

**Trousse d'information relative au projet  
de programme d'habilitation de sécurité  
en matière de transport maritime (PHSTM)**

## Contenu

<b>Introduction.....</b>	<b>3</b>
<b>Processus d’habilitation de sécurité en matière de transport (proposé pour le Programme maritime) .....</b>	<b>4</b>
<b>Organigramme sur le processus de demande d’habilitation de sécurité en matière de transport (proposé pour le Programme maritime).....</b>	<b>6</b>
<b>Processus de réexamen d’habilitation de sécurité en matière de transport (proposé pour le Programme maritime).....</b>	<b>7</b>
<b>Organigramme sur le processus de réexamen d’habilitation de sécurité en matière de transport (proposé pour le Programme maritime).....</b>	<b>8</b>
<b>Proposition relativement aux renseignements personnels à recueillir directement auprès des demandeurs.....</b>	<b>9</b>
<b>Protection de la vie privée relativement à la collecte des renseignements personnels.....</b>	<b>11</b>

## Introduction

Connu auparavant sous le nom de Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes (PAZRIM), le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM) avait été annoncé en janvier 2003 avec l'engagement de procéder désormais à des vérifications des antécédents de ceux qui travaillent dans les ports et les installations maritimes. Le PHSTM vise à réduire les menaces pour la sûreté et à prévenir les interventions illicites dans le réseau de transport maritime grâce à des vérifications des antécédents des travailleurs du secteur maritime qui remplissent certaines fonctions ou ont accès à certaines zones réglementées. En avril 2004, le gouvernement du Canada réitérait cet engagement dans sa politique de sécurité nationale. Le PHSTM devait accroître la sûreté du réseau de transport maritime, ce qui profiterait au public, aux passagers, aux travailleurs du secteur maritime et aux exploitants des bâtiments, des ports et des installations maritimes. En réalité, il ne s'agissait pas d'un nouveau programme, mais plutôt d'une extension du Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport, qui existe dans les aéroports du Canada depuis 1985.

Le PHSTM a été élaboré et débattu par un groupe de travail composé de représentants de Transports Canada et de l'industrie. Le groupe s'est réuni cinq fois entre septembre 2003 et janvier 2005. Le programme a aussi fait l'objet de deux séries de consultations publiques nationales. À l'origine, le programme devait être intégré au règlement qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004 mais il a été tenu en réserve afin de permettre d'effectuer d'autres consultations et d'élaborer des politiques.

Un document de travail proposant des principes pour le PHSTM est paru en septembre 2004 et d'autres séries de consultations publiques nationales ont été tenues. Des réunions ont été tenues en septembre et en octobre 2004 à Vancouver, à Halifax, à St. John's, à Montréal et à Toronto. Les observations écrites étaient acceptées jusqu'au 22 octobre 2004. Entre le 8 et le 25 avril 2005, d'autres séances ont été tenues sur le PHSTM à Vancouver, à Ottawa, à Montréal et à Halifax pour traiter de préoccupations particulières des intervenants.

Transports Canada a tenu compte des observations des intervenants tout au cours de l'élaboration du projet de règlement et a apporté des changements considérables au projet de règlement :

- En réponse aux préoccupations des intervenants sur la possibilité d'exiger une habilitation de sécurité de tous les travailleurs du secteur maritime comme on l'envisageait à l'origine, Transports Canada a plutôt établi des critères fondés sur le risque pour que le PHSTM porte surtout sur certaines tâches désignées et sur des zones réglementées de moindre étendue, qui exigeraient une habilitation de sécurité en matière de transport.
- Pour donner suite aux demandes de création d'un organisme d'appel indépendant, on prévoit maintenant créer un Bureau de réexamen. Bien qu'il serait localisé à Transports Canada, ce Bureau serait indépendant du Bureau ayant opposé le premier refus ou révoqué l'habilitation.
- Pour donner suite aux préoccupations relatives à la portée et à l'étendue des renseignements recueillis aux fins de vérification des antécédents, Transports Canada ne demanderait que le minimum de renseignements nécessaires pour effectuer une évaluation juste et efficace du risque que constitue le demandeur pour la sûreté du réseau de transport maritime. Une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée a permis de confirmer que le programme est conçu conformément aux dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et aux principes de confidentialité généralement reconnus.

