partie 5, section 9, a. 373  
**Aérodromes de catégorie 3** -  
 Partie 6, section 8, a. 480

*Plan de mesures correctives :*  
 Si une mesure corrective à prendre par l'exploitant d'un aérodrome en application de l'article 211 comporte une approche par étapes, celui-ci joint, à son programme de sûreté aéroportuaire, un plan de mesures correctives qui prévoit les éléments suivants :

- a) la nature de la vulnérabilité à traiter;
- b) une justification de l'approche par étapes;
- c) un échéancier qui prévoit quand chaque étape du plan sera terminée.

Cette disposition a été ajoutée pour indiquer que Transports Canada comprend qu'il existe des situations où la solution provisoire immédiate face à un risque visant la sûreté ne peut pas perdurer ou qu'il ne s'agit pas de la solution définitive pour supprimer le risque. Dans le cas d'une approche par étapes, le Ministère exige un plan de mesures correctives pour veiller à écarter le risque jusqu'à ce qu'une solution définitive soit trouvée.

### Exemple de processus

On procède à l'analyse du risque, de l'incident ou de l'infraction, y compris l'information fournie par les intervenants concernés de l'aérodrome.

1. Définir le problème.
  - a. Transports Canada ou un autre source décèle un risque visant la sûreté aérienne ;
  - b. Un incident visant la sûreté ou une infraction a eu lieu ;
  - c. Un risque non atténué a été identifié ;
  - d. Il semble y avoir un problème récurrent ; ou
  - e. Les processus et les procédures de l'aérodrome ne satisfont pas aux exigences réglementaires.
2. Recueillir des données et des renseignements pertinents à l'égard du problème.
3. Analyser les données et les renseignements recueillis.
4. Déterminer et élaborer des mesures correctives pour régler le problème.
  - a. Pour chaque mesure, déterminer qui, quoi, où, quand et comment.
  - b. Déterminer l'échéancier pour prendre des mesures correctives.
  - c. Lorsque des mesures correctives à long terme sont nécessaires, en faire état dans un plan de mesures correctives.
  - d. Déterminer les activités de surveillance.
  - e. Valider la mesure corrective avant de la mettre en œuvre (p. ex. processus d'essai, procédures, etc.)
  - f. Évaluer l'incidence de la mesure corrective sur les activités (p. ex. nouveaux risques, nouvelles menaces, etc.)
5. Mettre en œuvre la mesure corrective.

**À noter :** Emprunter ces étapes pour prendre immédiatement une mesure corrective en vue d'écarter le risque.
6. Effectuer un suivi une fois le risque abordé et écarté.
  - a. Surveiller et évaluer l'efficacité de la mesure corrective et documenter le processus et les résultats.
  - b. Déterminer si le problème est réglé;
    - i si le problème n'est pas résolu — répéter le processus.
    - ii si le problème est résolu — partager les leçons apprises et les mesures correctives/plans avec les intervenants de l'aérodrome.

La mesure corrective immédiate peut permettre d'écarter complètement le risque. Par exemple; le risque est causé par un trou dans la clôture de la première ligne de sûreté, trou qui a été immédiatement réparé. Toutefois, dans ce cas, cette mesure corrective devrait peut-être inclure l'inspection plus fréquente de la première ligne de sûreté.

Un processus de mesures correctives par étapes commence lorsque l'aérodrome a repris ses activités normales à la suite d'une infraction à la sûreté ou d'un incident de sûreté et lorsqu'une mesure corrective plus complexe ou globale à long terme est nécessaire. Par exemple, le mécanisme de verrouillage (manuel ou électronique) d'une barrière côté piste est défaillant et ne permet plus de contrôler l'accès à la zone réglementée.

1. Un gardien de sécurité est immédiatement posté à cet endroit pour écarter le risque et contrôler l'accès.
2. Le plan de mesures correctives par étapes comprendrait la commande de nouvelles pièces ou la réparation de la barrière, l'essai de cette dernière pour en vérifier la réparation, puis le départ du gardien.

Les exploitants d'aérodrome élaborant et prenant des mesures correctives peuvent :

- surveiller et évaluer l'efficacité des processus et des procédures pour satisfaire aux exigences relatives à la sûreté aérienne et documenter le processus et les résultats;
- élaborer une mesure corrective/un plan réaliste et réalisable;
- déterminer et documenter ce qu'il faut faire et la personne qui en sera chargé;
- déterminer les ressources et les approbations nécessaires;
- établir dans d'autres organismes des contacts que l'on pourrait vouloir consulter ou qui joueront un rôle dans la mise en œuvre des mesures correctives;
- déterminer s'il convient d'établir, de surveiller et de mettre à jour des mesures de rendement relatives à la sûreté; et
- examiner et mettre à jour les plans, les programmes, les processus et les procédures pour refléter les nouvelles mesures de lutte contre le risque visant la sûreté aérienne.

**À NOTER :** Le règlement exige que les exploitants d'aérodrome prennent des mesures correctives pour

lutter contre un risque décelé. Si le risque découle de la non-conformité à une disposition réglementaire, les exploitants devraient savoir que le fait de prendre une mesure corrective n'empêche pas Transports Canada de d'entreprendre une mesure d'application relativement à la non-conformité, en fonction des circonstances et de la gravité du risque.

## 14. RÔLE DE L'EXPLOITANT D'UN AÉRODROME AU CHAPITRE DES EXIGENCES DU PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE DES PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ\*

\*Aérodromes de catégorie 1, 2 et 3

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Aérodromes de catégorie 1 –**  
 Partie 4, section 11, a. 224 et a. 231(1) et (2)

*Aperçu de la section:*

224. La présente section prévoit le rôle des partenaires de la première ligne de sûreté à l'appui de l'établissement et de la mise en œuvre par les exploitants d'aérodromes de programmes de sûreté aéroportuaires efficaces.

*Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrome :*

231. (1) À chaque aérodrome où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté fournit les renseignements documentés ou créés sous le régime de la présente section à l'exploitant de l'aérodrome, sur préavis raisonnable de celui-ci.

*Renseignements fournis au ministre :*

(2) Il fournit les mêmes renseignements au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

**Aérodromes de catégorie 2 –**

Partie 5, section 9, a. 374(1) et (2)

**Aérodromes de catégorie 3 –**

Partie 6, section 8, a. 481(1) et (2)

*Renseignements fournis à l'exploitant de l'aérodrome :*

(1) Afin d'appuyer l'établissement et la mise en œuvre d'un programme de sûreté aéroportuaire par l'exploitant d'un aérodrome, tout partenaire de la première ligne de sûreté à l'aérodrome fournit à l'exploitant, sur préavis raisonnable de celui-ci :

a) des renseignements sur les mesures, les procédures et les processus mis en place à l'aérodrome pour assurer la sûreté des zones réglementées et empêcher les atteintes à la sûreté à la première ligne de sûreté;

b) un document qui :

(i) décrit chaque zone sur la première ligne de sûreté de l'aérodrome qu'il occupe,

(ii) indique où est situé, dans ces zones, chaque point d'accès aux zones réglementées,

(iii) décrit ces points d'accès.

Renseignements fournis au ministre :

(2) Il fournit les renseignements et le document au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

En plus des exigences du programme de sûreté aéroportuaire pour les exploitants d'aérodromes, le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* présente aussi les exigences du programme de sûreté aéroportuaire pour les partenaires de la première ligne de sûreté, ce qui fait d'eux une entité nouvellement réglementée. Il est important de souligner que les exigences de programme de sûreté aéroportuaire pour les exploitants et les partenaires apparaissent séparément dans le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Chaque exploitant et partenaire juridiquement et distinctement responsable de la mise en œuvre de ses exigences en matière de sûreté aéroportuaire.

Le fait de réglementer les partenaires de la première ligne de sûreté a pour but de soutenir l'implantation efficace du programme de sûreté aéroportuaire. Les exigences réglementaires qui les concernent ne visent pas à influencer ni à remplacer les ententes ou les obligations qui existent entre les exploitants d'aérodromes et leurs locataires ou autres organisations qui agissent sur la première ligne de sûreté à l'aéroport. **Les exploitants et les partenaires sont encouragés à communiquer et à collaborer sur les questions de sûreté.**

Les personnes désignées partenaires de la première ligne de sûreté le sont d'après la définition réglementaire.<sup>10</sup> En coopération avec les exploitants d'aérodromes de catégorie 1, Transports Canada

<sup>10</sup> Un « partenaire de la première ligne de sûreté » désigne une entreprise, un organisme ou un groupe à but non lucratif – à l'exception de l'exploitant d'un aérodrome, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, d'un ministère ou organisme gouvernemental ou d'un corps policier ayant compétence à l'aérodrome – occupant une zone qui est située sur la première ligne de sûreté d'un aérodrome et qui comprend un point d'accès aux zones réglementées. La présente définition comprend notamment les locataires commerciaux de l'exploitant d'un aérodrome.

a dressé une liste des partenaires de la première ligne de sûreté dans ces aérodromes. Des travaux sont présentement en cours afin de dresser une liste des partenaires de la première ligne de sûreté pour les aérodromes de catégories 2 et 3, laquelle sera disponible conformément aux dates d'application du programme de sûreté en 2013. Tous les partenaires ont reçu un avis écrit de Transports Canada ou en recevront un bientôt.

Puisque Transports Canada réglemente les exploitants et les partenaires, il procédera à une vérification distincte des entités visées, afin de s'assurer qu'elles se conforment au règlement. Les inspecteurs de la sûreté aérienne rencontreront l'exploitant d'aérodrome avant de mener les inspections des partenaires de la première ligne de sûreté afin de discuter des problèmes, des préoccupations et/ou des meilleures pratiques.