## **Processus d'habilitation de sécurité en matière de transport (proposé pour le Programme maritime)**

Les modifications proposées au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM) comprennent les habilitations de sécurité des travailleurs du secteur maritime. Cela signifie que le programme d'habilitation de sécurité existant depuis 1985 pour le personnel des aéroports serait élargi au secteur maritime. Le processus de production et d'évaluation des demandes d'habilitation de sécurité s'appuierait donc sur l'expérience acquise par le programme canadien de vérification de sécurité des antécédents du secteur de l'aviation. Le même programme s'appliquerait aux travailleurs du secteur maritime exécutant des tâches liées à la sûreté ou ayant accès à des zones réglementées.

Le traitement d'une demande d'habilitation de sécurité en matière de transport comprend les étapes suivantes, tel que décrit dans l'organigramme du processus de demande d'habilitation de sécurité en matière de transport (p. 6) :

1. Le demandeur remplit et transmet au poste d'inscription, se trouvant dans le port visé, le formulaire de demande d'habilitation de sécurité en matière de transport, puis passe à la prise de la photo et des empreintes digitales.
2. Le poste d'inscription expédie tous les renseignements<sup>1</sup> (formulaire de demande, photo, empreintes digitales) par voie électronique protégée à Transports Canada pour traitement. Le port concerné ne conserve pas et n'utilise pas les renseignements à d'autres fins.
3. Les vérifications suivantes des antécédents sont effectuées par Transports Canada en collaboration avec la Gendarmerie royale du Canada (GRC), le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) :
  - la vérification du casier judiciaire au moyen des empreintes digitales;
  - la vérification des dossiers du Centre d'information des services canadiens de police;
  - la vérification des bases de données de renseignements de nature criminelle auprès de la GRC;
  - la vérification du dossier au bureau de crédit;
  - l'évaluation du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS);
  - la vérification du dossier d'immigration, s'il y a lieu.

La Direction des renseignements de Transports Canada, sur réception de toute l'information réunie, effectue une évaluation. La recommandation d'accorder ou non une habilitation de sécurité est fondée sur l'évaluation globale, à partir des renseignements fournis par le demandeur et de ceux résultant de la vérification des antécédents, du risque qu'il pose ou non pour la sûreté maritime dans le contexte maritime. Une fois l'évaluation terminée, et s'il ne persiste aucune inquiétude, Transports Canada accorde l'habilitation de sécurité en matière de transport. Transports Canada avise le demandeur ainsi que le bureau de contrôle des laissez-passer ou le poste d'inscription concerné.

Il faut noter que certains intervenants ont proposé que le processus d'habilitation de sécurité se déroule par étapes, les préoccupations soulevées à une étape déclenchant l'étape suivante des vérifications. Pour assurer un régime équitable qui permette d'identifier les personnes pouvant constituer un risque pour la sûreté du réseau de transport maritime, il est important de fonder les

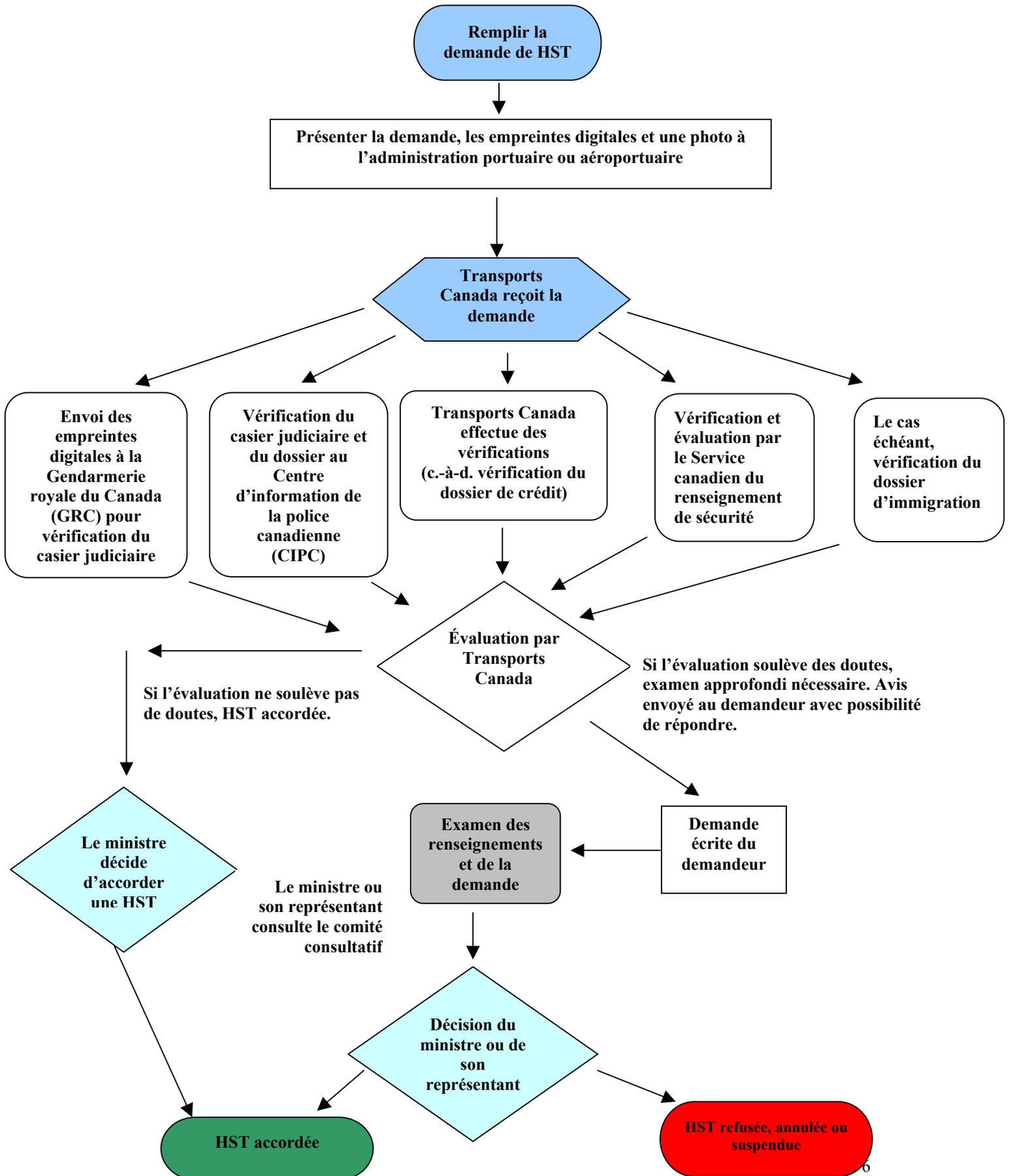
---

<sup>1</sup> Tous les renseignements réunis sont protégés en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

évaluations de sécurité sur une évaluation plus générale de l'information. Par exemple, un individu ayant des liens avec des groupes terroristes n'a pas nécessairement de casier judiciaire et pourrait se voir accorder par erreur une habilitation de sécurité si les autres vérifications prévues dans le cadre de l'évaluation ne sont faites qui si le demandeur a un casier judiciaire.

4. Si toutefois des préoccupations sont soulevées, le demandeur en sera avisé et on lui donnera l'occasion de faire des observations écrites. Le demandeur sera avisé avant que le comité consultatif n'examine sa demande de façon à ce que le comité dispose de tous les renseignements additionnels.
5. Le comité consultatif, dont la fonction est de faire des recommandations au ministre ou au délégué du ministre en ce qui a trait aux habilitations de sécurité, examinera la demande et toute observation fournie par le demandeur. Si les renseignements indiquent que la personne peut poser une menace pour la sûreté du transport maritime, le comité pourrait recommander de refuser la demande. Transports Canada avisera le demandeur de la décision en précisant le motif du refus. À l'heure actuelle, le sous-ministre (SM) est le mandataire du ministre lorsqu'il s'agit d'accorder ou de refuser l'habilitation. On prévoit qu'à l'avenir, le mandataire du ministre sera le directeur général de la Sûreté et des préparatifs d'urgence.
6. À l'heure actuelle, le demandeur qui se voit refuser une HST peut soumettre une nouvelle demande si de nouveaux renseignements sont fournis, ou demander un examen judiciaire en cour fédérale. Dans certains cas, le demandeur peut déposer une plainte auprès du Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité (CSARS) si la demande est refusée après l'examen de renseignements réunis par le SCRS.
7. En vertu des modifications proposées au RSTM, le demandeur, par l'entremise du Bureau de réexamen, pourrait demander au ministre des Transports un réexamen de sa demande.