Le partenaire est tenu, en vertu de la réglementation, de transmettre à l'exploitant (sur préavis raisonnable) les renseignements concernant les exigences liées au programme de sûreté aéroportuaire. Bien que l'exploitant d'aérodrome ne soit pas tenu, sur le plan réglementaire, de conserver les renseignements relatifs au programme de sûreté aéroportuaire d'un partenaire, si un exploitant décide de conserver ces renseignements dans le contexte de son propre programme de sûreté aéroportuaire, les inspecteurs de sûreté aérienne peuvent demander d'examiner ces renseignements. Cela peut permettre de vérifier que les renseignements obtenus sont à jour et qu'ils correspondent aux renseignements fournis au ministre.

Au moment de l'inspection, les inspecteurs de la sûreté de Transports Canada demanderont à obtenir des documents d'information sur le programme fin de les examiner. La seule exception concerne le responsable de la sécurité (c'est à-dire que les exploitants, de même que les partenaires, doivent transmettre au ministre (par exemple, par courriel ou par écrit) le nom et les coordonnées de leur(s) responsable(s) de la sécurité) (consulter la section 3 pour plus d'information sur les responsables de la sécurité).

**À NOTER :** Afin d'appuyer les exigences du programme de sûreté aéroportuaire et à titre de pratique exemplaire, il est recommandé aux exploitants d'aérodromes d'avertir Transports Canada lorsqu'ils sont au courant de changements dans les programmes de leurs partenaires. Le Ministère reconnaît que, dans certains cas, les partenaires sont des sous-locataires d'autres locataires et que l'exploitant de l'aérodrome ne sera pas toujours au courant de l'arrivée de nouveaux partenaires ou du départ d'anciens partenaires. Ceci étant dit, le fait qu'un exploitant demande à ses locataires d'être avisé de l'arrivée ou du départ de sous-locataires pourrait constituer une pratique exemplaire.



## **CHAPITRE 2 – EXIGENCES POUR LES PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ AUX AÉRODROMES DE CATÉGORIE 1**





## 15. APERÇU

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne  
Partenaires de première ligne de sûreté aux  
aérodromes de catégorie 1 –  
Partie 4, Section 11, a. 224*

*Aperçu de la section :*

*La présente section prévoit le rôle des partenaires de la première ligne de sûreté à l'appui de l'établissement et de la mise en œuvre par les exploitants d'aérodromes de programmes de sûreté aéroportuares efficaces.*

L'objectif d'un programme de sûreté aéroportuaire est d'aider un aéroportuaire à gérer la sûreté aérienne afin qu'elle soit exhaustive, intégrée, coordonnée et axée sur les risques. Il comprend les éléments suivants : politiques, processus, procédures et pratiques qui s'attachent à la détection, à la prévention, à l'intervention et à la récupération en matière de sûreté afin de protéger l'aviation civile contre les actes ou les tentatives d'intervention illicite. En raison de la complexité de l'environnement aéroportuaire, la création et la mise en œuvre d'un programme de sûreté aéroportuaire exige l'appui de nombreux acteurs grâce à la prestation de renseignements, à la promotion de la sensibilisation à la sûreté et à l'élaboration de documents ou de systèmes de gestion de la sûreté. Ceci inclus l'appui des partenaires de première ligne de sûreté.<sup>11</sup>

La réglementation des partenaires de la première ligne de sûreté vise à appuyer la mise en place efficace du programme de sûreté aéroportuaire. Les exigences réglementaires les concernant ne devraient pas influencer ou remplacer les obligations ou arrangements entre les exploitants d'aérodromes et leurs locataires, les preneurs à bail et les autres organisations qui exercent des

<sup>11</sup> Un « partenaire de la première ligne de sûreté » désigne une entreprise, un organisme ou un groupe à but non lucratif – à l'exception de l'exploitant d'un aéroportuaire, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, d'un ministère ou organisme gouvernemental ou d'un corps policier ayant compétence à l'aéroportuaire – occupant une zone qui est située sur la première ligne de sûreté d'un aéroportuaire et qui comprend un point d'accès aux zones réglementées. La présente définition comprend notamment les locataires commerciaux de l'exploitant d'un aéroportuaire.

activités sur la première ligne de sûreté à l'aéroportuaire. Transports Canada encourage les exploitants et les partenaires à communiquer et à collaborer au sujet des questions de sûreté et de l'élaboration des exigences de leurs programmes de sûreté aéroportuaire aux fins d'harmonisation.

La présente section fournit des explications, une orientation et des exemples pour aider les partenaires de la première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 1 à se conformer aux exigences du programme de sûreté aérienne qui se trouvent dans le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

Les exploitants et les partenaires seront juridiquement responsables de mettre en œuvre leurs exigences respectives sur les programmes de sûreté aéroportuaire et Transports Canada s'assurera séparément de la conformité de chacun en matière de réglementation. Un partenaire est tenu, en vertu de la réglementation, de fournir à l'exploitant et au ministre (sur préavis raisonnable) des renseignements sur leur programme de sûreté aéroportuaire.

Les partenaires doivent savoir que les inspecteurs de sûreté aérienne rencontreront l'exploitant de l'aéroportuaire avant d'effectuer les inspections des partenaires de la première ligne de sûreté afin de discuter des problèmes, des préoccupations ou des pratiques exemplaires relatifs à ses partenaires.

À noter : les partenaires de la première ligne de sûreté ne sont pas tenus de soumettre à Transports Canada, aux fins d'approbation, des documents liés aux exigences du programme de sûreté aéroportuaire. Les inspecteurs de sûreté aérienne superviseront les inspections sur les lieux afin de vérifier la conformité aux exigences après leur application.

Les inspecteurs de sûreté aérienne seront disponibles pour fournir du soutien et prodiguer des conseils durant la période de mise en œuvre.

## 16. RESPONSABLE DE LA SÛRETÉ

### 16.1 DISPONIBILITÉ DU OU DES RESPONSABLES DE LA SÛRETÉ

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Partenaires de première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 1 –**  
 Partie 4, Section 4, a. 226 (1)

*Un responsable de la sûreté en tout temps :*  
 (1) Le partenaire de la première ligne de sûreté à un aéroport dispose, en tout temps, d'au moins un responsable de la sûreté ou d'un suppléant de celui-ci.

- Le partenaire de première ligne de sûreté doit être identifié au moins un responsable de la sûreté ou suppléant de celui-ci qui sera disponible en tout temps. Le responsable de la sûreté devrait travailler pour le partenaire de première ligne, être situé à l'aéroport, et avoir une connaissance pratique de et familiarité avec les installations et systèmes de sûreté à l'aéroport. Le responsable de sûreté n'est pas obligé d'être sur place en tout temps, mais il doit être disponible en tout temps.
- En raison des vacances, des congés de maladie, etc., Les responsables de la sûreté peuvent ne pas être disponibles 24 heures sur 24, 7 jours par semaine. Par conséquent, le partenaire devrait envisager de désigner un responsable de la sûreté suppléant qui pourrait assumer le rôle lorsque le responsable de la sûreté n'est pas disponible. Cela permettrait d'assurer la conformité continue avec l'exigence pour un partenaire de disposer d'un responsable de la sûreté en tout temps.
- La présence d'un suppléant ne serait pas nécessaire si le partenaire compte plus d'un responsable de la sûreté dont les horaires de travail satisfont à l'exigence de disponibilité de 24 heures par jour, 7 jours par semaine.
- Le partenaire d'un aéroport de catégorie 1 peut désigner plusieurs responsables de la sûreté, incluant la haute direction et/ou le personnel de sûreté, qui interviendraient normalement en cas d'incidents relatifs à la sûreté et traiteraient avec l'exploitant de l'aéroport et transports canada à l'échelle locale.

On s'attend à ce que les responsables de la sûreté exécutent les exigences du programme de sûreté aéroportuaire, notamment :

- Désigner les employés et documenter leurs rôles et responsabilités;
- Concevoir la formation de sensibilisation à la sûreté propre à leur installation et qui n'est pas visée ou qui est complémentaire au programme de sensibilisation à la sûreté de l'aéroport;
- Concevoir des mesures visant à protéger les zones réglementées et à prévenir les infractions;
- Décrire les secteurs de la ligne principale de sûreté;
- Documenter la gestion des renseignements délicats;
- Transmettre les renseignements à l'exploitant et au ministre, sur avis, ce qui signifie dans ce cas l'autorité locale de l'aéroport et les inspecteurs de sûreté.

Par conséquent, le partenaire souhaitera peut-être envisager ce qui suit lorsqu'il choisira un/des responsable(s) de la sûreté :

- Cette personne peut-elle être présente dans l'installation au moment de l'inspection?
- Cette personne ou son suppléant seront-ils disponibles en tout temps en cas d'infraction à la sûreté ou d'autres problèmes?
- Cette personne connaît-elle l'aménagement de l'installation afin de fournir des renseignements pour résoudre un problème ou répondre à une préoccupation?

### 16.2 FOURNIR À L'EXPLOITANT DE L'AÉRODROME ET AU MINISTRE LE NOM ET LES COORDONNÉES DU/DES RESPONSABLE(S) DE LA SÛRETÉ

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Partenaires de première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 1 –**  
 Partie 4, Section 4, a. 226 (2)

*Coordonnées :*

(2) Il fournit à l'exploitant de l'aéroport et au ministre :

- a) le nom de chaque responsable de la sûreté et de chaque suppléant;
- b) les coordonnées pour les joindre en tout temps.

- Le partenaire est tenu de fournir à l'exploitant de l'aéroport et au ministre le nom du ou des responsables de la sûreté.
- Le partenaire est tenu de fournir à l'exploitant de l'aéroport et au ministre les coordonnées du ou des responsables de la sûreté.