**Organigramme sur le processus de demande d'habilitation de sécurité en matière de transport (proposé pour le Programme maritime)**



## **Processus de réexamen d'habilitation de sécurité en matière de transport (proposé pour le Programme maritime)**

Les modifications proposées au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM) comprennent un processus de réexamen. Aucun tribunal n'a à l'heure actuelle le mandat de réexaminer les décisions ministérielles comportant le refus, la suspension ou la révocation d'une habilitation de sécurité en matière de transport (HST). Pendant que nous examinons des solutions d'ordre législatif, le ministre des Transports s'est engagé à instituer un bureau de réexamen (BR) indépendant, qui relèverait directement du sous-ministre (SM). Le BR sera chargé de gérer le processus de réexamen des HST qui sera intégré au règlement proposé et sera indépendant du bureau qui procédera à l'évaluation initiale. Il fonctionnera tant que le législateur n'aura pas adopté une solution à plus long terme.

Une demande au BR comprend les étapes suivantes, tel qu'illustré dans l'organigramme du processus de réexamen d'habilitation de sécurité en matière de transport (p. 8) :

1. Le demandeur écrit au Bureau de réexamen (BR) de Transports Canada. La demande écrite doit être présentée dans les trente (30) jours suivant la réception de la décision et doit préciser les motifs de la demande de réexamen. La demande écrite de réexamen peut être établie par le demandeur ou par quelqu'un d'autre agissant en son nom.
2. Le Bureau de réexamen reçoit la demande de réexamen et gère le processus. On doit, aux termes de la proposition de Transports Canada, donner au détenteur ou au demandeur d'une habilitation de sécurité en matière de transport l'occasion de produire des observations écrites. Dans certains cas, Transports Canada pourra juger que la situation justifie une audience.
3. L'évaluation des renseignements<sup>2</sup> sera effectuée par un agent de réexamen indépendant (ARI) qui pourra demander une expertise portant sur n'importe quelle partie de la demande.
4. L'ARI fait une recommandation au sous-ministre de Transports Canada. Le sous-ministre de Transports Canada prend la décision finale au nom du ministre d'accorder ou de refuser l'habilitation de sécurité en matière de transport.
5. Dans le cas où la décision finale du sous-ministre après réexamen est d'accorder une HST, Transports Canada avisera le demandeur et le bureau de contrôle des laissez-passer ou le poste d'inscription concerné.
6. Si la décision finale du sous-ministre est de refuser d'accorder une HST, Transports Canada avisera le demandeur de cette décision finale. Le demandeur aura encore la possibilité de porter l'affaire en cour fédérale en déposant une demande de contrôle judiciaire.

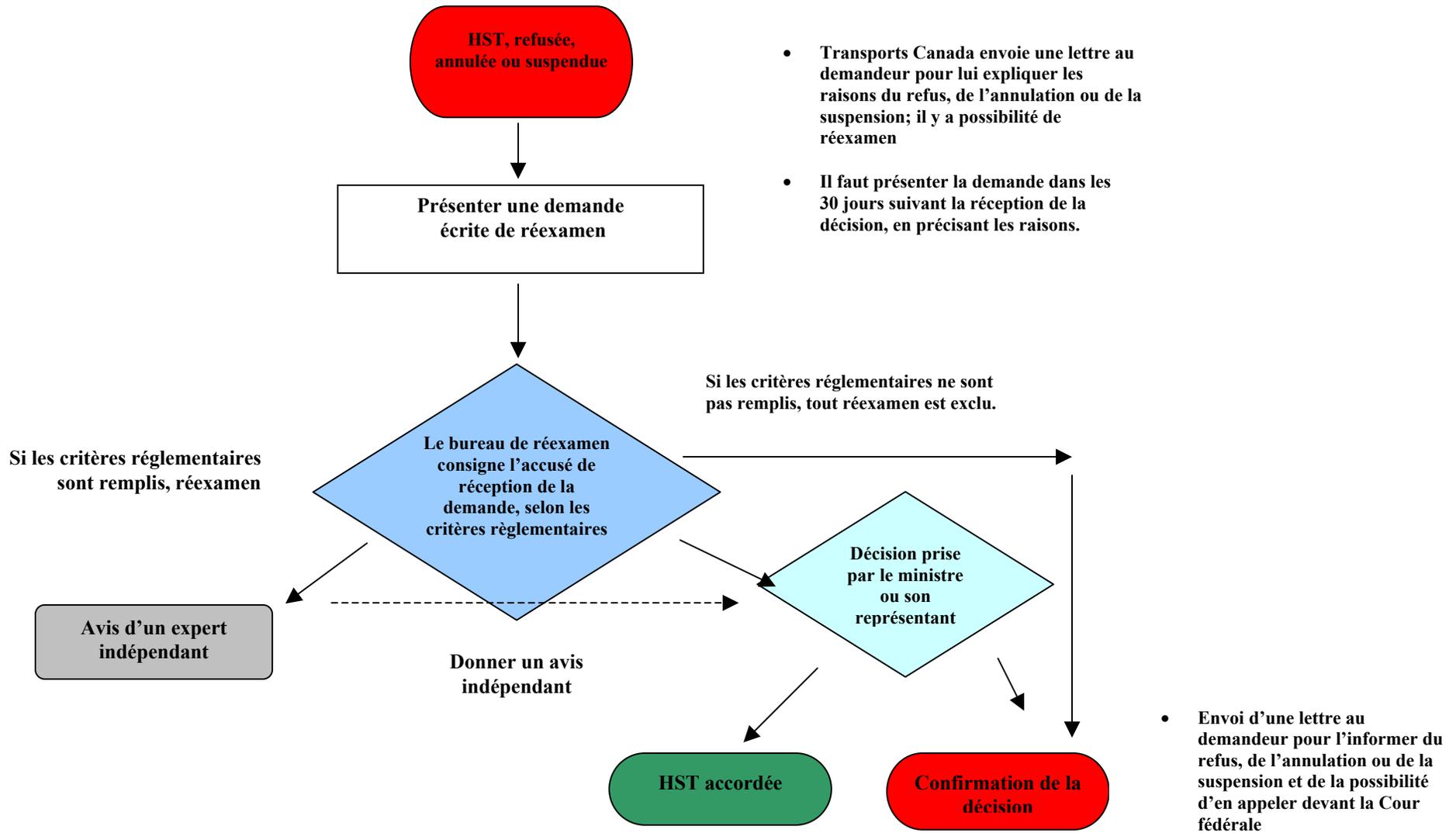
Lorsqu'un changement se produit dans la situation d'une personne, et que cette situation avait motivé le refus de l'habilitation de sécurité en matière de transport, la personne peut produire une nouvelle demande d'habilitation de sécurité en matière de transport.

Le demandeur pourra déposer une plainte auprès du Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité (CSARS) si la demande est refusée après l'examen de renseignements recueillis par le SCRS.

---

<sup>2</sup> Tous les renseignements recueillis sont protégés en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

## Organigramme sur le processus de réexamen d'habilitation de sécurité en matière de transport (proposé pour le Programme maritime)



## **Proposition relativement aux renseignements personnels à recueillir directement auprès des demandeurs**

Les renseignements ci-après doivent être recueillis auprès des demandeurs selon le programme proposé d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime :

- Le prénom usuel du demandeur, ses autres prénoms, son nom de famille, tous les autres noms qu'il utilise et tous les détails liés à un changement de nom.
- La date et le lieu de naissance du demandeur, sa taille, son poids, la couleur de ses yeux et la couleur de ses cheveux.
- Si le demandeur est né au Canada, le numéro et la province de délivrance de son certificat de naissance et l'original de ce dernier.
- Si le demandeur est né à l'extérieur du Canada, son lieu de naissance, son port et sa date d'entrée, et, dans le cas d'un citoyen naturalisé canadien ou d'un résident permanent, le numéro et l'original du certificat applicable délivré en vertu de la *Loi sur la citoyenneté* ou de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.
- Dans le cas d'un réfugié, l'original d'un document attestant son statut.
- Le numéro du passeport du demandeur, y compris le pays de délivrance et la date d'expiration, ou une indication que le demandeur n'a pas de passeport.
- L'adresse de tous les endroits où le demandeur a habité au cours des cinq années précédant la demande.
- Une identification des activités du demandeur au cours des cinq années précédant la demande, y compris les noms et les adresses de ses employeurs, et de toute institution post-secondaire fréquentée.
- Les dates, destinations et motifs de tous les déplacements effectués pour plus de 90 jours à l'extérieur du Canada, à l'exception des voyages pour des affaires émanant du gouvernement, au cours des cinq années précédant la demande.
- Les renseignements ci-après concernant l'époux ou le conjoint de fait du demandeur :
  - le sexe, les prénoms au complet, le nom de famille et, le cas échéant, le nom de jeune fille;
  - la date et le lieu de naissance et, le cas échéant, la date du décès;
  - si la personne est née au Canada, le numéro et la province d'émission de son certificat de naissance;
  - si la personne est née à l'extérieur du Canada, le lieu de naissance, la nationalité et le point d'entrée et la date d'arrivée;
  - son adresse actuelle, si elle est connue.
- Les renseignements ci-après concernant les ex-époux et les conjoints de fait avec lesquels la relation a pris fin au cours des 5 dernières années :
  - le sexe, les prénoms au complet, le nom de famille et, le cas échéant, le nom de jeune fille;
  - la date et le lieu de naissance et, le cas échéant, la date du décès;
  - son adresse actuelle, si elle est connue.