- Fournir à l'exploitant de l'aérodrome et au ministre le nom et les coordonnées du/des responsable(s) de la sûreté :
- Il se peut que les partenaires disposent déjà d'un moyen efficace de communiquer avec l'exploitant de l'aérodrome. Toutefois, ce processus peut ne pas être documenté. Si le processus en place est efficace et le partenaire aimerait continuer à l'utiliser, ce dernier devrait simplement le documenter. Si aucun processus de communication n'est en place, le partenaire devrait donc en créer un et le documenter. Une demande devrait être envoyée directement pour que l'exploitant et le directeur suivent un processus de communication particulier, en plus des renseignements du responsable de la sûreté (c.-à-d. Le téléavertisseur ou le numéro de téléphone où le responsable de la sûreté en service/sur appel peut-être rejoint en tout temps, ainsi que ses coordonnées).

Transports Canada encourage les partenaires à mettre en œuvre les moyens les plus efficaces de tenir informé l'exploitant d'aérodrome et le ministre, notamment :

- Des changements apportés au nom et aux coordonnées du ou des responsables de la sûreté; et
- De tout changement à leur moyen de communication privilégié, s'il y a lieu.

Pour communiquer avec un responsable de sûreté, vous devez peut-être fournir à l'exploitation de l'aérodrome et à Transports Canada :

- Un numéro de téléavertisseur;
- Un numéro de téléphone (incluant un centre d'opérations de la sûreté, le cas échéant); et/ou
- L'horaire du ou des responsables de la sûreté.

Les partenaires devraient vérifier les coordonnées régulièrement pour s'assurer que les coordonnées et horaires sont à jour ou que les téléavertisseurs, où utilisé, fonctionnent correctement. Les partenaires devraient s'assurer que les exploitants d'aérodrome et le ministre sont notifiés de tous changements.

Certains partenaires disposent de nombreuses installations dans divers aéroports du pays et ils voudront peut-être nommer une personne de leur siège social comme responsable de la sûreté. Même si cela est acceptable, on recommande vivement que le partenaire désigne un employé sur place qui connaît les employés, la disposition physique de l'aéroport et les mesures de sûreté en place dans l'installation.

## 17. SOUTIEN POUR LES PROGRAMMES DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

### 17.1 RÔLES ET RESPONSABILITÉS VISANT LA SÛRETÉ DE L'AÉRODROME (PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ)

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Partenaires de première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 1** –  
 Partie 4, Section 11, a. 227 a) et b)

*Exigences :*

*227. À chaque aéroport où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté est tenu :*

- a) de définir et de documenter les rôles et les responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui sont assignés à chaque groupe de ses employés qui ont besoin d'avoir accès aux zones réglementées de l'aéroport dans le cadre de leur emploi;*
- b) de communiquer les renseignements visés à l'alinéa a) à ces employés et de documenter la manière dont ils sont communiqués;*

#### 17.1.1 DÉFINITION DES RÔLES ET DES RESPONSABILITÉS

Le partenaire est tenu de déterminer quels employés et/ou contractuels de son organisation assument des rôles et des responsabilités visant la sûreté. Les partenaires comptant plusieurs employés et/ou contractuels qui assument des rôles et des responsabilités visant la sûreté de l'aéroport peuvent dresser une liste de tous leurs groupes d'employés/de contractuels et de leurs rôles et responsabilités respectifs. Par la même occasion, le partenaire pourrait examiner les descriptions de travail, les procédures normales d'opération, les directives, les contrats et autres.

**Les groupes d'employés** sont les personnes employées directement par le partenaire. Les groupes d'employés avec des rôles et responsabilités de sûreté visant les aéroports peuvent inclure :

- Des membres de la direction, y compris les gestionnaires de la sûreté;
- Le ou les responsables de la sûreté; et/ou
- Le personnel de sûreté (p. Ex., Les gardes de sécurité, les superviseurs de la sûreté, les agents d'intervention de sûreté, etc.).

**Les groupes de contractuels** sont les personnes contractés par le partenaire. Les groupes de

contractuels avec des rôles et responsabilités de sûreté visant les aéroports peuvent inclure :

- Les personnes qui contrôlent l'accès aux zones réglementées, comme les entreprises de gardes de sécurité contractuels; et/ou
- Le personnel d'entretien.

Les employés du partenaire, y compris ceux engagés à contrat, peuvent être regroupés dans les catégories suivantes, selon le cas :

- La direction du partenaire, y compris les gestionnaires de la sûreté;
- Le ou les responsables de la sûreté du partenaire;
- Le personnel de sûreté du partenaire (p. Ex., Les gardes de sécurité, les superviseurs de la sûreté, les agents d'intervention de sûreté, etc.);
- Les agents de fret; et/ou
- Le personnel contrôlant l'accès (entrée/sortie) de la zone réglementée (p. Ex. Les représentants du service à la clientèle des transporteurs aériens, etc.).

Les partenaires devraient établir les moyens les plus efficaces pour tenir le ministre informé des changements apportés aux rôles et responsabilités de sûreté visant les aéroports, notamment en fournissant les coordonnées principales du responsable de la sûreté désigné. Ils devraient également adopter une façon d'assurer la le contact 24 heures par jour entre le responsable de la sûreté, l'exploitant de l'aéroport et transports canada. Ils souhaiteront peut-être aussi envisager l'élaboration de procédures pour la collecte et la diffusion rapides et systématiques des renseignements entre le responsable de la sûreté et les autres organisations.

### 17.1.2 DOCUMENTER LES RÔLES ET LES RESPONSABILITÉS

Le partenaire est tenu de documenter les rôles et les responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui sont assignés à chaque groupe d'employés et de contractuels. Il est possible que ces rôles et responsabilités soient déjà consignés dans des descriptions de travail. Veuillez noter, la participation dans un programme de sensibilisation à la sûreté n'est pas un rôle et responsabilité visant la sûreté.

### 17.1.3 COMMUNIQUER LES RÔLES ET LES RESPONSABILITÉS VISANT LA SÛRETÉ

Le partenaire est tenu de communiquer les rôles et les responsabilités visant la sûreté de l'aéroport<sup>12</sup>

aux groupes d'employés et/ou de contractuels auxquels il a attribué ces fonctions.

Selon la taille de l'aéroport et l'ampleur de ses opérations, le partenaire peut élaborer un processus pour communiquer les rôles et les responsabilités visant la sûreté de l'aéroport aux employés et aux contractuels. Le partenaire peut :

- Élaborer un plan ou une stratégie pour communiquer les rôles et les responsabilités visant la sûreté de l'aéroport qui sont attribués; et/ou
- Obtenir des employés et des contractuels qu'ils signent un document énonçant les rôles et les responsabilités qui leur sont attribués afin de démontrer qu'ils sont conscients de leurs rôles et de leurs responsabilités.

### 17.1.4 VÉRIFICATION DE LA CONFORMITÉ

Les inspecteurs de sûreté aérienne vérifieront les rôles et responsabilités de sûreté visant les aéroports documentés pour le personnel de sûreté lors de leurs inspections. L'inspecteur devra :

- Examiner les types de groupes d'employés et/ou de contractuels que l'exploitant a désignés pour assumer des rôles et des responsabilités visant la sûreté de l'aéroport;
- Examiner un échantillon des rôles et des responsabilités documentés; et
- Faire part de ses observations.

#### Exemple de groupe d'employés – chargé d'accueil/agent administratif (personnel de réception)

Rôles et responsabilités :

- Contrôler et autoriser l'accès aux zones réglementées ;
- Émettre des laissez-passer temporaires/pour une certaine zone ;
- Vérifier d'autres documents d'autorisation approuvés par l'exploitant de l'aéroport ;
- Signaler tout appel téléphonique inhabituel ou toute personne inconnue ;
- Consigner les détails des incidents de sûreté/ infractions ; et
- Communiquer avec la haute direction si/quand les gestionnaires principaux doivent être mis au courant de l'incident ou de l'infraction.

<sup>12</sup> L'expression « Rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aéroport » désigne les rôles et les responsabilités assignés à des employés et qui sont associés à leur travail, à leurs tâches et à leurs activités au sein de l'aéroport.

### Groupe de contractuels - Personnel d'entretien.

#### Rôles et responsabilités :

- Maintenir la vigilance en matière de sûreté à tout moment et signaler toutes les questions de sûreté potentielles sur-le-champ ;
- Demander aux personnes inconnues de montrer leur document d'autorisation ;
- Contrôler l'accès aux zones réglementées ; et
- Avoir réussi le cours de la sensibilisation à la sûreté de l'aérodrome et/ou du partenaire.

## 17.2 RÔLES ET RESPONSABILITÉS DE SÛRETÉ VISANT LES AÉRODROMES – RESPONSABLE DE LA SÛRETÉ

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Partenaires de première ligne de sûreté aux aérodromes de catégorie 1 –**  
 Partie 4, Section 11, a. 225

#### Interprétation :

225. Les responsables de la sûreté d'un partenaire de la première ligne de sûreté à un aérodrome sont des personnes physiques qui sont chargées :

- a) d'une part, de coordonner et de superviser la conformité aux exigences réglementaires qui s'appliquent au partenaire aux termes de la présente partie;
- b) d'autre part, d'agir à titre d'intermédiaire principal entre le partenaire, l'exploitant de l'aérodrome et le ministre en ce qui concerne les questions de sûreté, y compris la conformité aux exigences réglementaires qui s'appliquent au partenaire aux termes de la présente partie.

Les responsables de la sûreté répondent à la définition de « personnel de sûreté de l'aérodrome » du *Règlement canadien de 2012 sur l'aviation aérienne*<sup>13</sup>. Par conséquent, le partenaire de la première ligne de sûreté est tenu de documenter les rôles et responsabilités de sûreté visant l'aérodrome qu'il attribue à son responsable de la sûreté. En faisant cela, le partenaire devrait tenir compte non seulement des fonctions respectant les exigences réglementaires, mais aussi des autres besoins et attentes en matière de sûreté du responsable de la sûreté.

<sup>13</sup> « Personnel de sûreté » signifie, dans le cas d'un aérodrome, les personnes physiques, autres que des agents de la paix, employées à cet aérodrome pour détecter et prévenir les atteintes illicites et les tentatives d'atteintes illicites à l'aviation civile et intervenir et aider à la récupération à la suite de telles atteintes ou tentatives d'atteintes.