- Les renseignements ci-après concernant la mère et le père du demandeur, et la mère et le père de son époux ou conjoint de fait :
  - le sexe, les prénoms au complet, le nom de famille et, le cas échéant, le nom de jeune fille;
  - la date et le lieu de naissance et, le cas échéant, la date du décès;
  - si la personne est née à l'extérieur du Canada, le lieu de naissance, la nationalité et le point d'entrée et la date d'arrivée;
  - son adresse actuelle, si elle est connue.
- Les empreintes digitales du demandeur prises par le Ministre ou en son nom.
- Une image du visage du demandeur à des fins d'identification.
- Un énoncé signé par le poste d'inscription attestant que le demandeur a ou aura besoin d'une habilitation de sécurité et qu'il travaille à une installation maritime ou un port ou qu'il est candidat pour un poste à un tel endroit.

## **Protection de la vie privée relativement à la collecte des renseignements personnels**

Le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM) proposé prévoit la cueillette de renseignements personnels. À ce titre, il a été élaboré de manière à respecter la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. La *Loi sur la protection des renseignements personnels* protège les renseignements personnels recueillis en vue de la vérification des antécédents en réglementant l'utilisation et la divulgation de ces renseignements. Les renseignements personnels recueillis ne servent qu'à vérifier l'identité du demandeur et établir si cette personne présente une menace pour la sûreté du transport maritime.

Le processus proposé d'habilitation de sécurité en matière de transport comprend deux étapes principales :

1. La collecte des renseignements personnels directement du demandeur au moyen de la demande (« Formule d'habilitation de sécurité en matière de transport »)
2. La vérification des antécédents effectuée par Transports Canada, la Gendarmerie royale du Canada (GRC), le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et, s'il y a lieu, Citoyenneté et Immigration Canada (CIC).

### **Rôle et responsabilités de Transports Canada**

Transports Canada recueille tous les renseignements personnels nécessaires à l'administration du PHSTM et assume la responsabilité de ces renseignements. L'information relative à l'identité de la personne est nécessaire pour vérifier l'identité du demandeur et pour faciliter l'identification lors de la vérification des antécédents. En outre, cette information est nécessaire pour vérifier ou authentifier les données fournies par le demandeur dans la formule de demande.

On recueille les données sur les derniers lieux de résidence du demandeur afin de vérifier la présence et les activités du demandeur au Canada (ou ailleurs), ainsi que pour vérifier l'exactitude des renseignements en les comparant aux dossiers du bureau de crédit.

On recueille les données sur les derniers déplacements du demandeur afin d'analyser des tendances ou des indicateurs possibles pouvant mener à des vérifications ultérieures de l'information ou pouvant soulever des préoccupations en matière de sûreté.

Transports Canada effectue une vérification électronique du dossier de crédit des demandeurs. Les dossiers du bureau de crédit contiennent les antécédents en matière d'emploi, de résidence, d'état civil et de situation financière et peuvent également révéler des anomalies concernant les données relatives au travail, au lieu de résidence ou à d'autres aspects en comparaison avec les données fournies par le demandeur. On utilise donc le dossier de crédit tant pour vérifier que pour authentifier les autres renseignements fournis par le demandeur, de manière à déterminer la crédibilité de ce dernier et pour servir de source de renseignements pouvant fournir des indices de risques pour la sécurité.

### **La Gendarmerie royale du Canada (GRC)**

La GRC a la responsabilité de vérifier les antécédents criminels du demandeur. Seuls sont communiqués à la GRC les empreintes digitales, le nom, le lieu de naissance et le sexe du demandeur.