Le partenaire souhaitera peut-être envisager d'attribuer les tâches suivantes au responsable de la sûreté :

- Superviser les opérations quotidiennes son installation à l'aérodrome;
- Identifier et documenter les employés et contractuels avec des rôles et responsabilités de sûreté visant les aérodromes;
- Suivre et évaluer les résultats des mesures correctives liées aux risques, incident et infractions de sûreté;
- Effectuer une coordination efficace avec les autres secteurs de l'exploitant d'aérodrome, notamment les locataires, les responsables de la sûreté de l'aérodrome et transports canada;
- Décrire les secteurs de la première ligne de sûreté;
- Assurer la protection des documents délicats du point de la sûreté;
- Effectuer l'assurance et le contrôle de la qualité afin d'assurer l'efficacité des processus et des procédures de sûreté;
- Promulguer des conseils et des instructions au partenaire sur l'élaboration, la mise en œuvre et la tenue à jour des exigences du programme de sûreté aéroportuaire;
- Participer au comité de sûreté de l'aérodrome ou un autre forum;
- S'assurer que son organisation comprend et appuie l'aérodrome en ce qui a trait à l'application de son programme de sûreté;
- Servir de point de contact principal auprès de l'organisme pour l'ensemble des questions, incidents et activités liés à la sûreté; et
- Superviser le programme de sensibilisation à la sûreté de son organisme.

Par conséquent, le partenaire souhaitera peut-être envisager ce qui suit lorsqu'il choisira un/des responsable(s) de la sûreté :

- Cette personne peut-elle être présente dans l'installation au moment de l'inspection?
- Cette personne ou son suppléant seront-ils disponibles en tout temps en cas d'infraction à la sûreté ou d'autres problèmes?
- Cette personne connaît-elle l'aménagement de l'installation afin de fournir des renseignements pour résoudre un problème ou répondre à une préoccupation?

### Exemple de groupe d'employés - Responsable de la sûreté

#### Rôles et responsabilités :

- Superviser les opérations quotidiennes de sûreté du partenaire ;
- Agir en tant que point de contact principal entre l'exploitant d'aérodrome et le ministre en ce qui concerne les sujets de sûreté;
  - *Servir de point de contact principal auprès du partenaire pour l'ensemble des questions, incidents et activités liés à la sûreté (24 heures par jour, 7 jours par semaine; délégation au besoin) ;*
  - *Servir de point de liaison pour toutes les questions relatives à la sûreté auprès d'autres partenaires, y compris l'exploitant de l'aérodrome, la police locale, transports canada, la gendarmerie royale du canada, le service canadien du renseignement et de sécurité, l'agence des services frontaliers du canada et l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien ;*
- Gérer le personnel de sûreté des gestionnaires et superviser/diriger leurs activités à l'aérodrome ;
- Maintenir la vigilance en matière de sûreté à tout moment et signaler toutes les questions de sûreté potentielles sur-le-champ ;
- Avoir réussi le cours de la sensibilisation à la sûreté de l'aérodrome et/ou du partenaire.

## 17.3 PROGRAMME DE SENSIBILISATION À LA SÛRETÉ

Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne  
**Partenaires de première ligne de sûreté aux aérodromes de catégorie 1** –  
 Partie 4, Section 11, a. 227 c)

227. À chaque aérodrome où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté est tenu :

- c) d'établir, de mettre en œuvre et de documenter un programme de sensibilisation à la sûreté qui encourage une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté chez ses employés et entrepreneurs si le programme de sensibilisation à la sûreté de l'exploitant de l'aérodrome ne traite pas de questions qui sont spécifiques aux activités du partenaire;

La sensibilisation à la sûreté est le processus qui consiste à amener les employés, les contractuels et les intervenants pertinents de la communauté aéroportuaire à rester vigilants à l'égard de la sûreté et à bien connaître leurs responsabilités lorsqu'il est question de sûreté aérienne. Il devrait s'agir entre autres d'inclure la sensibilisation à l'environnement, la connaissance des enjeux et des procédures de sûreté et des renseignements en matière d'intervention.

Il est recommandé que tout le personnel du partenaire à l'aérodrome ou qui doit y avoir accès participe au programme de sensibilisation à la sûreté. Le partenaire de la première ligne de sûreté peut décider que les employés qui assument des rôles et des responsabilités relatifs à la sûreté de l'aérodrome n'ont pas besoin de participer au programme de sensibilisation à la sûreté du partenaire puisqu'ils ont déjà reçu une formation plus complète sur la sûreté de l'aérodrome. Parfois, certains employés peuvent être responsables de fournir la formation sur la sensibilisation à la sécurité.

Le partenaire de la première ligne de sûreté peut souhaiter participer au programme de sensibilisation de l'exploitant de l'aérodrome et le compléter en veillant à ce que ses employés connaissent les questions liées à la sûreté de l'aérodrome qui sont uniques aux activités du partenaire et qui ne sont pas traitées dans le cadre du programme de sensibilisation de l'exploitant de l'aérodrome (p. Ex. Contrôle des accès et système d'alarme de l'installation, politique sur les visiteurs et leur accompagnement dans l'installation, etc.).

Les partenaires qui élaborent et mettent en œuvre un programme de sensibilisation à la sûreté peuvent veiller à ce qui suit :

1. Établir des objectifs ou buts du programme de sensibilisation à la sûreté qui reflètent et qui appuient l'ensemble de la politique en matière de sûreté et les buts de l'organisation afin de :
  - Souligner les exigences actuelles en matière de sûreté;
  - Cibler l'objectif du programme, y compris la promotion d'une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté.
2. Déterminer quels employés, contractuels et autres personnes devraient recevoir la formation de sensibilisation à la sûreté. La formation de sensibilisation peut varier selon la nature des rôles et des responsabilités et les besoins particuliers de chaque groupe.

3. Veiller à ce que la sensibilisation à la sûreté inclue les personnes qui doivent avoir accès aux zones réglementées ainsi que le personnel travaillant dans les aires publiques des installations du partenaire.

**Exemples de personnes qui doivent avoir accès aux zones réglementées :**

- Les agents de piste;
- Le personnel de restauration;
- Les agents du service à la clientèle ;
- Le personnel du contrôle de l'accès/de l'administration ;
- Le personnel d'entretien d'aéronefs;
- Les bagagistes ;
- Le personnel de dégivrage;
- Les essenciers ; et
- Les pilotes et les agents de bord.

**Exemples de personnes qui ont accès aux aires publiques de l'aéroport :**

- Les conseillers;
- Le personnel d'entretien des edifices;
- Les contrôleurs de fret;
- Le personnel des concessions travaillant dans les aires publiques des installations des partenaires ; et
- Le personnel de restauration.

Bien que le programme de sensibilisation à la sûreté englobe tous les employés et toutes les personnes devant avoir accès à l'aéroport, l'un des principaux objectifs devrait être de cibler les employés ne recevant aucune autre formation en matière de sûreté. Le personnel de sûreté qui assume des rôles et des responsabilités en matière de sûreté à l'aérodrome peut avoir reçu une formation sur la sûreté prodiguée dans un autre contexte et, peut ne pas être tenu de participer au programme de sensibilisation à la sûreté du partenaire. En fait, certains membres du personnel de sûreté peuvent être responsables de l'élaboration et de l'administration/de l'exécution du programme de sensibilisation à la sûreté du partenaire.

4. Veiller à ce que les employés reçoivent de l'information sur :
- La raison d'être d'un programme de sensibilisation à la sûreté et des exigences réglementaires applicables;
  - L'énoncé de politique en matière de sûreté de l'aérodrome et sa pertinence à l'égard des employés d'un partenaire et des autres

personnes qui ont accès aux installations du partenaire;

- Les risques pour les biens physiques et les renseignements stockés;
  - Les indicateurs de comportements suspects ou inhabituels du milieu de l'aviation et comment les signaler;
  - Les procédures pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté;
  - Les procédures pour signaler les incidents de sûreté et y répondre;
  - Les procédures et les politiques pertinentes en ce qui a trait à la sûreté de l'aérodrome;
  - La nécessité de conserver une culture de vigilance et de sensibilisation à l'égard de la sûreté chez les employés de l'aérodrome.
5. Encourager les employés à signaler les lacunes qui pourraient être corrigées ou à faire des suggestions pour améliorer le programme de sensibilisation à la sûreté du partenaire ou d'autres politiques et procédures relatives à la sûreté. Expliquer le processus visant à signaler les incidents, y compris : qui informer, le numéro de téléphone à composer et les détails à consigner. Dans la mesure du possible, assurer la coordination et l'harmonisation avec l'exploitant de l'aérodrome.
6. Mettre en place un programme de reconnaissance pour encourager la vigilance et la sensibilisation à l'égard de la sûreté en récompensant les personnes qui satisfont ou dépassent systématiquement les attentes.
7. Utiliser une variété d'outils, de médias et de méthodes pour exécuter le programme de sensibilisation du partenaire ou pour compléter le programme de sensibilisation de l'aérodrome (p. Ex., Courriels, vidéos, affiches et pamphlets, etc.).
8. Inclure la formation de sensibilisation à la sûreté dans l'orientation des nouveaux employés et mettre en œuvre un système pour offrir des séances de formation continue et d'appoint sur la sensibilisation à la sûreté.
9. Évaluer l'efficacité du programme de sensibilisation à la sûreté :
- Déterminer la base de référence actuelle liée à la sensibilisation à la sûreté dans les aérodromes;
  - Établir les objectifs du programme;

- Effectuer un suivi des progrès en fonction des objectifs établis;
- Examiner les signalements et les activités de surveillance des incidents pour noter tout changement ou tendance; et
- Évaluer et mettre à l'essai (c.-à-d. Durant et après la prestation du programme de sensibilisation);
- Adapter le programme, au besoin.