La GRC effectue, dans le cas de chacun des demandeurs d'habilitation de sécurité en matière de transport, une vérification du casier judiciaire à l'aide des empreintes digitales. Le système informatique de la GRC dans lequel les empreintes digitales sont conservées est distinct de celui contenant la raison pour laquelle les empreintes digitales de la personne sont conservées. On compare les empreintes digitales du demandeur avec celles figurant dans les casiers judiciaires mais on ne les utilise jamais pour la recherche d'empreintes digitales latentes dans le cadre de crimes non élucidés. Les empreintes digitales sont nécessaires pour vérifier l'identité du demandeur et le distinguer d'une autre personne portant le même nom ou une autre donnée signalétique identique.

Les renseignements du demandeur sont comparés aux dossiers de renseignements de nature criminelle de la GRC. Cela ne sert qu'à déterminer si le demandeur peut être raisonnablement associé à une organisation criminelle.

Les renseignements du demandeur sont vérifiés auprès du Centre d'information de la police canadienne (CIPC) afin de déterminer s'il existe des mandats non exécutés à l'endroit du demandeur et afin de vérifier les renseignements trouvés dans le casier judiciaire. Tous les services de police canadiens fournissent des renseignements au CIPC.

### **Le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS)**

Le SCRS est un organisme gouvernemental dont le mandat est de fournir des alertes rapides aux ministères et organismes gouvernementaux à propos des activités qu'on peut raisonnablement suspecter de constituer des menaces pour la sûreté du pays, tel que défini dans l'article 2 de la *Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité* (c.-à-d. espionnage et sabotage, terrorisme, activités influencées par l'étranger et subversion). Afin d'y parvenir, le SCRS rassemble les renseignements strictement nécessaires et fournit des rapports et des conseils au gouvernement du Canada. Afin d'assurer une approche équilibrée et la protection des droits et libertés de la personne, la *Loi* réglemente de manière stricte les catégories d'activités pouvant faire l'objet d'enquêtes, la façon dont l'information peut être obtenue et les personnes ayant accès à cette information. La *Loi* prévoit plusieurs contrôles afin d'assurer le respect de ces conditions. Le SCRS n'a pas la responsabilité de prendre directement des mesures afin de contrer les menaces pour la sûreté. Toute action directe incombe à d'autres ministères ou organismes.

En plus d'enquêter sur les menaces pour la sûreté canadienne, le SCRS fournit sur demande des évaluations de sécurité aux ministères et organismes fédéraux tel que Transports Canada. Aux termes des modifications proposées au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM), ces évaluations porteraient sur des candidats à des postes nécessitant une cote de sécurité donnant accès aux sites, cote qui n'est pas l'équivalent d'une habilitation de sécurité gouvernementale et qui ne correspond pas à ses exigences (c.-à-d. Confidentiel, Secret, Très Secret). En fonction des évaluations effectuées, Transports Canada peut recommander d'accorder ou de refuser à une personne la cote de sécurité donnant accès aux sites (cote désignée par Transports Canada sous l'appellation Habilitation de sécurité en matière de transport).

Le but de cet exercice et de la collecte de renseignements personnels est d'établir si les personnes faisant l'objet d'un examen relatif à une habilitation de sécurité en matière de transport, du fait qu'elles doivent avoir accès à des zones réglementées dans l'exercice de leurs fonctions, sont vulnérables au chantage ou peuvent être persuadées d'une façon ou d'une autre de participer à des activités représentant une menace pour la sûreté des transports. Si des renseignements défavorables sont mis au jour à la suite de la vérification des indices, le SCRS pourra mener des recherches plus approfondies afin de fournir une évaluation de sécurité (aux termes de l'article 13 de la *Loi sur le Service canadien du renseignement de*

*sécurité*). Le SCRS peut aussi questionner la personne pour obtenir des éclaircissements ou confirmer tout renseignement préoccupant.

Le(s) nom(s), l'adresse et tout autre renseignement sur le demandeur, tel que date et lieu de naissance, sexe, état civil et les renseignements signalétiques des autres personnes figurant sur la formule de demande (conjoint, parents, etc.) sont les seuls renseignements personnels fournis au SCRS par Transports Canada.

La collecte de renseignements personnels sur le conjoint du demandeur est nécessaire afin de déterminer si le demandeur a, ou a eu, une association préoccupante avec des personnes pouvant poser une menace pour la sûreté du réseau des transports du Canada. Le SCRS compare ces noms à leurs indices.