10. Documenter le programme de sensibilisation afin de pouvoir l'offrir ou le répéter.

Veillez prendre note, les Mesures de sûreté et autres matériels marquer « divulgation interdite sans autorisation » ne devraient pas être inclus dans le programme de sensibilisation à la sûreté. Seules les personnes qui ont un besoin et le droit de savoir devraient avoir accès aux Mesures de sûreté et autres matériels marquer « divulgation interdite sans autorisation ». Dans ces cas, les Mesures de sûreté et matériels marqués « divulgation interdite sans autorisation » devraient être fournis directement par une formation, une réunion, etc. Parce qu'ils sont sensible à la sécurité, les Mesures de sûreté et autres matériels marqués « divulgation interdite sans autorisation » devraient être traités de manière contrôlée and ne devraient pas être partagés en ligne, dans les documents en commun, etc. Veillez prendre note, l'article 4.79 de la Loi sur l'aéronautique interdit la divulgation du contenu des Mesures de sûreté.

## 17.4 MESURES DE PROTECTION DES ZONES RÉGLEMENTÉES ET POUR EMPÊCHER LES ATTEINTES À LA SÛRETÉ

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Partenaires de première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 1 –**  
 Partie 4, Section 11, a. 227 d)

227. À chaque aéroport où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté est tenu :

- d) de documenter les mesures, les procédures et les processus qu'il a mis en place à l'aéroport pour assurer la sûreté des zones réglementées et empêcher les atteintes à la sûreté à la première ligne de sûreté;

Si le partenaire dispose déjà de procédures et de processus de sûreté pour protéger les zones réglementées et prévenir les infractions, examinez-les afin de vérifier si elles sont toujours appropriées ou s'il convient de les mettre à jour. Si les processus n'ont pas encore été documentés, consignez-les.

Lorsqu'il se penche sur la façon de protéger la zone réglementée et d'empêcher les atteintes à la sûreté, le partenaire voudra peut-être envisager et/ou déterminer quelles sont les façons possibles d'atteindre la sûreté de la zone de sûreté principale par l'entremise de ses installations/points d'accès/zones. Par exemple, il pourrait se poser les questions suivantes :

- Est-ce qu'il y a un accès dans le secteur ou dans ses alentours?
  - Si oui, quels sont-les types d'accès (p. ex., Grilles, portes, allée, rampes, escaliers, fenêtres, échelles, toits, etc.) ?
- Comment chacun des points d'accès aux zones réglementées est-il contrôlé (p. ex., Verrous, clôtures, observation continue, systèmes de contrôle de l'accès, système de caméra, personnel, etc.) ?
- Quelles mesures sont en place pour assurer la viabilité ou l'efficacité continue de chacune de ces mesures d'atténuation?
- Comment et quand les mesures de prévention établies sont-elles mises à l'essai et examinées afin de déterminer si des modifications ou mises à jour sont nécessaires?

Documenter les façons possibles d'atteindre la ligne principale de sûreté du partenaire, puis élaborer et mettre en œuvre des processus pour les prévenir. Dans la mesure du possible, le partenaire doit travailler avec l'exploitant de l'aéroport pour coordonner et harmoniser diverses stratégies. Il doit également être prêt à mettre cette information à la disposition de l'exploitant de l'aéroport et du ministre sur préavis raisonnable (lors d'inspections).

## 17.5 DÉCRIRE LES ZONES SUR LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ

Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne  
**Partenaires de première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 1 –**  
 Partie 4, Section 11, a. 227 e)

227. À chaque aéroport où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté est tenu :

- e) de créer un document qui :
  - (i) décrit chaque zone sur la première ligne de sûreté de l'aéroport qu'il occupe,
  - (ii) indique où est situé, dans ces zones, chaque point d'accès aux zones réglementées,
  - (iii) décrit ces points d'accès;

Une façon efficace de respecter cette réglementation est de créer un plan d'étage exact qui indique la/les zone(s) occupée(s) et les points d'accès aux zones réglementées. Envisager d'ajouter une légende pour décrire le type de point d'accès (p. Ex., Porte pour les piétons, barrière pour les véhicules, etc.) et le moyen de contrôler l'accès à la zone réglementée (p. Ex., Mécanisme de verrouillage/clé en métal, mécanisme mécanique/électronique, etc.).

### Exemple :



### Exemple :

Détail des points d'accès :

- 1 Bureau no 123 : accès à l'aire de trafic
  - verrou de type ABC
  - code d'identification AS44
  - question clé restreinte aux employés ayant un code de sûreté 3 et plus
  - horaire de surveillance quotidien

Selon la réglementation, les plans doivent être mis à la disposition de l'exploitant de l'aéroport et du ministre, sur demande.

## 17.6 DOCUMENTATION ET MANIPULATION DES RENSEIGNEMENTS DE NATURE DÉLICATE

Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne  
**Partenaires de première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 1 –**  
 Partie 4, Section 11, a. 227 f) et g) et 235.1

Exigences :

227. À chaque aéroport où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté est tenu :

- f) d'établir, de mettre en œuvre et de documenter un processus pour recevoir, conserver, communiquer et éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté de l'aéroport dans le but de les protéger contre l'accès non autorisé;
- g) d'indiquer les renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne et de recevoir, de conserver, de communiquer et d'éliminer les renseignements délicats relatifs à la sûreté de l'aéroport d'une manière visant à les protéger contre l'accès non autorisé.

Interdiction:

235.1 Il est interdit à toute personne autre que le ministre de communiquer des renseignements délicats relatifs à la sûreté qui sont créés ou utilisés sous le régime de la présente section, sauf si la communication est exigée par la loi ou est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne, aux exigences réglementaires ou aux exigences d'une directive d'urgence, ou pour en faciliter la conformité.

Les paragraphes ci-après portent sur la documentation et le traitement de renseignements délicats relatifs à la sûreté aérienne, y compris :

- Identification;
- La réception;
- La classification;
- La conservation et l'entreposage;
- La diffusion et la divulgation;
- La destruction.

Avec l'introduction des niveaux AVSEC et du repertoire de mesures de protection supplémentaires pour les exploitants d'aérodrome, les partenaires de première ligne de sûreté peuvent trouver qu'ils sont exposés à une quantité plus élevée de renseignements délicats. Il est suggéré que le partenaire élabore/adopte et mette en œuvre un processus permettant de garder confidentiels les renseignements confidentiels relatifs à la sûreté de l'aérodrome et de les protéger contre les accès non autorisés. Un exemple d'un processus est inclus ci-après.

**À NOTER :** le partenaire doit être en mesure de prouver que les renseignements confidentiels relatifs à la sûreté sont traités de façon sûre en tout temps.

Un processus proposé pour protéger des renseignements délicats peut inclure les activités suivantes :

- Recevoir les renseignements délicats;
- Inscire la réception des renseignements délicats dans un registre ;
- Classifier les renseignements selon le niveau de sensibilité et établir la période de rétention ;
- Déterminer si les renseignements doivent être partagés immédiatement et avec qui ;
- Divulguer les renseignements aux personnes qui ont un besoin et un droit légitimes de les connaître ;
- Inscire la divulgation des renseignements délicats dans un registre ;
- Conserver les renseignements délicats selon les procédures établies, jusqu'à la fin de la période de rétention ;
- Éliminer les renseignements délicats; et
- Inscire l'élimination des renseignements délicats dans le registre.

Parfois, des partenaires peuvent recevoir des renseignements classifiés ou protégés de partenaires liés à la sûreté du gouvernement du Canada, comme transports Canada. Ce qui suit souligne les critères du gouvernement pour traiter les renseignements délicats. Il est également possible de consulter l'information dans le document ligne directrice à l'intention des employés fédéraux : rudiments de la gestion de l'information (gi).<sup>14</sup> Les partenaires peuvent s'inspirer de cette information lors de l'élaboration de leurs procédures de traitement des renseignements classifiés ou protégés du gouvernement.

**Exemples de renseignements délicats relatifs à la sûreté de l'aérodrome :**

- Les mesures de sûreté, les arrêtés d'urgence, les avis de sûreté et autres exigences relatives à la sûreté émis par transports Canada (p. Ex., Document portant la mention « divulgation interdite sans autorisation »).
- Les renseignements sur les menaces ou les risques relatifs à la sûreté aérienne.
- Les plans et les procédures d'urgence de la sûreté aérienne.
- L'information sur le programme de sûreté aéroportuaire.
- Les sommaires et les comptes rendus de décisions (p. Ex., Réunion du comité de sûreté de l'aérodrome, selon la nature délicate des renseignements, etc.).

Au moment de recevoir des renseignements délicats, le partenaire peut se poser les questions suivantes :

- Qui est chargé de recevoir les renseignements délicats?
- Est-ce que ces personnes ont un besoin et un droit de connaître ces renseignements?
- Quelles personnes/organisations ont besoin de recevoir les renseignements délicats (p. Ex., Personnel contractuel de la sûreté, exploitant de l'aérodrome, transports Canada, etc.)?
- La liste élaborée est-elle régulièrement revue et mise à jour, et qui s'en occupe?
- Quelle formation est nécessaire pour recevoir et protéger les renseignements délicats?
- Comment l'organisation consigne-t-elle la réception des renseignements?
- Comment les renseignements sont-ils traités?
  - Déterminer la nature délicate des renseignements reçus selon des niveaux prédéfinis et marquer ces renseignements.
  - Déterminer la nature urgente des renseignements.
  - Limiter le nombre d'exemplaires distribués.
  - Évaluer la nécessité de conserver les renseignements délicats une fois divulgués.

Au moment de conserver des renseignements délicats, le partenaire peut se poser les questions suivantes :

- Qui est chargé de conserver les dossiers délicats?
- Comment et à quel endroit les dossiers délicats sont-ils entreposés/protégés (p. Ex., En copie papier et/ou en version électronique)?

14 (<http://www.Tbs-sct.Gc.Ca/pol/doc-fra.aspx?id=16557>)

- Existe-t-il des mesures spéciales de contrôle de l'accès aux emplacements et/ou aux systèmes où sont entreposés les renseignements délicats?
- Comment les dossiers délicats devraient-ils être traités lors de leur utilisation?
- Quelle formation est nécessaire pour conserver des renseignements délicats?
- Comment l'organisation consigne-t-elle la conservation des renseignements délicats?

**Au moment de divulguer des renseignements délicats, le partenaire peut se poser les questions suivantes :**

- Comment les renseignements délicats sont-ils divulgués ou transmis?
- Quel moyen de divulgation est utilisé (p. Ex., Copie papier, version électronique, etc.)?
- Quelles options pour assurer la sûreté de la divulgation sont disponibles (p. Ex., Une enveloppe double, le cryptage, etc.)?
- Qui a besoin de connaître ces renseignements pour assumer ses rôles et responsabilités visant la sûreté de l'aérodrome? Il peut s'agir :
  - De personnes qui sont employées à l'aérodrome; et
  - De personnes qui ont besoin d'y avoir accès dans le cadre de leur emploi.
- Est-ce que le fait de divulguer des renseignements délicats à une personne en fonction du « besoin de savoir » est compatible avec les rôles et les responsabilités de cette personne et/ou avec les niveaux de confidentialité prédéfinis?
- Qui possède la cote de sécurité appropriée pour recevoir des renseignements délicats?
- Quelle formation les personnes autorisées à communiquer des renseignements délicats doivent-elles suivre?
- Comment l'organisation consigne-t-elle la divulgation des renseignements délicats?

**Au moment d'éliminer des renseignements délicats, le partenaire peut se poser les questions suivantes :**

- Quels délais de conservation et d'élimination sont les plus appropriés par rapport aux renseignements?
- Qui éliminera les renseignements délicats?
- Comment et à quel endroit les renseignements seront-ils éliminés (p. Ex., Déchiquetés)?
- Quelle formation est nécessaire pour éliminer des renseignements délicats?

- Comment l'organisation consigne-t-elle l'élimination des renseignements délicats?

**Remarques spéciales sur l'accès à l'information :**

- Tout renseignement fourni à transports canada ou à d'autres ministères fédéraux est assujéti à la *loi sur l'accès à l'information*. Cependant, le ministère est sensible aux préoccupations de l'industrie concernant la diffusion éventuelle de renseignements délicats relatifs à la sûreté provenant de tiers et dont dispose un exploitant d'aérodrome.
- En vertu du paragraphe 20(1) de la *loi sur l'accès à l'information*, transports canada doit refuser de communiquer de l'information de nature financière, commerciale, scientifique ou technique d'un tiers, mais seulement si le tiers a toujours traité cette information comme confidentielle et s'il a fourni cette information au ministère en toute confidentialité. Afin que transports canada traite les renseignements d'un partenaire de la ligne principale de sûreté comme étant des renseignements confidentiels d'un tiers (s'ils devaient faire l'objet d'une demande d'accès à l'information), il est utile que le partenaire dispose d'un processus interne pour conserver de telles données. En vertu de la *loi sur l'accès à l'information*, transports canada a le pouvoir discrétionnaire d'omettre des renseignements relatifs à la sûreté si la divulgation de ces renseignements risquait de :
  - Porter préjudice à la conduite des affaires internationales, à la défense du canada ou d'états alliés ou à la capacité du canada de réprimer des opérations de renseignement ou des activités subversives menées contre le canada ou ses états alliés (article 15); ou
  - Compromettre la sûreté des installations ou des systèmes informatiques (article 16(2)).

**À NOTER :** le règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne contient des restrictions claires en ce qui a trait au moment où les renseignements délicats relatifs à la sûreté peuvent être divulgués, et il interdit la divulgation à moins que celle-ci vise à mettre en œuvre ou à respecter une exigence réglementaire relative à la sûreté aérienne.

## 17.7 DIVULGATION DE RENSEIGNEMENTS DE NATURE DÉLICATE POUR LA SÛRETÉ

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Partenaires de première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 1** –  
 Partie 4, Section 11, a. 235.1

*Interdiction :*  
 235.1 Il est interdit à toute personne autre que le ministre de communiquer des renseignements délicats relatifs à la sûreté qui sont créés ou utilisés sous le régime de la présente section, sauf si la communication est exigée par la loi ou est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de la Loi relatives à la sûreté aérienne, aux exigences réglementaires ou aux exigences d'une directive d'urgence, ou pour en faciliter la conformité.

Ne pas oublier cette interdiction au moment d'élaborer des procédures et des processus de divulgation de renseignements délicats relatifs à la sûreté. Les renseignements ne devraient être communiqués que dans la mesure où la divulgation respecte les exigences relatives à la sûreté aérienne.

Dans la mesure du possible, la divulgation de renseignements délicats relatifs à la sûreté devrait être adaptée et/ou appropriée aux rôles et aux responsabilités de la personne qui reçoit les renseignements.

### Les critères de gestion de l'information du gouvernement du Canada :

Renseignements classifiés désigne les renseignements d'intérêt national. Ils concernent la défense et le maintien de la stabilité sociale, politique et économique du Canada. Il y a trois niveaux de renseignements classifiés :

1. **Top secret** : l'atteinte à l'intégrité d'une quantité très limitée de renseignements pourrait causer un *préjudice exceptionnellement grave* à l'intérêt national.
2. **Secret** : l'atteinte à l'intégrité des renseignements pourrait porter un *préjudice sérieux* à l'intérêt national.
3. **Confidentiel** : l'atteinte à l'intégrité des renseignements pourrait porter un *préjudice* à l'intérêt national.

Renseignements protégés : désigne les dispositions précises de la *loi sur l'accès à l'information* et la *loi*

sur la protection des renseignements personnels et s'applique aux renseignements délicats personnels, privés et d'affaires.

1. **Protégé c** : l'atteinte à l'intégrité d'une quantité très limitée de renseignements pourrait causer un *préjudice exceptionnellement grave*, comme une perte de vie.
2. **Protégé b** : l'atteinte à l'intégrité des renseignements pourrait causer un *préjudice grave*, comme une atteinte à la réputation ou la perte d'un avantage concurrentiel.
3. **Protégé a** : l'atteinte à l'intégrité pourrait causer un *préjudice limité*.

**À NOTER** : les partenaires doivent assigner et expliquer des rôles et des responsabilités pour protéger des renseignements délicats aux personnes qui ont un besoin et un droit légitimes de connaître les renseignements avant le processus de mise en œuvre.

## 17.8 TRANSMISSION DE RENSEIGNEMENTS À L'EXPLOITANT ET AU MINISTRE

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Partenaires de première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 1** –  
 Partie 4, Section 11, a. 231

*Renseignements fournis à l'exploitant de l'aéroport :*

(1) À chaque aéroport où il exerce ses activités, le partenaire de la première ligne de sûreté fournit les renseignements documentés ou créés sous le régime de la présente section à l'exploitant de l'aéroport, sur préavis raisonnable de celui-ci.

*Renseignements fournis au ministre :*

(2) Il fournit les mêmes renseignements au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Le partenaire est tenu d'être prêt à fournir à l'exploitant de l'aéroport et au ministre les renseignements documentés ou créés dans le cadre de chaque élément relatif à la sûreté de l'aéroport pour les partenaires de la première ligne de sûreté en application du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. Voici ces éléments :

1. Rôles et responsabilités de sûreté visant les aéroports

2. Programme de sensibilisation à la sûreté
3. Mesures de protection des zones réglementées et pour empêcher les atteintes à la sûreté
4. Description des secteurs utilisés, les secteurs de la première ligne de sûreté, les points d'accès
5. Processus de traitement des renseignements de nature délicate

Les exigences relatives au responsable de la sûreté sont présentées dans la section 16. Les exigences relatives aux mesures correctives sont présentées dans la section 18. Ces sections incluent aussi des exigences de rendre l'information disponible à l'exploitant d'aérodrome et/ou au ministre.

### 17.8.1 CONSERVATION DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE

Même s'il n'existe pas d'exigences réglementaires pour que les partenaires conservent les renseignements relatifs au programme de sûreté aéroportuaire, il est considéré comme une bonne pratique de les conserver au moins deux ans.

## 18. MESURES CORRECTIVES

### 18.1 INFORMATION GÉNÉRAL

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*  
**Partenaires de première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 1 –**  
 Partie 4, Section 11, a. 234 et 235

*Mesures correctives :*

234. (1) *Sous réserve de l'article 235, le partenaire de la première ligne de sûreté prend immédiatement des mesures correctives pour faire face à une vulnérabilité qui contribue à un risque visant la sûreté d'un aérodrome et qui, selon le cas :*

- a) *est portée à son attention par le ministre;*
- b) *est portée à son attention par l'exploitant de l'aérodrome où le partenaire exerce ses activités;*
- c) *est décelée par le partenaire.*

*Avis :*

234. (2) *Le partenaire de la première ligne de sûreté qui prend des mesures correctives à un aérodrome en avise immédiatement l'exploitant de celui-ci.*

*Plan de mesures correctives :*

235. *Si une mesure corrective à prendre par le partenaire de la première ligne de sûreté en application de l'article 234 comporte une approche par étapes, celui-ci fournit au ministre et à l'exploitant de l'aérodrome un plan de mesures correctives qui prévoit les éléments suivants :*

- a) *la nature de la vulnérabilité à traiter;*
- b) *une justification de l'approche par étapes;*
- c) *un échéancier qui prévoit quand chaque étape du plan sera terminée.*

Le partenaire est tenu d'aviser l'exploitant d'aérodrome si une mesure corrective (nécessaire pour réduire un risque décelé contre la sûreté) exige une approche progressive. Bien que la notification de l'exploitant ne soit réglementée que lorsqu'une mesure corrective est prise, il est recommandé que le partenaire avertisse également l'exploitant d'aérodrome, lorsque le ministre a décelé un risque lié à la sûreté pour lequel une mesure corrective immédiate a été prise. Puisque les partenaires sont réglementés pour appuyer le programme de sûreté aéroportuaire, il est important qu'ils maintiennent des lignes de communication ouvertes avec l'exploitant d'aérodrome.

Le partenaire devrait envisager d'élaborer un processus de mise en œuvre des mesures correctives (immédiates ou par étapes).

L'article 235 a été ajouté pour reconnaître le fait qu'il existe des situations où la solution provisoire immédiate face à un risque visant la sûreté ne peut pas perdurer ou qu'il ne s'agit pas de la solution définitive pour supprimer ce risque. Dans le cas d'une approche par étapes, un plan de mesures correctives est nécessaire pour veiller à ce que l'on traite le risque de façon continue jusqu'à ce qu'une solution définitive soit trouvée.

### Exemple de processus

On peut procéder à l'analyse du risque, de l'incident ou de l'infraction en suivant les étapes ci-après :

1. Définir le problème.
  - a. Transports Canada ou une autre source détecte un risque visant la sûreté aérienne ;
  - b. Un incident visant la sûreté ou une infraction a eu lieu ;
  - c. Un risque non atténué a été détecté ;
  - d. Il semble y avoir un problème récurrent ; ou
  - e. Les processus et les procédures de l'aéroport ne satisfont pas aux exigences réglementaires.
  
2. Recueillir des données et des renseignements pertinents à l'égard du problème.
  
3. Analyser les données et les renseignements recueillis.
  
4. Déterminer et élaborer des mesures correctives pour aborder le problème.
  - a. Pour chaque mesure, déterminer qui, quoi, où, quand et comment.
  - b. Déterminer l'échéancier de la mise en œuvre des mesures correctives.
  - c. Lorsqu'une mesure corrective à long terme est requise, la documenter dans un plan de mesures correctives.
  - d. Déterminer les activités de surveillance.
  - e. Valider la mesure corrective avant de la mettre en œuvre (p. Ex. Processus d'essai, procédures, etc.)
  - f. Évaluer l'incidence de la mesure corrective sur les activités (nouveaux risques, nouvelles menaces, etc.)
  
5. Mettre la mesure corrective en œuvre.
 

**À NOTER :** emprunter ces étapes pour prendre immédiatement une mesure corrective en vue d'écarter le risque.
  
6. Effectuer un suivi une fois le risque abordé et écarté.
  - a. Surveiller et évaluer l'efficacité de la mesure corrective et documenter le processus et les résultats.
  - b. Déterminer si le problème a été résolu;
    - i. Si le problème n'a pas été résolu, répéter le processus.
    - ii. Si le problème a été résolu, partager les leçons apprises et les mesures/plans correctifs avec les intervenants concernés, selon besoin.

La mesure corrective immédiate peut permettre d'écarter complètement le risque. Par exemple; le risque est causé par un trou dans la clôture de la première ligne de sûreté, trou qui a été immédiatement réparé. Toutefois, dans ce cas, cette mesure corrective devrait peut-être inclure l'inspection plus fréquente de la première ligne de sûreté.

Un processus de mesures correctives par étapes commence lorsque le partenaire a repris ses activités normales à la suite d'une infraction à la sûreté ou d'un incident de sûreté et lorsqu'une mesure corrective plus complexe ou globale est nécessaire. Par exemple, le mécanisme de verrouillage (manuel ou électronique) d'une barrière côté piste est défaillant et ne permet plus de contrôler l'accès à la zone réglementée.

- Un gardien de sécurité est immédiatement posté à cet endroit pour écarter le risque et contrôler l'accès.
- Le plan de mesures correctives par étapes comprendrait la commande de nouvelles pièces ou la réparation de la barrière, l'essai de cette dernière pour en vérifier la réparation, puis le départ du gardien.

Lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures correctives, les partenaires devraient envisager de :

- Surveiller et évaluer l'efficacité de leurs processus et des procédures pour satisfaire aux exigences relatives à la sûreté aérienne et documenter le processus et les résultats;
- Élaborer une mesure corrective/un plan réaliste et réalisable;
- Déterminer et documenter ce qu'il faut faire et la personne qui en sera chargé;
- Déterminer quelles sont les ressources nécessaires et les approbations à obtenir;
- Établir dans d'autres organismes des contacts que l'on pourrait vouloir consulter ou qui joueront un rôle dans la mise en œuvre des mesures correctives;
- Déterminer s'il convient d'établir, de surveiller et de mettre à jour des mesures de rendement relatives à la sûreté;
- Examiner et mettre à jour les plans, les programmes, les processus et les procédures pour refléter les nouvelles mesures de lutte contre le risque visant la sûreté aérienne.

**À NOTER :** le règlement exige que les partenaires de la première ligne de sûreté prennent des mesures correctives pour lutter contre un risque décelé. Si le

risque découle de la non-conformité à une disposition réglementaire, les partenaires devraient savoir que le fait de prendre une mesure corrective n'empêche pas transports canada de d'entreprendre une mesure coercitive relativement à la non-conformité, en fonction des circonstances et de la gravité du risque.

## 19. ADMINISTRATION DES ÉLÉMENTS DU PROGRAMME DE SÛRETÉ AÉROPORTUAIRE PAR LE PARTENAIRE DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ

Il est nécessaire que les partenaires implantent les exigences du programme de sûreté aéroportuaire définies dans le *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* et décrites dans les sections précédentes de ce document. Les partenaires sont également tenus de mettre les renseignements sur leur programme de sûreté aéroportuaire à la disposition du ministre et de l'exploitant d'aérodrome sur préavis raisonnable.

Il est acceptable pour un groupe de partenaires qui ont plus d'une installation ou d'un secteur sur la première ligne de sûreté, qui sont co-implantés, ou qui louent un espace d'un bailleur commun d'élaborer un programme conjoint. Dans ce cas, il est impératif que l'ensemble des partenaires transmettent des renseignements pour élaborer le programme et y participer.

Éléments à envisager :

- Si un responsable de sûreté commun est sélectionné, tous les partenaires devront être d'accord pour que cette personne réponde en leur nom aux appels de l'exploitant de l'aérodrome ou du ministre ;
- Les employés ou fournisseurs de chacun des partenaires (ou groupes d'employés ou de fournisseurs) assumant des rôles et des responsabilités de sûreté sont tenus d'être désignés, tout comme leurs rôles et responsabilités en matière de sûreté ;
- Même si un partenaire peut élaborer le programme de sensibilisation à la sûreté, les employés ou fournisseurs de chaque partenaire devront être inclus et leurs opérations propres devront être traitées dans le programme conjoint ;
- L'intention des programmes de sûreté aéroportuaire est d'être propre au site pour chaque installation à un aérodrome, ainsi qu'à chaque emplacement d'un partenaire ; et

- Les secteurs occupés par chaque partenaire sur la première ligne de sûreté devront être identifiés dans un document, lequel comprendra le lieu de chaque point d'accès aux zones réglementées pour chaque partenaire. Le document doit également inclure une description de chaque point d'accès réglementé (p. Ex. Porte pour piétons, grilles pour véhicules, porte sectionnelle, ainsi que le contrôle de leur accès, qu'il soit manuel, électronique ou effectué par des gares de sécurité, etc.).

Dans le cas d'un programme de sûreté aéroportuaire conjoint, inspecteurs de sûreté aérienne devront s'adresser à chacun des partenaires durant l'inspection : en groupes avec un représentant de chaque partenaire ou individuellement. Dans tous les cas, il sera important que tous les partenaires connaissent le programme conjoint et son fonctionnement.

- Les exploitants d'aérodromes peuvent demander à leurs partenaires de remplir un modèle de programme de sûreté aéroportuaire et de le leur faire parvenir (voir section 4.0 Ci-dessus), transports canada n'exige pas de soumettre les renseignements du programme de sûreté aéroportuaire que leur ont fourni leurs partenaires.
- Bien que le ministre ait le pouvoir de demander des renseignements de sûreté aéroportuaire d'un partenaire à tout moment et sur préavis raisonnable, inspecteurs de sûreté aérienne demanderont généralement d'examiner ces renseignements, peu importe leur format, au moment de l'inspection sur place.
- L'évaluation de la conformité avec les programmes de sûreté aéroportuaires par inspecteurs de sûreté aérienne ne sont pas de simples exercices sur papier. Grâce à des observations, des exemples et des entrevues, inspecteurs de sûreté aérienne évalueront si l'exigence existe, a été implantée ou est efficace.
- Des inspecteurs de sûreté aérienne seront disponibles pour donner de la direction et des conseils aux partenaires dans le développement des exigences de leur programme de sûreté aérienne.

## **CHAPITRE 3 – EXIGENCES POUR LES PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ AUX AÉRODROMES DE CATÉGORIES 2 ET 3**





## 20. PARTENAIRES DE LA PREMIÈRE LIGNE DU SÛRETÉ - AÉRODROMES DES CATÉGORIES 2 ET 3

### 20.1 APERÇU

La présente section fournit des explications, une orientation et des exemples pour aider les partenaires de la première ligne de sûreté<sup>15</sup> aux aéroports de catégorie 1 à se conformer aux exigences de leur programme de sûreté aéroportuaire prévues à la section 9 de la partie 5 et à la section 8 de la partie 6 du règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne.

Les partenaires de la première ligne de sûreté (ci-après appelés « partenaires ») pour les aéroports des catégories 2 et 3 doivent veiller à ce que leurs efforts d'élaboration et de mise en œuvre d'un programme de sûreté aéroportuaire soient coordonnés et harmonisés avec le programme de l'exploitant de l'aéroport. La réglementation pour les partenaires de la première ligne de sûreté aidera à améliorer les programmes de sûreté aéroportuaire des aéroports.

**À NOTER :** les partenaires de la première ligne de sûreté ne sont pas tenus de soumettre des documents liés au programme de sûreté aéroportuaire aux fins d'approbation. Des inspecteurs de sûreté aérienne procéderont à des inspections/activités de surveillance sur les lieux afin de vérifier la conformité.

Les inspecteurs de la sûreté de transports Canada seront disponibles pour fournir du soutien et prodiguer des conseils durant la période de mise en œuvre. Pour l'instant, le ministère ne prévoit pas d'autres exigences liées au programme de sûreté aéroportuaire pour les partenaires de la première ligne de sûreté durant la deuxième phase du règlement proposé.

<sup>15</sup> Un « partenaire de la première ligne de sûreté » désigne une entreprise, un organisme ou un groupe à but non lucratif – à l'exception de l'exploitant d'un aéroport, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, d'un ministère ou organisme gouvernemental ou d'un corps policier ayant compétence à l'aéroport – occupant une zone qui est située sur la première ligne de sûreté d'un aéroport et qui comprend un point d'accès aux zones réglementées. La présente définition comprend notamment les locataires commerciaux de l'exploitant d'un aéroport.

### 20.2 TRANSMISSION DE RENSEIGNEMENTS

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Partenaires de la première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 2 –**

*Partie 5, Section 9, a. 374 1)a) et 2)*

**Partenaires de la première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 3 –**

*Partie 6, Section 8, a. 481 1)a) et 2)*

*Renseignements fournis à l'exploitant de l'aéroport:*

*(1) Afin d'appuyer l'établissement et la mise en œuvre d'un programme de sûreté aéroportuaire par l'exploitant d'un aéroport, tout partenaire de la première ligne de sûreté à l'aéroport fournit à l'exploitant, sur préavis raisonnable de celui-ci :*

*a) des renseignements sur les mesures, les procédures et les processus qu'il a mis en place à l'aéroport pour assurer la sûreté des zones réglementées et empêcher les atteintes à la sûreté à la première ligne de sûreté;*

*Renseignements fournis au ministre :*

*(2) Il fournit les renseignements et le document au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.*

Si le partenaire dispose déjà de mesures, procédures et processus de sûreté, examinez-les afin de vérifier si elles sont toujours appropriées et déterminez s'il convient de les mettre à jour. S'ils n'ont pas encore été documentés, consignez-les.

Lorsqu'il se penche sur la façon de protéger la zone réglementée et d'empêcher les atteintes à la sûreté, le partenaire voudra peut-être envisager et/ou déterminer quelles sont les façons possibles d'atteindre la ligne principale de sûreté par l'entremise de ses installations/points d'accès/zones. Par exemple, il pourrait se poser les questions suivantes :

- Y a-t-il des points d'accès aux zones réglementées dans le secteur ou dans les alentours?;
- Dans l'affirmative, de quels types de points d'accès aux zones réglementées s'agit-il (P. Ex., Grilles, portes, allée, rampes, escaliers, fenêtres, échelles, toits) ?;
- Comment chacun des points d'accès aux zones réglementées est-il contrôlé (P. Ex., Verrous, clôtures, observation continue, systèmes de contrôle de l'accès, système de caméra, personnel) ?;

- Quelles mesures sont en place pour assurer la viabilité ou l'efficacité de chacune de ces mesures d'atténuation? et
- Comment et quand les mesures de prévention établies sont-elles mises à l'essai et examinées afin de déterminer si des modifications ou des mises à jour sont nécessaires?

Documenter les façons possibles d'atteindre la ligne principale de sûreté du partenaire, puis élaborer et mettre en œuvre des processus pour les prévenir. Dans la mesure du possible, le partenaire doit travailler avec l'exploitant de l'aéroport pour coordonner et harmoniser diverses stratégies. Il doit également être prêt à mettre cette information à la disposition de l'exploitant de l'aéroport ou du ministre sur préavis raisonnable.

### 20.3 DOCUMENTATION DÉCRIVANT LES ZONES SITUÉES SUR LA PREMIÈRE LIGNE DE SÛRETÉ

*Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*

**Partenaires de la première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 2 –**

Partie 5, Section 9, a. 374 1)b) et 2

**Partenaires de la première ligne de sûreté aux aéroports de catégorie 3 –**

Partie 6, Section 8, a. 481 1)b) et 2

*Renseignements fournis à l'exploitant de l'aéroport :*

(1) Afin d'appuyer l'établissement et la mise en œuvre d'un programme de sûreté aéroportuaire par l'exploitant d'un aéroport, tout partenaire de la première ligne de sûreté à l'aéroport fournit à l'exploitant, sur préavis raisonnable de celui-ci :

b) un document qui :

- décrit chaque zone sur la première ligne de sûreté de l'aéroport qu'il occupe,
- indique où est situé, dans ces zones, chaque point d'accès aux zones réglementées
- décrit ces points d'accès.

*Renseignements fournis au ministre :*

(2) Il fournit les renseignements et le document au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci.

Une façon efficace de respecter cette réglementation est de créer un plan d'étage exact qui indique la zone occupée et les points d'accès aux zones réglementées. Envisager d'ajouter une légende pour décrire le type de point d'accès (p. Ex., Porte pour les piétons, barrière pour les véhicules, etc.) Et le moyen de contrôler l'accès à la zone réglementée (p. Ex., Mécanisme de verrouillage/clé en métal, mécanisme mécanique/électronique, etc.).

Exemple:



Exemple :

Détail des points d'accès :

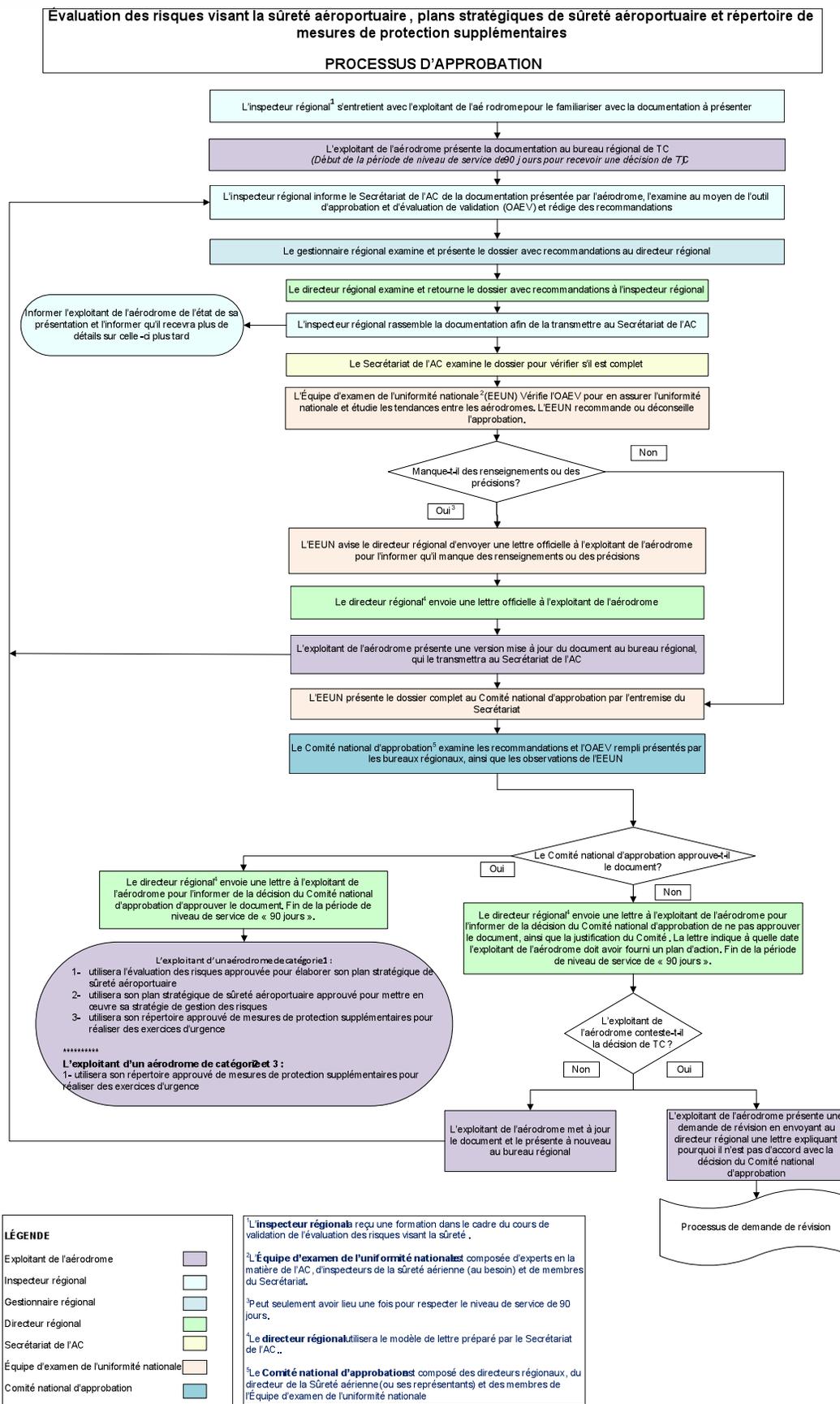
- 1 Bureau no 123 : accès à l'aire de trafic
  - verrou de type ABC
  - code d'identification AS44
  - question clé restreinte aux employés ayant un code de sûreté 3 et plus
  - horaire de surveillance quotidien

En vertu de la réglementation, le plan doit être mis à la disposition de l'exploitant de l'aéroport et du ministre, sur demande.

## **ANNEX A**

\*Veuillez consulter le matériel d'orientation supplémentaire

## ANNEX B : DIAGRAMME DU PROCESSUS D'APPROBATION



## **ANNEX C**

\*Veuillez consulter le matériel d'orientation supplémentaire